



1000173991672

ikt. szám: FPH017 /7 - 62 /2022

EMLÉKEZTETŐ**A Zöld Budapest munkacsoport üléséről****2022. november 9-én 13 óra, Microsoft Teams és Budapest Városháza**

Jelen voltak:

Kerpel-Fronius Gábor	főpolgármester-helyettes
Balogh Samu Márton	főpolgármester kabinetfőnöke
Dr. Milánkovich András	koordinációs főosztályvezető-helyettes
Maczák Johanna	várostervezési főosztályvezető-helyettes
Frankfurt Beatrix	építészeti osztályvezető
Pósfai Orsolya	civil csoportvezető
Dr. Kabai Péter	társadalmi együttműködési jogi referens
Serf Dorottya Tekla	infrastruktúratervezési ügyintéző
Kárpáti Fanny	civil referens
Bodor Ádám	BKK Zrt
Fejes Balázs	BKK Zrt
Hajnal Tünde	BKK Zrt
Kerényi László Sándor	BKK Zrt
Kovács Bendegúz	BKK Zrt
Somlyai Enikő	BKK Zrt
Beleznay Éva	Magyar Környezettudatos Építés Egyesülete (HuGBC)

Bodrog Zoltán	Állampolgárok a Centrumban Egyesület / Sétáló Budapest
Buzás Károly	Turista és Természetjáró Információs Egyesület "TUTI"
Fazekas Samu	Magyar Kerékpárosklub
Kürti Gábor Dezső	Magyar Kerékpárosklub
Gyulainé Zsuzsa	Magyar Autóklub
Lohász Cecília	Valyo - Város és Folyó Egyesület
Madácsi Flóra	Valyo - Város és Folyó Egyesület
Lukács András	Levegő Munkacsoport
Vargha Márton	Levegő Munkacsoport
Mészáros Péter	Zöld Jövő Környezetvédelmi Egyesület
Pongrácz Gergely	Magyar Közkekedési Klub
Szebeni Dávid	Településfejlesztési Szövetség
Tálosné dr. Vass Katalin	Civilek a Római Partért Egyesület
Vassné Kristóf Katalin	Civilek a Római Partért Egyesület

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

Köszöntötte a résztvevőket és megnyitotta az ülést, majd ismertette az egyeztetés napirendi pontjait és előadóit. Elmondta, hogy a Fővárosi Közgyűlés elfogadta a civil rendelet módosítását, amely részben azt a célt szolgálta, hogy a civil tematikus csoportok megalakulását és működtetését egyértelműbbé tegye. A rendeletmódosítás következtében mostantól a Városháza is kezdeményezhet civil témacsoportot, amelynek keretében alaposabb elmélyülés és részletesebb munkavégzés történhet. A Zöld munkacsoport ülésén két ilyen kezdeményezés kerül bejelentésre. Felhívta a figyelmet arra, hogy az induló témacsoportok komoly elköteleződést igényelnek a téma iránt érdeklődő és releváns szervezetektől, mivel az a cél, hogy a tagok a témákat jóval alaposabban körüljárhassák, mint a munkacsoporti plenáris üléseken.

Bevezetőjében beszámolt arról is, hogy elindult a harmadik közösségi költségvetés. A korábbi tapasztalatok alapján ezúttal sokkal nagyobb szerepet fog kapni az ötletek irányzott megvalósítási helyszíne: már a szavazáskor megismerhetik az emberek a konkrét megvalósítási helyszíneket. Idén is december 31-ig lehet ötleteket beadni az otlet.budapest.hu-n. Kiemelte, az idej nyertes ötletek között is sok zöld témájú van: közösségi kertek, belvárosi zöld falak, kerékpáros fejlesztések többek közt a Szent-István körúton, közösségi komposztálók és szereld-magad műhelyek, gyalogátkelők.

1. napirendi pont: Budapesti Mobilitási Terv társadalmi egyeztetésének ismertetése, beszámoló a Mobilitási témacsoport megalakulásáról

Kerényi László, BKK Zrt:

Előadását prezentáció segítségével szemléltette. A BKK Zrt két éve dolgozik a Budapesti Mobilitási Terven (BMT), amely munkához a munkacsoportnak is lehetősége van kapcsolódnia a következőkben. Ismertette, a BMT keretében az úgynevezett „Sustainable Urban Mobility Plan”-nek megfelelően a városi mobilitás javításán túl olyan 2030-ig tartó középtávú beruházásokat lehet fogantatni, amik magasabb célok elérését szolgálhatják. Ilyen a kibocsátás csökkentése, reagálva az éghajlatváltozásra. Kiemelte, a városokban élők nagy aránya összefüggésben van a klímaváltozással, így mindenkit érintő téma és közös cél, hogy tisztább megoldásokat keressünk. Elmondta, hogy a BMT felülvizsgálata 2021-2022-ben zajlott és most ért olyan szakaszába, hogy társadalmisítás keretében tárgyalják. A globális problémák, pl. a koronavírus-járvány, a háborús helyzet és a gazdasági recesszió hullámai gyors ütemben csaptak le, és mivel a következőkben is ez várható, szükséges a közös gondolkodás a reziliencia kialakítására. A BMT stratégiai kapcsolódásai közül kiemelte a civil társadalmi partnerséget, ami nem csak a mobilitás területét, hanem minden egyéb diszciplínát figyelembe vesz. Bemutatta a párhuzamosan zajló folyamatokat a BMT felülvizsgálatának ütemezésénél, valamint elmondta, hogy a szakmai konszenzust társadalmi egyeztetés keretében kívánják kiterjeszteni. Az intézményi egyeztetéseken túl – mint amilyen a Balázs Mór Klubban szokott zajlani – társadalmi egyeztetés a tematikus munkacsoportok által történhet meg. Zárásként felvázolta annak tervezett időpontjait és témáit.

Bodrog Zoltán, Állampolgárok a Centrumban Egyesület - Sétáló Budapest:

Megköszönte a tematikus munkacsoport létrehozását, melyet mint a szervezet képviselője már 2019-ben javasolt, azonban a kezdeményezőtől elvárt adatkezelésre vonatkozó felelősségi teher miatt ezt nem tudta vállalni. Érdeklődött a mobilitási témacsoport-hoz való csatlakozás mikéntjéről. Javasolta továbbá egy hulladékgazdálkodással kapcsolatos témacsoport létrehozását, melyre nagy szükség volna.

Pósfai Orsolya, civil csoportvezető:

Tájékoztatta a résztvevőket, hogy a Zöld munkacsoporttagok számára a következő napon kerül kiküldésre a mobilitási témacsoport-meghívó.

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

A javaslatra reagálva elmondta, hogy megfontolandónak tartja egy hulladékgazdálkodással kapcsolatos témacsoport létrehozását, azonban nem biztos, hogy ezen a területen széles hatáskörrel rendelkezik az önkormányzat. Jelezte, hogy a civil rendelet módosításával részben pont az adminisztratív terhek levétele volt a cél azáltal, hogy a főváros is lehet kezdeményező szerepben a témacsoportalakítás terén.

Vargha Márton, Levegő Munkacsoport:

Felidézte, hogy ő is próbált témacsoportot létrehozni és utánanézt, hogy hol akadt el az a folyamat végül. Emellett kérdésében arról érdeklődött, hogy van-e a Balázs Mór tervnek vagy a Budapesti

Mobilitási Terv korábbi változatának érvényesülésével kapcsolatos értékelés. Amennyiben létezik ilyen tanulmány, azokhoz hozzá lehet-e férni?

Kerényi László, BKK Zrt:

Válaszában elmondta, hogy erre eddig nem került sor. Ezt a hiányosságot segít orvosolni az egységes uniós módszertan, az ún. SUMI létrejötte, ami beépül a BMT módszertanába. Az első ilyen értékelési anyag 2022-ről fog szólni és a jövő év elejére fog várhatóan elkészülni. Jelenleg bemutatható anyag még nem áll rendelkezésre, de ezentúl rendszeresen, évről-évre fog készülni ilyen.

Buzás Károly, Turista és Természetjáró Információs Egyesület "TUTI":

Hiányolta az előző munkacsoportülésen bemutatott prezentáció megküldését. Javasolta továbbá, hogy alakíthatnának turista és természetjáró témacsoportot is, hogy a budapesti – többnyire budai - természetjáró lehetőségek kapcsán egyeztetni lehessen.

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

Véleménye szerint a turizmus és természetjárás határterület, bár vannak zöld vonatkozásai. Jelezte, hogy két új civil munkacsoport jött létre, az ifjúságügyekkel foglalkozó Fiatal Budapest és a sport- és szabadidős tevékenységek területén dolgozó Aktív Budapest munkacsoport. A Buzás Károly által felvetett témacsoport ötlete valahol az utóbbi és a Zöld munkacsoport között helyezkedne el. Megoldást ígért a hiányzó prezentációkkal kapcsolatban.

Lukács András, Levegő Munkacsoport:

Arról érdeklődött, hogy lesznek-e indikátorok és célrendszerek, valamint éves bontás a BMT kapcsán.

Kerényi László, BKK Zrt:

Megerősítette, hogy lesznek ilyen adatok.

Bodrog Zoltán, Állampolgárok a Centrumban – Sétáló Budapest:

Tudomása szerint egy civil szervezet csak egy munkacsoportban vehet részt.

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

Hangsúlyozta, hogy ilyen szándék nem állt fenn. Elmondta, inkább az a jogalkotói preferencia, hogy olyan szervezetek lépjenek be a munkacsoportokba, amik azok tematikája szempontjából budapesti működés- és hatáskör tekintetében relevánsak.

Pósfai Orsolya, civil csoportvezető:

Megerősítette a főpolgármester-helyettes által elmondottakat, hogy a civil rendeletben nincs olyan kikötés, hogy egy civil szervezet nem vehet részt több munkacsoportban. Kiemelte, jelenleg is van olyan szervezet, amely egyszerre két munkacsoportban is aktív.

Kerényi László, BKK Zrt:

A kérdéshez kapcsolódva a BMT-s találkozóról elmondta, hogy első alkalommal egy széleskörű, minden érdeklődőt befogadó tájékoztatást tartanak, míg a további három egyeztetési alkalom workshop jellegű lesz. Utóbbiaknál azt kérik a szervezők, hogy egy szervezettől egy képviselő legyen jelen a hatékonyabb munka kialakulása érdekében. A workshopok alkalmával ez lehet mindig más képviselő, aki el tudja hozni az adott civil szervezet szempontjait.

Buzás Károly, Turista és Természetjáró Információs Egyesület "TUTI":

Felvetette, hogy a munkacsoportülések ne munkaidőben legyenek, mert ehhez több civilnek szabadságot kell kivennie, vagy emiatt kompetens tagok kimaradhatnak az ülésről.

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

Alkalmasabb időpontok megvizsgálását ígérte.

Gyulai Zsuzsanna, Magyar Autóklub:

Érdeklődött, hogy miként alakulnak meg a témacsoportok és mi lesz a jelentkezés, illetve a tagfelvétel menete.

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

Arról tájékoztatott, hogy a meghívók hamarosan kiküldésre kerülnek. Újból felhívta a figyelmet arra, hogy a BMT témacsoporti munka komoly elköteleződést kíván, továbbá a tematikus relevancia is lényeges a csatlakozásnál.

Balogh Samu Márton, főpolgármesteri kabinetfőnök:

Kiegészítette az elhangzottakat azzal, hogy az előzetes meghívotti lista összeállításánál törekedtek arra, hogy a releváns szervezetekhez eljusson a témacsoport híre, de nyitottak további tagokra, így például az Autóklub partnereinek meghívására is.

2. napirendi pont: A budapesti rakpartok fejlesztéséről szóló megállapodás bemutatása, beszámoló témacsoport megalakulásáról

Balogh Samu Márton, főpolgármesteri kabinetfőnök:

A rakpartok megújításával és az elért eredményekkel kapcsolatos összefoglalóját prezentáció segítségével szemléltette. Ismertette, a rakpartok ügye ciklusokon és évtizedeken átívelő fejlesztési történet, melynek továbbvitelét szeretnék humánusabb hasznosítással megoldani. A jelenlegi tervekről elmondta, hogy azok egy 2015-ös tervpályázaton alapulnak és a kapcsolatos egyeztetések folyamatosan napirenden voltak mind a kormánnyal, mind a civil társadalommal. Kiemelte a

reprezentatív felmérések eredményeit, amelyek egy kikapcsolódásra alkalmasabb környezet kialakítására és nem közlekedési folyosó igényére mutatnak. Bemutatott több felmérési pillanatképet a rakpart egyes szakaszain bevezetendő autósforgalmi korlátozás viszonylagos támogatottságáról, valamint a 2020-tól kipróbált időszakos lezárások civil-közösségi hasznosulását.

A jelenlegi városvezetési szemlélettel kapcsolatban elmondta, 2021 végén már elkészült egy olyan szakasz az id. Antall József rakparton, ami a fenntarthatósági elképzeléseknek jobban megfelel, azonban, ha azt az alapoktól tervezhették volna át, más eredményre jutottak volna. Ezért is fontos a következő szakaszban történő fejlesztés, mert itt már teljeskörűen befolyásolhatók a tervek. Következő mérföldkőként kiemelte a nemrégiben létrejött civil megállapodást. Ennek előzményeit tekintve elmondta, két megkeresés érkezett a fővároshoz: egyik a Valyo és civil partnereitől, a másik az Autóklub és civil szervezeti partnereitől. A felek a nyári-őszi időszakban történt egyeztetések folyamán létrejött konszenzusos megállapodást írtak alá a rakpartok jövőjével kapcsolatban. A megállapodás része további tesztidőszakok bevezetése 2023-tól, a teljes átépítés 2024-től lesz reális. Az eredeti ígélet szerint ez teljes mértékben kormányzati finanszírozással valósulhat meg, melyről a Főváros nem mond le. A biztonság kedvéért azonban uniós forrásokkal is számolnak, hogy a teljes átalakítás megtörténhessen. Ezt követően áttekintést nyújtott az egyes rakparti szakaszokra vonatkozó fejlesztési elképzelésekről.

A civil megállapodást 16 szervezet írta alá, melynek lényege, hogy az aláírók támogatják a fővárost a rakpart átalakításával kapcsolatban és széleskörű konszenzus mentén folytatódhat a fejlesztések előkészítése. Mivel a rakpart egyes szakaszai különböző mértékben érintik a fővárosi forgalom mértékét, a megállapodás értelmében a Főváros vállalja, hogy első körben csak azokon a szakaszokon kezdi el a projekt megvalósítását, ahol az nem jár a rakpart közúti szerepének végleges megváltoztatásával. Így lesznek olyan szakaszok, ahol a gépjárműforgalom legalább részben megmarad és tesztidőszakokkal figyelik majd az átmenő forgalomból való kivétel hatását. Amennyiben a tesztidőszakok eredményei igazolják, hogy a város közlekedése elviseli a pesti alsórakpart hiányát, akkor elindulhat a második üteme a beruházási programnak. Szemléltetve a pesti alsó rakpart közúti szerepét, ismertette, hogy azon a részen, amit autómentesnek képzel el a Főváros, a budapesti forgalom egy ezreléke történik mindössze, valamint ez az észak-déli irányú átmenő forgalom 10%-a. A Főváros álláspontja szerint, melyet a BKK Zrt. szakmai részről oszt, a tesztidőszakok igazolni fogják a lezárás közlekedési szempontból való megvalósíthatóságát.

Lukács András, Levegő Munkacsoport:

Felvetésében a parkolás korlátozásának fontossága mellett érvelt, mivel jelentős területet foglalnak el a parkoló járművek a rakpartokon. Érdeklődött, hogy milyen okból nem lehet már most leszámolni a parkolással. Továbbá arról érdeklődött, hogy hogyan lehet majd betartatni a sebességkorlátozást az autósok körében, például ahol már 40 km/h korlátozás van most is érvényben. A Kossuth Lajos utcán és a Rákóczi úton legalább felfestéssel kellene védeni a kerékpáros nyomvonalat.

A megállapodással kapcsolatban elmondta, hogy örülnek neki, mert az autómentes rakpart számos civil szervezet követelése. Ugyanakkor már most is volna arra igény, hogy a rakpartokat minden hétvégén szabadon lehessen használni, különösen, ha reklámoznák ezt a lehetőséget a budapestiek körében. Érdeklődött, miért nem lehet megnyitni őket a gyalogosforgalom előtt hétvégekre összelátélen is. Utolsó kérdése arra vonatkozott, hogy elérhetőek-e korábbi tesztidőszakokra vonatkozó eredmények.

Balogh Samu Márton, főpolgármesteri kabinetfőnök:

Válaszában tájékoztatott, hogy a rakpartokkal kapcsolatos témacsoport megalakítását is tervezik, azért, hogy a részletek megbeszélésére kellő idő rendelkezésre álljon. A Főváros készül további tesztidőszakokkal, melyek lefolytatásáról szintén a témacsoport keretében szeretnének konzultálni; emellett a parkolás megszüntetését legitim felvetésnek tekintette, ami szintén megvitatásra kerülhet. A tesztidőszakok méréseire vonatkozó kérdésre válaszul elmondta, hogy közvetlen nem, de közvetett adatok rendelkezésre állnak a rakpartok látogatásával kapcsolatban – ilyen a hulladék mennyisége. Eszerint a látogatottság már októberben is töredéke a nyári mértéknek, de szeretnék, ha az igény megjelenne.

Buzás Károly, Turista és Természetjáró Információs Egyesület "TUTI":

Kérdésében a budai rakpartokra vonatkozó elképzelésekről érdeklődött, illetve, hogy hogyan fogják kezelni a hidak általi forgalmi összeköttetést a pesti oldallal.

Balogh Samu Márton, főpolgármesteri kabinetfőnök:

Válaszában kifejtette, hogy a BKK Zrt több szimulációt is készített nem csak a pesti rakpart, de többek közt a Hungária körúttal való összeköttetésről is. A két oldal eléggé eltérő helyzetű, már a kiépítettség mértéke miatt is. A pesti oldalon több az elkerülési lehetőség, éppen ezért a budai alsó rakparton jelentős tranzitforgalom van jelen. Bár nem került bele a megállapodás végleges szövegébe, az ott résztvevők egyetértettek abban, hogy a pesti rakpart kivett forgalma ne terhelje a belváros többi részét. Emellett a tranzitúton kell lehetőségeket teremteni a forgalom levezetésére, így a budai rakpartokon is vizsgálják, hogy milyen lépések hozhatók meg a kapacitás bővítése érdekében. Ilyen lehet a parkolás felülvizsgálata például, mivel nincsenek közvetlenül elérhető épületek a környéken és a parkolási funkció másodlagos. A másik lehetséges megoldás a kisebb forgalmú vagy jelentéktelennek ítélt lehajtók felülvizsgálata, mint például a Halász utcai.

Vargha Márton, Levegő Munkacsoport:

Az elhangzottakat kiegészítve elmondta, hogy készül egy „Duna-Buda” koncepció, ami nem az alsó rakpartot, hanem a felső rakpart bizonyos részeit és a Fő utcát érinti. Az erre vonatkozó tervek már előrehaladottak, de csak forrás függvényében valósulhatnak meg. A Fő utca vagy a Bem tér átalakítása és humanizálása ezáltal napirenden van.

Bodrog Zoltán, Állampolgárok a Centrumban Egyesület – Sétáló Budapest:

A megszületett megállapodás kapcsán elmondta, hogy ezzel a rakpart humanizálása egy ciklussal arrébb tolódott. Kérdése arra vonatkozott, hogy ha valóban a nulláról tervezés volt adott, akkor miért lett rögzítve, hogy a rakpart közúthálózati szerepe nem fog hátrányt szenvedni. Véleménye szerint a további modellszámítások eredményei nem lényegesek, ha élhető várost kell teremteni.

A kérdés komplexitását tekintve és Lukács András hozzászólására visszatérve, úgy látja, télen is van igény olyan közterületek használatára, mint amilyen a rakpart, csak más jellegűre, mint nyáron. Télen adventi és karácsonyi vásárokhöz például kihasználhatóak lennének, amik egyébként forgalmas helyeken veszik el a gyalogosoktól a közterületet.

Balogh Samu Márton, főpolgármesteri kabinetfőnök:

Válaszában kifejtette, hogy a pesti rakpart jövője szimbolikus ügy. Egyetértett azzal, hogy a rakpart forgalmának mértéke nem annyira jelentős, hogy annak kivételét a város ne viselné el, éppen ezért is volt a városvezetés részéről a megállapodás könnyű. Elmondta, hisznek abban, hogy a tesztidőszakok, csakúgy, mint a szakmai álláspontok, igazolni fogják a koncepciót. A megállapodás létrejötte egy gesztus a városvezetés részéről, amellyel az volt a cél, hogy teljesen különböző háttérű és érdekű csoportok közös platformra kerüljenek bizonyosság és egyetértés terén. Bár egy-egy ilyen ügy sok hónapot igénybe vehet, ezek azok a közös fejlődési folyamatok, ahol az álláspontok közeledhetnek és amik későbbi ügyeknél lerövidíthetik az egyetértés létrejöttét. Tapasztalata szerint az elmúlt években ezáltal sokkal közelebb került egymástól távol álló szervezetek szemlélete. A megállapodás szerint egyes rakparti szakaszok ugyan még nem lesznek teljesen autómentesek, de a 16 civil szervezet megegyezése lehetővé teszi, hogy második ütemben ezek a szakaszok is átadásra kerüljenek. Egy ilyen léptékű projekt több ütemben tud lezajlani, ahogy a források rendelkezésre állnak.

Bodrog Zoltán, Állampolgárok a Centrumban Egyesület – Sétáló Budapest:

Vitatta, hogy a társadalmi többség kialakítása fontosabb volna, mint a globális ökológiai válság mérséklése ahhoz, hogy emberi léptékű városok épüljenek. Hozzátette, a funkcióváltáshoz és gyalogossá tételhez nem kell pénz, mert a funkcióváltás például előbb megvalósítható, mint egy útburkolati átépítés. Tudomása szerint a Valyo Egyesület készített egy taktikai urbanista tervet ehhez még a ciklus elején, de azzal végül nem kezdtek semmit.

Gyulainé Zsuzsa, Magyar Autóklub:

Reagálva az elhangzottakra elmondta, hogy a kompromisszum mindkét oldal részéről lemondásokkal és engedményekkel jár. A megállapodás előtti állapotba nem volna hasznos visszamenni. Ezzel elkezdődhet egy új típusú munka; a megállapodásban lefektetett kereteket szeretné látni megvalósulni.

Pongrácz Gergely, Magyar Közlekedési Klub:

Kérdésében a pesti alsó rakpartok parkolási korlátozásának részleteiről érdeklődött, amennyiben a megállapodás alapján az már a közeljövőben is elkezdődhet.

Balogh Samu Márton, főpolgármesteri kabinetfőnök:

Válaszában kifejtette, hogy a parkolóhelyek alternatív hasznosítása már tesztidőszakokban, az ideiglenes hasznosítás során is felmerül. A jövő évi programokat jelenleg az őszi-téli időszakban tervezik meg. Az első ütem a teljes átépítésről fog már szólni. Az ütemterv részleteit a témacsoportban fogják megvitatni.

Buzás Károly, Turista és Természetjáró Információs Egyesület "TUTI":

A rakpartokhoz kapcsolódva a víziközlekedés rendezéséről érdeklődött.

Balogh Samu Márton, főpolgármesteri kabinetfőnök:

Sok szempontból a közúti közlekedés uralta a vitát, de elképzelése szerint a megállapodás megnyithatja az utat a víziközlekedésről szóló beszélgetéshez is. A rakpart megújításának tervezésével párhuzamosan a Főváros elindította a dunai parthasználat felülvizsgálatát – ennek kapcsán lehet szó arról, hogy hol és milyen funkciókkal, különböző kikötési lehetőségekkel alakuljon át a part.

Kürti Gábor, Magyar Kerékpárosklub:

Arról érdeklődött, hogy lesz-e forrás elkülönítve a rakpartok közösségi-köztéri funkciójának erősítésére. Az igény növeléséhez a rövidebb tesztidőszakokban hasznos lenne olyan programokat lehetővé tenni, amik beindítják az életet a rakpartokon.

Balogh Samu Márton, főpolgármesteri kabinetfőnök:

Válaszában elmondta, a főváros költségvetési helyzete nagyon rossz és jelenleg nem látható, hogy lenne lehetőség új típusú projektek finanszírozására. Viszont számítanak olyan közös kreatív megoldásokra, mint a hűsítő szigetek kialakítása, amik ebben a nehéz anyagi helyzetben is vonzani tudják az embereket.

Pongrácz Gergely, Magyar Közlekedési Klub:

Javasolta, hogy munkaidőn kívüli vagy későbbi időpontban legyenek a munkacsoportülések.

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

Válaszában ígérte, hogy végigveszik a lehetőségeket más időpontokra vonatkozólag, mert cél, hogy minél többen részt tudjanak venni és véleményt tudjanak nyilvánítani az üléseken. Megígérte, hogy az ülésen felmerült tematikus munkacsoportra vonatkozó javaslatokat megvizsgálják, majd jó munkát kívánt a munkacsoportokban való részvételhez.