

EMLÉKEZTETŐ**A Zöld Budapest munkacsoport üléséről****2022. július 13-án 14:30 óra, Microsoft Teams és Budapest Városháza**

Jelen voltak:

Kerpel-Fronius Gábor	főpolgármester-helyettes
Pósfai Orsolya	civil csoportvezető
Kiss Alexandra	részvételiségi titkár
Anka Éva Borbála	levegőtisztaság- és klímavédelmi ökomenedzser
Kárpáti Fanny	civil referens
Bodor Ádám	BKK, Mobilitásfejlesztési Igazgatóság
Dalos Péter	BKK, Mobilitásfejlesztési Igazgatóság
Válóczi Dénes	BKK, Mobilitásfejlesztési Igazgatóság
Beleznay Éva	Magyar Környezettudatos Építés Egyesülete
Bodrog Zoltán	Állampolgárok a Centrumban Egyesület
Buzás Károly	Turista és Természetjáró Információs Egyesület
Emődy Barbara	Magyar Kerékpárosklub
Erdős Zoltán	Magyar Kerékpárosklub
Fazekas Samu	Magyar Kerékpárosklub
Gosztonyi Bence	Levegő Munkacsoport
Gyulainé Zsuzsa	Magyar Autóklub
Huszár Daniella Júlia	Magyar Környezettudatos Építés Egyesülete
Jordán Renáta	Zöld Tabán Egyesület
Kehrer Ádám	Járókelő Közhasznú Egyesület
Kolundzsija Gábor	Védegyelet
Kürti Gábor	Magyar Kerékpárosklub
Lukács András	Levegő Munkacsoport
Mészáros Péter	Zöld Jövő Környezetvédelmi Egyesület
Metál Zoltán	Országos Taxis Szövetség

Nagyné Hirbek Edina	ZöldEb Kutyás Érdekvédelmi Egyesület
Schnier Mária	Levegő Munkacsoport
Sipka Gábor	Magyar Autóklub
Szebeni Dávid	Településfejlesztési Szövetség
Szegő Judit	Levegő Munkacsoport
Tamás Miklós	Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara
Tálosné dr. Vass Katalin	Civilek a Római Partért Egyesület
Vassné Kristóf Katalin	Civilek a Római Partért Egyesület
Veress Luca	Járókelő Közhasznú Egyesület

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

Üdvözölte a résztvevőket. Napirenden kívül felhívta a figyelmet a 2022-es közösségi költségvetés jelenleg folyó szavazási szakaszára, amelyen több, a Zöld Budapest munkacsoport tevékenységéhez kapcsolódó ötlet megvalósulására lehet voksolni az otlet.budapest.hu oldalon. Megadta a szót az ülés előadói számára.

1. napirendi pont: a BKK társadalmi egyeztetései

Bodor Ádám, BKK:

Röviden ismertette a BKK Mobilitásfejlesztési Igazgatóság előadásának témáit, melyek a közlekedésbiztonsági stratégia és az ahhoz kapcsolódó forgalomcsillapítási terv, az aktív- és mikromobilitási stratégia, illetve a kerékpár-főhálózati terv és ezek szakmai háttere. Kiemelte, hogy a hasonló projekteket fontos egy rendszer részeként kezelni: a közúti közlekedés biztonsága esetében a rendszert a közlekedésbiztonsági és forgalomcsillapítási hálózati terv alkotja, a gyalogos és kerékpáros közlekedés kapcsán pedig az aktív és mikromobilitási stratégia.

Hangsúlyozta, hogy a tématerületek levezethetők a budapesti mobilitási tervből, melynek egyes 2030-ra kitűzött számait is ismertette. Elmondta, a növekvő gépjárműszám miatt a mobilitási tervben foglalt célszámokhoz nem sikerült közelebb jutni, továbbá fontos jellemző, hogy az agglomerációk irányából megnövekedett a gépjárműforgalom. Hozzátette, a főváros szemlélete az, hogy új utak építése helyett inkább a rendelkezésünkre álló közterületeket kell hatékonyabban felhasználni annak érdekében, hogy a növekvő közúti igény ki legyen elégítve. Felhívta a figyelmet arra, hogy a következő témák a BKK honlapján meg fognak jelenni szakmai és társadalmi egyeztetés céljából.

Dalos Péter, BKK: Az aktív és mikromobilitási stratégia és kerékpár-főhálózati terv

Prezentáció segítségével szemléltette előadását. Kiemelte, hogy az aktív és mikromobilitási terveket is egy nagyobb rendszer részének tekintik, ahol ezek fejlesztése az élhető város kialakításának eszközei. Ismertette a kerékpár-főhálózati terv keretében történt társadalmi egyeztetés egyik

megállapítását, mely szerint a városlakók szívesen gyalognak és kerékpároznak, valamint ezeket közösségi közlekedéssel kombinálják. Hozzátette, több megfontolásból is növekvő igény van ezen közlekedési módoknak a minőségi fejlesztésére: a praktikusság és gyorsaság mellett az aktív és mikromobilitás egyéni közlekedési módokat tesz lehetővé – azaz ugyanolyan szabadságot ad a közlekedőknek, mint ha autóval utaznak, ám annak káros környezeti-társadalmi hatásai nélkül. A pandémia egyik hozadéka, hogy kevesebben használták a közösségi közlekedést, de többen próbáltak ki mikromobilitási eszközöket.

Hangsúlyozta, a főváros víziója, hogy 8-80 éves kor között mindenki bátran, félelem nélkül gyalogolhasson, rollerezhessen, kerékpározhasson a városban. A tervezésre vonatkozólag elmondta, szélesebb célcsoport igényeit veszik figyelembe, kiemelve a gyermekes, babakocsis, mozgáskorlátozott csoportokat – mert cél, hogy mindenki lehetőségeit javítsák.

Ismertette a stratégia 4 pillérét, melynek első pontjára, a (kerékpáros) infrastruktúrára tért ki részletesebben. Általánosságban elmondta, egyre többen fognak kerékpározni, rollerre állni, ami jó infrastruktúrát kíván, kezdve a lakóhelyeket környező utcáktól a kijelölt bicikliutakon át a megálmodott bringasztrádákig. Végezetül térképen bemutatta Budapest 900 km-nyi úthálózatát 5 kategóriába osztva, aszerint rangsorolva, hogy melyek szorulnak fejlesztésre kerékpáros és mikromobilitási szempontból.

Válóczi Dénes, BKK: közlekedésbiztonsági és stratégiai forgalomcsillapítási terv

Prezentáció segítségével mutatta be a közlekedésbiztonsági és forgalomcsillapítási tervek alapvető kiindulási pontjait. Hangsúlyozta, hogy tervezésnél a közlekedés mellett a közterek közösségi funkcióira is figyelni kell. A közlekedésbiztonságra vonatkozólag elmondta, hogy Budapesten általánosságba romlott a helyzet, majd ismertette a balesetekre vonatkozó statisztikákat a személyi sérülések és halálesetek számát nézve. Bemutatta a „Vision zero” koncepcióját, amely a közúti halálos balesetek számát nullára szorítaná le. Ezzel kapcsolatban elmondta, hogy a célkitűzés néhány városnak már sikerült, míg mi világviszonylatban középen helyezkedünk el.

Kiemelte a közlekedői hiba fogalmát balesetek esetében, hozzátéve, hogy ezek mindig valamilyen forgalmi problémát jeleznek. Szükségszerűen ezekkel forgalombiztonsági szempontból foglalkozni kell és a megelőzésre, adatalapú döntéshozatalra, a közlekedési infrastruktúra biztonságosabbá tételére kell helyezni a hangsúlyt.

Bodor Ádám, BKK:

Az elhangzottakhoz kapcsolódva hangsúlyozta annak fontosságát, hogy meg legyen vizsgálva, milyen más funkciók kapcsolódnak az adott utakhoz például abból a szempontból, hogy kereskedelmi vonatkozású, vagy lakókörnyezetet jelölő közterületekről van-e szó. A gépjárműhálózat és a közterületek összefüggéseit prezentáció segítségével mutatta be. Elmondta, hogy a helyzetértékelést követően azon dolgoznak, hogy hogyan alakuljon át a főhálózati terv forgalomcsillapítási, biztonsági és haladási szempontoknak megfelelően. A tranzitforgalom mérséklésére vonatkozólag az aktív és

mikromobilitás és a közösségi közlekedés mellett kiemelte a P+R parkolók és kapuzás eszközeit, annak érdekében, hogy Budapest határán történhessen közlekedési mód váltás.

A sebességkorlátozással kapcsolatban elmondta, vizsgálják annak szakmai megalapozottságát, hogy a budapesti helyi utaknál 30 km/óra-ra korlátozzák a sebességet. Hozzátette, a budapesti utak többsége helyi kategóriájú út. Zárásképp elmondta, a balesetek nagy része csomópontokban történik - ezekkel önmagukban szükséges foglalkozni.

Lukács András, Levegő Munkacsoport:

A 20-30 km/órás sebességre korlátozott utak kapcsán érdeklődött, hogy kerékpársztrádák kialakítása helyett nem volna-e célszerűbb helyi utak, mellékutcák nyomvonalas felfestéséről beszélni. Emellett a járdák és kerékpározás kapcsolatára is rákérdezett a minden korosztály számára biztonságos közlekedés szempontjából.

A kitűzött célszámokkal kapcsolatban elmondta, hogy elérésükhöz jelentős évenkénti gépjárműforgalom-csökkenés kell. Hangsúlyozta a szemléletformálás fontosságát és felhívta a figyelmet az önkormányzat ezzel kapcsolatos elmaradásaira. Felvetette, hogy az önkormányzat kerületi újságokkal működhetne együtt a szemléletformálás terén. Kifogásolta, hogy a munkacsoporti ülésre érkezőknek lehetőségük volt parkolással élni a Városháza területén, ami szerinte nem járul hozzá pozitívan az előbbi célokhoz.

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

A kérdésekre reagálva elmondta, hogy megkapta a Levegő Munkacsoport ülésre beküldött három témajavaslatát és javasolta, hogy ezekkel egy következő alkalmon foglalkozzon a munkacsoport. A közeljövőre vonatkozólag elmondta, hogy a második napirendi pontban szereplő közösségi gyűlés köré szerveződő tájékoztatás keretében tervez az önkormányzat koncentráltabb kommunikációs kampányt lefolytatni. Jelezte, hogy a kerületi újságokra nincsen a Fővárosi Önkormányzatnak ráhatása. A Városháza területén parkolással kapcsolatban elmondta, hogy a jövőben nem lesz lehetőség ilyen felajánlásokra, a tér átalakulása miatt ugyanis a parkoló megszűnik.

Bodor Ádám, BKK:

Az első felvetésre reagálva elmondta, hogy a forgalomcsillapított alaphálózatra és a kerékpársztrádákra együttesen szükség van. Azokon a területeken, ahol használatból eredően nem elég a nyomvonal-felfestés, gyorsforgalmi kerékpársztrádákat kell kialakítani.

A forgalom visszaszorítására vonatkozó kérdésre reagálva elmondta, hogy a fokozatosság elvét kell követni. Hozzátette, a jelenleg erősen vitatott rakparti intézkedéseknél jóval drasztikusabb beavatkozásokra kell sort keríteni a számok eléréséhez, de ezek fokozatos lépéseket jelentenek.

A P+R parkolók kapcsán elmondta, hogy ezeket jellemzően az agglomerációban képzelik el. A BKK a fővárosnak kapuzást javasol, ami lényegében azt jelenti, hogy annyi autó jöhet be a városba,

amennyit az elbír. A szemléletváltás kapcsán elmondta, hogy európai uniós forrásból, VEKOP projekt keretében hamarosan gyalogos és kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos szemléletformáló kampány indul.

Emődy Barbara, Magyar Kerékpárosklub:

Jó példaként említette a július elején megtartott rakpartokról szóló egyeztetést, amely minden oldal szempontjainak ismertetésével és érdemi vitával zajlott. Kérdése a bemutatott budapesti úthálózati tervvel volt kapcsolatos: tudomása szerint Budapest főúthálózata 1100-1200 km, eszerint körülbelül 200 km hiányzott a kerékpáros fejlesztéseket bemutató térképről.

Bodor Ádám, BKK:

Válaszában elmondta, hogy a nagyforgalmú tranzit utak mellé önálló kerékpárutakat terveznek építeni, azonban vannak olyan utak, mint például az M0, M3-as bevezető, amelyek mellett nem ésszerű ezek létesítése. Ilyen helyeken mellékutakban kell vezetni a forgalmat. További példaként említette a budai alsó rakpartot, amely 2030-ig tranzitútként szerepel a térképen, azonban felette már létesült bicikliút. Felvetette, hogy GIS rendszerben össze tudják majd vetni a térképeket, így akár tételesen végig tudják venni, hogy hova terveznek kerékpáros útvonalakat és hova nem.

Vassné Kristóf Katalin, Civilek a Római Partért Egyesület:

Egyetértett a forgalomcsillapítás elvével, de a tapasztalat azt mutatja, hogy ellentétes folyamatok zajlanak többek között azáltal, hogy a kormányhivatal sok és nagy volumenű építkezésekre kiad építési engedélyt. Ezek következtében a forgalom folyamatosan növekszik. Második felvetése arra vonatkozott, hogy a városi rollerek számára jelöljenek ki parkolóhelyeket.

Bodor Ádám, BKK:

Az építkezések kapcsán kifejtette, hogy a BKK és a főváros hatáskör alapján a közlekedés fejlesztésére tud csak hatni és arra, hogy az odaköltözők közlekedési szokásait a közösségi közlekedés irányába terelje.

A rollerparkolásra reagálva elmondta, hogy jelenleg is zajlik kijelölt lerakóhelyek, úgynevezett Mobicpontok létesítése. Ezek a belvárosban létesülnek, mert a jelenség ott jelent elsődleges problémát és nem a külső kerületekben.

Tálosné dr. Vass Katalin, Civilek a Római Partért Egyesület:

Kérdése a bemutatott statisztikákhoz kapcsolódott. Érdeklődött, hogy miért a villamos lett kiemelve a közúti halálos balesetek kapcsán.

Válóczi Dénes, BKK:

Válaszában elmondta, hogy a bemutatott adatok tényadatok és valószínűleg nem volt más halálos kimenetelű baleset, de a számokat ellenőrizni fogja.

Metál Zoltán, Országos Taxis Szövetség:

Hozzászólásában elmondta, a problémák közös halmazt alkotnak, azokat közösen kell megoldani, azonban a múlt heti egyeztetés után nem tartotta hatékonynak a jelen ülés összehívását. Ugyanakkor sajnálatát fejezte ki afelől, hogy a munkacsoporti ülésre túlságosan rövid idő állt rendelkezésre, így nem tud mindenki hozzászólást tenni. Egyet nem értését fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a főutak szűkítésével bicikliutak jöjjenek létre, növelve a gépjárműforgalmat és a lehetséges konfliktusokat. Javasolta, hogy elsősorban a mellékutcákba tereljék a kerékpárosokat, a KRESZ ismerete pedig legyen mindenkire nézve kötelező.

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

Egyetértett a szemléletformálás fontosságával, hogy minél kevesebb legyen a konfliktusos helyzet. Kiemelte a jó kezdeményezések meglétét, mint például a bebiciklizések, illetve a figyelemfelhívó akciók szükségességét, amik biztonságosabb, figyelmesebb közlekedésre nevelnek.

A kerékpárosok mellékutcákba szorításával nem értett egyet a különböző kerékpározási módok különbözősége okán, mivel van, amikor a gyors, megszakításmentes haladás a preferált. Általános célként felvázolta az átmenő forgalom kivételét az utakról és egyéb funkciók előtérbe helyezését a városban. Az autók számának csökkentése terén kiemelte a carsharing, illetve a lakossági gyűjtőparkolók lehetőségeit.

Az elmúlt héten tartott egyeztetéssel kapcsolatban elmondta, hogy a rakpartok esetében szükséges volt a külön egyeztetés megtartása.

Kürti Gábor, Magyar Kerékpárosklub:

Kérdése arra vonatkozott, hogy a hálózattervezés el tud-e jutni olyan állapotba, hogy minden útfelújítás igazodjon bizonyos minimumhoz, mint például a kerékpáros infrastruktúra mindenkori építéséhez.

Bodor Ádám, BKK:

Válaszában elmondta, hogy a hálózati tervezés célja, hogy rendszerszinten határozza meg azt, hogy mihez kell igazodni, megelőzve, hogy egyes projekteknél külön folyjon a vita. Valószínűnek tartotta, hogy a legutóbbi egyeztetésen is azért volt vita, mert a fővárosi stratégia még készül, amibe akár a rakpart funkcióinak megváltoztatása is belefér.

Kolundzsija Gábor, Védjegylet:

A kapuzás kifejezésre kérdezett rá, hogy annak mi a jelentése és hogyan működik. A továbbiakban felvetette, hogy minél kevesebb tranzitút vezessen a városon át, illetve egyes helyeken villamospályát állítsanak fel az autóbuszok helyett.

Bodor Ádám, BKK:

Egyetértését fejezte ki a forgalomcsillapítás tekintetében és elmondta, hogy azon dolgoznak, hogy az egyes utakat funkciók tekintetében vizsgálják felül. A kapuzással kapcsolatban elmondta, hogy többféle megoldásra vonatkozhat, a célja, hogy kontrollált létszámú jármű hajtson be Budapest területére. Ezt díj kiszabásával, a lámpaforgalom beállításával vagy környezetvédelmi eszközökkel is lehet szabályozni.

Buzás Károly, TUTI Egyesület:

Felhívta a figyelmet arra, hogy nem kapták meg az ígért munkaanyagot az ülés előtt, így előzetes véleményezéssel nem lehetett készülni. Emellett felvetette, hogy lehetne beszélni a közlekedési módok, pl. a kerékpár és busz hatékony kombinációjáról.

Problémaként felvetette a járdán parkolást, ami a felelősségvállalás hiányából fakadóan nem talál megoldásra a kerületek és a főváros között. Javaslatára szerint a fővárosnak egy kézbe kellene vennie ennek rendezését és pénzbüntetéssel kellene szankcionálnia a széthagyott rollereket.

Bodor Ádám, BKK:

A munkaanyag megküldésével kapcsolatban felhívta a figyelmet arra, hogy a jelen ülés egy felkészítő találkozó, és a legközelebbi ülésre elérhetőek lesznek az anyagok. A közlekedési módok kombinálására vonatkozóan elmondta, hogy a kerékpárszállítás kérdése részét képezi az aktív és mikromobilitási stratégiának. Továbbá az autóparkolással kapcsolatban hangsúlyozta, hogy társadalmi egyeztetés keretében mérik föl azt, hogy a városlakók mennyire hajlandók kompromisszumot kötni a nagyobb gyalogos felületekkel járó kevesebb parkoló tekintetében.

Gosztonyi Bence, Levegő Munkacsoport:

Szervezete írásban megküldte kérdését arra vonatkozólag, hogy mi lesz a sorsuk a margitszigeti mikromobilitási eszközöknek a mikromobilitás fővárosi szabályozását követően. Felhívta a figyelmet arra, hogy a Margitszigeten sokfajta szereplő és eszköz van jelen, például bicikli, roller, bringóhintó stb., ezért a rájuk vonatkozó álláspont ismertetését kérte.

Bodor Ádám, BKK:

A kérdésre válaszolva elmondta, hogy a kölcsönzés nem ugyanaz, mint a mikromobilitási megosztás, mert különbség, hogy a felhasználó önállóan veszi-e fel és rakja le az eszközt, vagy kölcsönzési ponton és személyen keresztül. Ebből kifolyólag a szabályozás csak a megosztást érinti.

2. napirendi pont: egyeztetés a budapesti légszennyezettség csökkentéséről szóló közösségi gyűlés aktualitásairól

Kiss Alexandra, részvételiségi titkár:

Röviden beszámolt a szeptemberi közösségi gyűlés szervezésének állapotáról, különös tekintettel arra, hogy több munkacsoport-tag is részt vett korábbi kapcsolódó workshopon, ahol egyrészt a szakértők személyéről, másrészt a gyűlés címéről is ötletelés folyt.

Összefoglalva elmondta, hogy a gyűlés 50 reprezentatívan kiválasztott budapesti lakos részvételével fog zajlani, a javaslatok alapján a címe pedig a következő: “Vegyünk együtt könnyebben levegőt – tervezzük meg együtt Budapest közterületeinek és közlekedésének jövőjét”. Hangsúlyozta, a légszennyezettség mellett a közterülethasználatot is tematizálni szeretnék. Beszámolt arról, hogy a gyűlés szakmai programjának kurálásáért felelős két vezető szakértő Ekés András (Mobilissimus) és Part István (Klímastratégia 2050 Intézet) lesz.

A szakmai program az elkövetkező hetekben fog felállni, aminek kapcsán elmondta, hogy ebbe szeretnék a civil szervezetek, így a Zöld munkacsoport tagok véleményét is becsatornázni. Erre vonatkozólag tájékoztatást, emailben való kapcsolatfelvételt ígért a munkacsoport tagjainak. Felhívta rá a figyelmet, hogy augusztus első hetében 10.000 budapesti fog a gyűlésen való részvételre felkérést kapni. Kérte a megjelent civil szervezeteket, hogy a részvételt saját kapcsolati hálójukon keresztül támogassák.

A dugódíjjal kapcsolatban elmondta, hogy szinte biztosan fel fog merülni a gyűlés szakmai programjában a téma az alacsony környezetvédelmi besorolású járművek, a kerékpáros közösségi közlekedés előnyei és hátrányai, illetve a lakossági parkolási díjak és kedvezmények mellett.

Lukács András, Levegő Munkacsoport:

Felvetette, hogy gyakrabban és hosszabb, akár 3 órás keretben legyenek találkozók.

Pósfai Orsolya, civil csoportvezető:

Felkérte a munkacsoport tagokat, hogy témajavaslatukat küldjék meg a civil iroda címére, hogy meg lehessen vizsgálni, miként férnek be az év második felébe. Megköszönte a részvételt és lezárta az ülést.