



1000187037489

ikt. szám: FPH017 /69 - 13 /2023

EMLÉKEZTETŐ**A Zöld Budapest munkacsoport üléséről****2023. március 22-én 15 óra, Microsoft Teams és Főpolgármesteri Hivatal 133/b. terem**

Jelen voltak:

Kerpel-Fronius Gábor	főpolgármester-helyettes
Balogh Samu Márton	a főpolgármester kabinetfőnöke
Barsi Orsolya	klímastratégiai osztályvezető
Frankfurt Beatrix	városfejlesztési osztályvezető
Halász Gergely Áron	fenntartható közlekedési szakreferens
Pósfai Orsolya	civil csoportvezető
Serf Dorottya	infrastrukturatervezési ügyintéző
Kárpáti Fanny	civil referens
Bodrog Zoltán	Sétáló Budapest - Állampolgárok a Centrumban Egyesület
Buzás Károly	„TUTI” Turista és Természetjáró Információs Egyesület
Emődý Barbara	Magyar Kerékpárosklub
Huszár Daniella	„HuGBC” Magyar Környezettudatos Építés Egyesülete
Jáki Mónika	Bartók Boulevard Egyesület
Gyulainé dr. Tóth Zsuzsa	Magyar Autóklub
Kürti Gábor	Magyar Kerékpárosklub
Lehel Zsuzsanna	Felelős Gasztrohős Alapítvány
Lohász Cecília	Város és Folyó Egyesület
Lukács András	Levegő Munkacsoport
Magyar László	Energiaklub
Marton Miklós	Magyar Természetvédők Szövetsége

Dr. Mészáros Péter

Pongrácz Gergely

Szebeni Dávid

Vargha Márton

Magyar Közlekedési Klub, Zöld Jövő

Környezetvédelmi Egyesület

Magyar Közlekedési Klub

Településfejlesztési Szövetség

Levegő Munkacsoport

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

Köszöntötte a résztvevőket és megnyitotta az ülést. Bevezetőjében elmondta, hogy a Civil Iroda felmérése alapján, a munkacsoporttagok véleményének figyelembevételével kerültek kiválasztásra a munkacsoportülés időpontjai, így a hibrid ülések ezentúl délután, a munkaidő végére esnek. Ezután röviden bemutatta az ülés napirendi pontjait és az előadókat. Ismertette, hogy a közelmúltban két tematikus csoport is elindult a Zöld Budapest munkacsoport égisze alatt, a Budapesti Mobilitási Terv köré épülő Mobilitás civil témacsoport, illetve a pesti rakpartokkal foglalkozó Rakpart témacsoport, mely utóbbiról napirend szerint szó esik.

1. napirendi pont: A 2023-as Európai Mobilitási Hét tervezett programjának, civil megjelenési lehetőségeinek bemutatása

Halász Gergely Áron, fenntartható közlekedési szakreferens:

Ismertette az Európai Mobilitási Hét koncepcióját, amely a fenntartható közlekedés népszerűsítésére irányul és Budapest is legalább két évtizede részt vesz benne. Idén a programok a szeptember 17-i hétvégére esnek. Ismertette, hogy a korábbi Andrassy útihoz hasonló, nagyobb rendezvényekhez nem szeretne a főváros visszatérni, mivel szakmai, mobilitási és klímatudatossági szempontokból is kétséges volt ezek fókusza és hatékonysága.

Példákkal szemléltette az elmúlt év programjainak sorát, melyekért eddig a BKK Zrt. volt felelős: a COVID korlátozások után tavaly több fenntartható mobilitási fejlesztés, mint például új trolijárat elindulása vagy a Karolina úton kerékpáros főhálózati elemként az új kerékpársáv megnyitása is a mobilitási héthez kapcsolódott. A főjegyző döntése nyomán 2023-tól a Klíma- és Környezetügyi Főosztály a klímastratégiához is illeszkedve szervezi a fővárosi mobilitási hetet. További újdonság, hogy a Környezetvédelmi Alap pályázat keretein belül a mobilitási héthez kapcsolódva is lehetett pályázni. A Járókelő Közhasznú Egyesület az „Egészséges utcák” témájában támogatást is kapott. A tavalyihoz hasonlóan a rendezvények a Fővám tér környékén fognak megvalósulni; a felhasznált területek kibővítésén dolgoznak, hogy a tér északi oldalától terjeszkedve a Corvinus Egyetem melletti rész, a Salkaházi Sára rakpart is része legyen a programoknak.

Jelezte, hogy az érdeklődő fővárosi civil szervezetek a programokat kreatívan alakíthatják, elsősorban a fenntartható közlekedés vagy a közlekedési eredetű levegőszennyezés csökkentésének témájához kapcsolódóan. Hozzátette, a főváros elsősorban helyet és kommunikációs segítséget tud nyújtani a civilek programjaihoz. Tájékoztató, hogy a későbbiekben hivatalos csatlakozási felhívást is kiküldenek.

Vargha Márton, Levegő Munkacsoport:

Arról érdeklődött, hogy miért nem lesznek az Andrassy útra is kiterjesztve a lezárások. Véleménye szerint más európai nagyvárosokhoz hasonlóan Budapesten is valódi autómentességet kellene megcéloznia az eseménynek. Javaslatára szerint a Vámház és Múzeum körutakat egészen a Deák térig,

és az alsó rakpartot is teljesen le kellene zárni. Hozzátette, a Levegő Munkacsoport az autómentes naphoz kapcsolódóan már több anyagot megjelentetett.

Halász Gergely Áron, fenntartható közlekedési szakreferens:

Válaszában kifejtette, a Fővám tér mellett a Vámház körút a Szabadság híddal együtt, valamint a Salkaházi Sára rakpart is része lesz az autómentes területnek. A Deák térig tartó terület bevonása kapcsán megjegyezte, nem biztos, hogy meg tudnák tölteni az egész teret rendezvényekkel. Az Andrássy út szintén ebből a megfontolásból esett ki. A Duna-part szintén az eseményhez kapcsolódik a rakparti autómentes hétvégék által. Újdonsággként ismertette, hogy a kerületekhez és civilekhez intézett felhívás által lokális programok is csatlakozhatnak az akcióhoz, így nem csak pár központi, hanem közösségibb események is létrejöhetnek.

Vargha Márton, Levegő Munkacsoport:

A válasza reagálva elmondta, az európai autómentes nap nem úgy van kitalálva, hogy mindenképp programokkal kell feltölteni a teret, hanem egyszerűen a lezárást és a szabad használatot kell biztosítani az ott lakóknak. Javaslatára szerint, ha a kerületek is becsatlakoznának, akkor minden kerületben ki lehetne jelölni egy-egy zónát, ami autómentes lenne.

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

Véleménye szerint értelmes programokkal lehetséges az autómentes nap figyelemfelhívó és edukációs jellegét leginkább biztosítani. Ha nem is teljesen megtöltve a lezárt területeket, de elszórva érdekes rendezvényekkel alternatívát lehet mutatni arra, hogy az autós közlekedés helyett miként lehet használni a városi tereket.

Lukács András, Levegő Munkacsoport:

Megerősítette a Vargha Márton által elmondottakat, miszerint Európa nagyvárosaiban, mint például Brüsszelben teljesen, Párizsban nagyrészt lezárják a várost és az emberek szabadon használhatják az utakat. Hozzátette, Budapesten régebben meg tudták tölteni az emberek a lezárt Andrássy utat.

Jáki Mónika, Bartók Boulevard Egyesület:

Arról érdeklődött, hogy a Szabadság hídnak miért csak a pesti oldala lesz becsatornázva az autómentes eseménybe. Saját kezdeményezésük révén régóta szeretnék a Bartók Béla körutat kulturálisan fellendíteni és a belvároshoz közelebb hozni. Bár egyesületük rendezvénye, az „Eleven Ősz” egy időben van a mobilitási héttel, de szívesen csatlakoznának kapcsolati rendszerükön keresztül az autómentes kezdeményezéshez. Hozzátette, támogatná egy új budapesti kulturális tengely létrejöttét, melyben a Szabadság híd összekötő szerepet játszik. Emellett egyetértését fejezte ki a korábban említett lezárás és szabad használat kapcsán.

Halász Gergely Áron, fenntartható közlekedési szakreferens:

Megköszönte a felajánlást és kérte, hogy beszéljék meg az elképzeléseket és lehetőségeket. A helyszínnel kapcsolatban elmondta, a Fővám térről jó tapasztalatokat szereztek az előző évben, ezért esett újra rá a választás, de jó ötletnek tartja, hogy a Bartók körút természetes folytatása legyen ennek a területnek.

Vargha Márton, Levegő Munkacsoport:

Elmondta, hogy a tavalyi évben Ferencvárosnak is volt saját autómentes napja a Bakáts tér környékén. Megismételte, hogy az Andrassy utat minden programtól függetlenül le lehetne zárni az autómentesség jegyében. Végül emlékeztetett, hogy volt olyan év, amikor a mobilitási héten mobilitási konferenciát szerveztek, illetve kötődtek hozzá fejlesztések, mint ahogy Vitézy Dávid annak idején bejelentette a Bubit.

Halász Gergely Áron, fenntartható közlekedési szakreferens:

Válaszában elmondta, hogy a mobilitási héthez csatlakozik fenntartható közlekedési fejlesztés idén is.

Bodrog Zoltán, Sétáló Budapest - Állampolgárok a centrumban Egyesület:

Véleménye szerint az lenne hasznos, ha egész éven át tartó, paradigmaváltást jelképező események lennének. Javaslatára szerint például nem csak hétvégeken, hanem egész nyáron le kellene zárni a rakpartot és az autómentes nap ennek a záróeseménye lehetne, így az iskolaidőbe már benyúlna. További fejlesztési javaslatára, hogy a 105-ös busz újraélesztésével ellehetetlenített 178-as buszjáratot hasznosabbá lehetne tenni úgy, hogy a Naphegyet minimálisan vonalba kötik, és csatlakozást kap a 74-es trolibuszhoz.

Lukács András, Levegő Munkacsoport:

Csatlakozott az elmondottakhoz és javasolta, hogy a hétfői rakpartlezárást tovább gondolva a város más részei is legyenek lezárva. Felhívta a figyelmet ezen kezdeményezések szociális jelentőségére, hiszen sokaknak nincs lehetőségük szabadba menni és a kevés városi zöldterület további korlátozó tényező. Végül bemutatott pár képet arról, hogy az akció keretében Európa más városaiban Budapesthez képest mekkora arányban teszik autómentessé a városi területeket.

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

Megfontolásra érdemesnek tartotta a lezárásokkal kapcsolatos javaslatokat, valamint tájékoztatott arról, hogy a 178-as busz útvonalának módosításáról már elindult párbeszéd. Amennyiben döntés is születik, elsősorban az I. kerület lakóival konzultálni fognak róla. A 105-ös busz járatsűrítése kapcsán örömet fejezte ki.

Lohász Cecília, Város és Folyó Egyesület:

Kérdésében arról érdeklődött, hogy a Kálvin tér - Móricz Zsigmond körtér szakaszon felmerült-e a villamosjárat meghagyása, hogy a kombinált gyalogos-tömegközlekedéses opciót is ki lehessen próbálni.

Halász Gergely Áron, fenntartható közlekedési szakreferens:

Válaszában kifejtette, hogy a villamoskiállítás miatt maradtak ennél a helyszínnél, illetve a BKK Zrt. nem tapasztalt problémát a kisebb utasforgalom miatt ezeken a kimaradó szakaszokon. Felmerült egyébként a 2-es villamos vonala is, de ott a Viadukt nem bírta el akkora súlyt és nem is lenne képes annyi embert befogadni.

2. napirendi pont: 100 Klímasemleges és Okos Város Kezdeményezés bemutatása: civil platform, helyi projektek, csatlakozás a kezdeményezéshez

Barsi Orsolya, klímastratégiai osztályvezető:

Előadását prezentációval szemléltette. Bemutatta a 100 klímasemleges város kezdeményezés szakpolitikai és finanszírozási keretét, melyen belül kitért arra, hogy az Európai Bizottság az Európai Zöld Megállapodás égisze alatt hozta létre a tárgyalta rendszert. A 2030-ig tartó HORIZON program öt missziójának egyike a kezdeményezés, így koordinált és horizontális módon, városok közötti együttműködést is jelent. Itthon a programba Miskolc, Pécs és Budapest kerültek be.

A program keretén belül a kiválasztott városok stratégiáikat újraalkotva megcélozzák a klímasemlegesség elérését 2030-ig együttműködések, pilot programok által. A folyamat mérföldköve az úgynevezett „klímaszerződés” (Climate City Contract - CCC) megszerzése, mellyel a város jogosulttá válik a „klímasemleges és okos város” cím használatára. Hozzátette, azt mindenki látja, hogy 2030-ig a városok nagy része nem fogja tudni realizálni a teljes klímasemlegességet, azonban alapvetően a célrendszer adaptálása, stratégiák megalkotása, mechanizmusok kidolgozása és életbeléptetése a fontos.

A CCC együttműködési keretrendszere kapcsán elmondta, hogy a városvezetés az önkormányzatiság tagállami jellegéből következően sem tud az egész városra, gazdasági és társadalmi tevékenységekre kiterjedően hatni. Az egyes városok eszközeitől függetlenül mindenkitől elvárás, hogy a helyi szereplőket minél inkább igyekezzen bevonni – erre pedig többféle módszertant is kínálnak.

Ismertette a klímaszerződés hármass rendszerét, mely megfelelő városirányítási rendszer kialakításán, paradigmaváltáson és a Bizottsághoz benyújtandó három, akciótervet lefedő fődokumentumon alapul. Az első célzott projekt támogatás keretében a főváros vezette konzorcium másfél millió eurót nyert el a „Budapest Cares” programra, amely egy klímaügynökség felállítását célozza, mely a lakossági épületenergia-korszerűsítéseket hivatott támogatni. Ismertette a Klímaügynökség pilot programjának részleteit, mely az ingatlanállomány és a kapcsolódó társadalmi összefüggések szakértők bevonásával végzett felméréssel, szegmentációjával kezdődik. Ebben partner a Városkutató Kft., valamint az épületenergetikával foglalkozó F4STER Zrt. A projekt következő fázisában pénzügyi termékek kialakítására fognak törekedni, melynél a korábban városfejlesztési alapokkal is foglalkozó Central European Investment Services pénzügyi cég mint konzorciumi tag működik közre. Ábrán keresztül bemutatta a pénzügyi források tervezett megoszlását. Kiemelte, hogy arra számít a főváros, hogy a pénzügyi konstrukciók fejlesztésével az állami finanszírozás is meg fog jelenni a rendszerben, ezen a csatornán pedig a lakosság számára vissza nem térítendő támogatások is elérhetőek lesznek.

A Klíma és Környezetügyi Főosztály vezette projekt koordinációjának megkönnyítésére a Városházán belül munkacsoport is fel fog állni, illetve már pályázati fázisban több civil szervezet és kereskedelmi bank kifejezte támogatását. Ugyanakkor a Városháza bízik abban is, hogy az állam is részese lehet a kezdeményezésnek. Elmondta, a civil együttműködések helyét az együtt gondolkodásban, a közös tervezésben látja. Tapasztalati példák is mutatják, hogy a civil szervezeteknek nagy szerepük van abban, hogy a lakossági és civil, vagy akár kis-és középvállalati erőfeszítéseket klímasemleges irányba segítsék. Végezetül felhívta a figyelmet a 2020-as fővárosi klímagyűlés első számú ajánlására, mely szintén az épületenergetikai korszerűsítés szükségére mutatott rá. A bemutatott kezdeményezés által a főváros végre képes lehet ennek finanszírozására és rendszerbe szervezésére.

Lukács András, Levegő Munkacsoport:

A finanszírozás kérdésének pontosítását kérte, majd arról érdeklődött, hogy tervez-e a főváros olyan szemléletformálást, ami a háztartások energiafogyasztásának csökkentésére irányul. Megerősítette, hogy szervezete szívesen részt vesz a projektben. Javaslatára szerint a kampány kidolgozásához meg lehetne hívni releváns szervezeteket, mint például a Magyar Családi Házak Egyesülete, Energiaklub stb.

Barsi Orsolya, klímastratégiai osztályvezető:

Válaszában kifejtette, elsőként a pénzügyi alapok létrehozásával kell kezdeni. Azzal, hogy a rezsicsökkentés részben kivezetésre került, a kereskedelmi bankokat is be lehet vonni; ezzel a vissza nem térítendő támogatások rendszere is kialakíthatóvá válik. A klímasemlegesség kitűzésénél ezermilliárdos tételről van szó, azonban ennek finanszírozási és felhasználási rendszerét is fokozatosan szükséges felépíteni, hogy minden bevonásra kerülő szektor élni tudjon vele. A Klímaügynökség égisze alatt TOP-os pénz is betervezésre került, amely a szilárd tüzelésű háztartások átállítására került elkülönítésre. Ezt nem hitel, hanem szociális támogatás formájában szeretnék folyósítani majd, a kerületek bevonásával, célzott épületenergetikai felhasználásra. A további finanszírozásra vonatkozóan elmondta, nem látszik előre minden forrás, azonban egy jól felépített rendszerben kerülni fog forrás az egyes tételekre. A szemléletformáló kampány kapcsán elmondta, májusban lép életbe a támogatási szerződés, a projekttel már készülnek is, de az erre vonatkozó tervek kidolgozatlanok. Erre irányuló javaslatokat szívesen fogadnak.

Bodrog Zoltán, Sétáló Budapest - Állampolgárok a centrumban Egyesület:

Kifogásolta, hogy állítása szerint a főpolgármester Facebook-oldalán úgy jelent meg az erről szóló hír, hogy „Budapest 2030-ig 90%-os üvegházhatás kibocsátás-csökkentést vállalt” - ami képtelenség volna. Emlékeztetett, hogy a főváros klímastratégiájában van egy referenciaévhez igazított 40%-os csökkentés előirányozva, illetve az Európai Unió „Fit for 55” programja, amiben 55%-os csökkentés van betervezve, ugyanahhoz az 1990-es referenciaévhez viszonyított. Ezek alapján nem világos, hogy min alapul a célrendszer.

Szervezete korábban a Budapesti Mobilitási Tervvel kapcsolatban azt a kritikát fogalmazta meg, hogy nincsen benne klímaszemponitú célkifejezés és minőségbiztosítási rendszer. Az épületenergetikai támogatásokról elmondta, szerencsés lehet, ha különböző támogatási csomagok állnak rendelkezésre a lakosság számára. Hozzátette, a szociális alapú támogatási rendszert szét kellene választani, illetve a rezsín megspórolt összegeket korszerűsítés törlesztésébe lehetne forgatni. Javasolta, hogy a most kifejezett minimumértékek helyett maximumértékeket lehetne rögzíteni. Megjegyezte, 10-20 évvel ezelőtt az volt gyakorlatban, hogy „ESCO” energiahatékonysági szolgáltató cégek működtek közre a korszerűsítésben, de most nem látszott az, hogy ők részt vennének finanszírozói oldalon.

Barsi Orsolya, klímastratégiai osztályvezető:

Emlékei szerint ilyen főpolgármesteri poszt nem született. A klímastratégiában 40% szerepel 2005-ös bázisévhez képest, amit 100%-ra kellene átdolgozni. Azonban nem attól fog klímasemlegessé válni a város, hogy milyen szám kerül leírásra, hanem a megfelelően összerakott projektek és célzott beavatkozásoktól várják a megoldást. Elmondta, hogy mind uniós, mind fővárosi jelzés alapján a Budapesti Mobilitási Tervbe az eredeti tervhez képest sokkal erősebben kerültek be klímavédelmi szempontok, vagyis finanszírozói oldalról is erős elvárás, hogy megfelelő klímahatású projektek kerüljenek megvalósításra.

A finanszírozási konstrukciók kapcsán elmondta, a 30%-os vissza nem térítendő arány nem látszik elkerülhetőnek - az ÁFA mértéke miatt ez a magyar realitás. Azonban egyetért azzal - és a külföldi

tapasztalat is alátámasztja -, hogy az ingyenhiteleknek és a vissza nem térítendő konstrukcióknak nincs akkora pozitív hatásuk, mint amit a támogató fél remél tőle.

Az ESCO-val kapcsolatban elmondta, hogy nem energiaszolgáltató általában, hanem kivitelező cég, ami előre megfinanszírozza a beruházást és az energetikai megtérülésből tartja fent magát. Voltak jól irányzott banki hitelek is, amik ilyen kivitelezők részvételére irányultak. A rezsisökkentés intézménye azonban ezt ellehetetlenítette és csak most kezdenek visszatérni a piacra. Ezen túl az MVM is valamilyen konstrukcióban gondolkodik, de ennek részletei még nem világosak.

Magyar László, Energiaklub:

Elmondta, hogy a civil szereplők között az Energiaklub még nem szerepel, de kapacitás függvényében szervezete is tudna segítséggel, javaslatokkal szolgálni a projekt során. Szakmai véleménye szerint az olyan nagyvárosok, mint Budapest soha nem fogják elérni a teljes klímasemlegességet, de megközelíthetik azt. Az Energiaklub több kerület számára is fejlesztett klímastratégiát, ezen tapasztalatból is az látszik, hogy a 40%-os csökkentés elérése is csoda lenne – Budapest egészére nézve pláne. Ezért a klímastratégia kitűzött céljait lenne fontos teljesíteni, további intézkedési tervek pedig a 2030-on túlmutató időszakra vonatkozhatnak.

Dr. Mészáros Péter, Magyar Közlekedési Klub; Zöld Jövő Környezetvédelmi Egyesület:

Csatlakozott a szemléletformálás fontosságának hangsúlyozásához. Elmondta, hogy szervezetével Nagytétényben évek óta a 200 legszegényebb család számára szerveznek szemlélet- és tudatformáló akciókat; az előadásokon résztvevőknek segítenek ajtók, ablakok felújításában, takarékosabb eszközök installálásában. Ezekben a kampányokban helyi cégek is segédkeznek mind a finanszírozásban, mind pedig a megvalósításban. Hasonló konstrukciót javasolt, hogy a főváros is eljusson a legszegényebb rétegekhez a projekt során.

Lukács András, Levegő Munkacsoport:

Javaaslata szerint éves cselekvési tervekre kellene bontani a 2030-ig tartó célokat. A klímasemlegességhez kapcsolódva visszatért az autómentes naphoz, mellyel kapcsolatban elmondta, a nemzetközi energiaügynökség azt javasolja, hogy minden vasárnap autómentes nap legyen - így 3%-os csökkenést lehetne elérni.

Bodrog Zoltán, Sétáló Budapest - Állampolgárok a Centrumban Egyesület:

A civil szervezetek szerepével kapcsolatban megjegyezte, hogy azon túl, hogy a lakossági disszeminációban fontos szerepet tulajdonítanak a civil szereplőknek, a legfelsőbb szinteken, már a stratégiaalkotásnál is be kellene vonni őket. A civil szervezetek könnyörtelenebb ajánlásokat szoktak megfogalmazni, mint egy regnáló városvezetés, pont azért, mert a klímaharcban csak így lehet eredményre jutni. Szakmai véleménye szerint a közlekedés terén a kötőtpályás megoldások gyors és tartós eredményt hoznának. Emlékeztetett, hogy korábban hulladékgazdálkodással foglalkozó témacsoport létrehozását kezdeményezte, amely szintén egy terület hathatós megoldására irányulna.

Barsi Orsolya, klímastratégiai osztályvezető:

A klímastratégiáról elmondta, hogy a SECAP felülvizsgálatánál cél és feladat, hogy ütemezett célok és végrehajtási terv kapcsolódjon hozzá a realitások figyelembevételével. A civil szervezetek bevonásánál két lehetőséget igyekezett vázolni korábban. A pilot program esetében inkább a

lakossági elérés, tájékoztatás és projektdefiníció terén számítanak civilek részvételére. A klímaszerződés esetében viszont a programalkotásban is fontos szerep jut civil szervezeteknek.

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

Emlékeztetett, hogy a hulladékgazdálkodásról szóló témacsoport azért került elvetésre, mert egyelőre nem látszik, hogy az önkormányzat hatásköri befolyást szerezhessen a terület fölött.

Barsi Orsolya, klímastratégiai osztályvezető:

Megerősítette, hogy a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló törvény alapján az önkormányzatoknak jelenleg nincs közük a hulladékgazdálkodáshoz. A főváros megelőzési, közterületi és rendezvény oldalról azonban elkezdett foglalkozni a problémával és egy nem formális munkacsoport is felállt a témában érdekelt szervezetek részvételével. A Fővárosi Civil Irodán keresztül jelezhetik további civil szervezetek, ha szeretnének ehhez a munkához csatlakozni.

Bodrog Zoltán, Sétáló Budapest - Állampolgárok a Centrumban Egyesület:

Hozzátette, a jogilag definiált hatáskörökön túl, az FKF Zrt. eddig megkerülhetetlen alakítója volt a rendszernek, de továbbra is szerepben marad a MOL Zrt. hatalomátvétele ellenére.

Pongrácz Gergely, Magyar Közlekedési Klub:

Írásbeli hozzászólásban az FKF Zrt.-vel kapcsolatban hozzátette, a hulladékudvarokat sokkal jobban ki lehetne használni, ha életszerűbb limitek lennének megszabva (pl. sitt, lom). Példaként Győr városát említette.

3. napirendi pont: Beszámoló a Rakpart civil témacsoport munkájáról

Balogh Samu Márton, a főpolgármester kabinetfőnöke:

Beszámolóját prezentáció segítségével szemléltette. Emlékeztetett, hogy a főpolgármester választási programjában szerepelt a rakpart fokozatos átadása a sétáló, kerékpározó, rollerező emberek számára.

Bemutatta az időszakos és a hosszútávú hasznosítás ütemezését, valamint a 2026-ig tartó időtáv feladatokra és szereplőkre történő bontását. Az időszakos hasznosításból példaként említette a Város és Folyó Egyesülettel való együttműködést, mely a rakpart közösségi hasznosítására irányul. Kiemelte továbbá, hogy a BKM Zrt. Főkert divíziója olyan átmeneti megoldásokat készít elő, amely a hosszútávú hasznosításnál is felhasználható lesz, így az uniós források megérkezéséig és a nagyberuházás megkezdéséig is történhetnek fejlesztések. A nagyberuházással kapcsolatban elmondta, vannak olyan szakaszok, ahol a fővárosnak szabad keze van fejlesztések elindításában, más szakaszokon azonban a monitoring rendszer eredményétől függ a fejlesztési irány. Emlékeztetett, a monitoring rendszer kereteit a tavaly ősszel elfogadott civil-fővárosi rakpart egyezmény határozza meg. Ennek lényege, hogy amely kijelölt szakaszoknál megbizonyosodnak arról, hogy a számok igazolják a célokat, azok a szakaszok autómentessé válhatnak. A monitoring csomagot a BKK Zrt. készítette elő. A későbbiekben a hosszabbtávú forgalomkorlátozások bevezetésével egy élesített és megbízható rendszer mérései alapján lehet döntéseket hozni a rakparttal kapcsolatban.

Röviden bemutatta a témacsoportülések tematikáját és tervezési szerepét a különböző távú hasznosításokhoz kapcsolva. 2023-ban a tavaszi és őszi időszakokban elsősorban hétfőgőn és ünnepnapon, a nyári időszakban hétköznap esteken is nyit a rakpart. A nyári időszak azért tart

augusztus 15-ig, mivel jogszabályi kötelezettség, hogy az augusztus 20-i ünnepekre a főváros átadja a használatot az államnak. A turistabuszok miatt a Belgrád rakparton a nemzetközi hajóállomás megközelítése problémássá vált, erre potenciális megoldás lehet a rakpart nyitási terveinek átmeneti módosítása, amíg jobb lehetőséget nem sikerül találni.

A fizikai elemek, mint az árnyékolók, padok stb. kihelyezését olyan szakaszokon tervezik, ahol nincs szükség elpakolásra az autósforgalom miatt, ugyanakkor a váltakozó használatú szakaszokon könnyen mozdítható elemekkel is terveznek. A Viadukt esetében még vizsgálják, hogyan lehet szabályos körülmények között vendéglátásra is használni annak termeit. Végezetül felhívta a munkacsoporttagok figyelmét, hogy április 22-én a Jane Haining rakpart és a Viadukt megnyitásával ünnepli a főváros a Föld napját. Hozzátette, az eseményre zöld civil szervezetek részvételét, ötleteit is várják - az erről szóló felhívás később írásban is kiküldésre kerül a munkacsoport számára.

Bodrog Zoltán, Sétáló Budapest - Állampolgárok a Centrumban Egyesület:

Problémásnak találta, hogy a folyamat beteljesülése egy „nagy projekt” kivitelezéséhez kötött. Véleménye szerint a klímacélok is azért maradnak elérhetetlenek, mert autómentesítés és szimpla megnyitás helyett mindenhova nagy projektet, térkövezést, egyebeket vizionálnak.

Kérdése a fokozatos rakpartnyitásra vonatkozott, mely véleménye szerint ebben a formában beláthatatlan végű folyamat. A fokozatosságot választási kártyának tartja, amivel a jelenlegi politikai vezetés a radikális megoldások negatív kicsengését szeretné elkerülni. Hozzátette, a klíma- és városélhetőségi célok kapcsán megfogalmazódott, hogy egyes beavatkozásoknak igenis ártaniuk kell az autós forgalomnak ahhoz, hogy hatást érzünk el. A rakparti beavatkozások így inkonzisztensek a célokkal.

Balogh Samu Márton, a főpolgármester kabinetfőnöke:

Válaszában elmondta, hogy a főváros úgy látja, kellene fejlesztések ahhoz, hogy érdemi közterülethasználat jöhessen létre. Jelenlegi formában a nyári hőmérséklet a használatot, a sétálók komfortját ellehetetleníti. Azzal azonban egyetértett, hogy nem csak nagy projektek által kell a célokat elérni. Elmondta, a közösségi költségvetés által több releváns kisprojekt indult vagy indul el, ami a rakparthoz is kapcsolódik, mint például [rakparti ülőfelületek](#), közterületi [zöldburkolatok kialakítása](#), [közterületi árnyékolók létrehozása](#), továbbá egy kísérleti projekt, a köztéri piszoár [program](#). A hozzászólásra reagálva elmondta, a Fővárosi Önkormányzatnak nincs olyan célja, hogy ártson az autós forgalomnak. Ellenben célja, hogy javítsa a közösségi közlekedést, a gyalogos- és kerékpáros közlekedést és a levegőminőséget. Az intézkedések nyilván hatással vannak az autósforgalomra is, de ezeknek alapvetően pozitív célja van – a rakpart esetében az a cél, hogy Európa egyik legszebb városi folyópartja ne kizárólag autópályaként működjön, hanem szép és élvezhető köztérként.

Pongrácz Gergely, Magyar Közlekedési Klub:

Kérdésében arról érdeklődött, hogy miért kell feltétlenül lehetővé tenni a turistabuszok parkolását a hajóállomás mellett – van-e ennek jogszabályi háttere?

Balogh Samu Márton, a főpolgármester kabinetfőnöke:

Válaszában elmondta, jogszabályi köteleességről nem tud. A rakpart fejlesztésénél a főváros igyekszik mindenkivel partnerségre törekedni, így a hajósokkal, turistabuszosokkal is. A hajóállomás mellett vannak kialakítva buszmegállóöblök, emiatt történik most itt a buszokról leszállítás. A lehetőségek

megvizsgálása után a Belgrád rakparton találtak olyan helyszínt, a villamospálya házak felőli oldalán autós parkolóhelyek területén, ahol ki lehetne alakítani megállókat. A tulajdonos V. kerület azonban egyelőre elzárkózott attól, hogy 6 parkolóhely - akár csak ideiglenes elvételével - ide történjen az áthelyezés. Az ügyben igyekeznek még egyeztetni az V. kerületi polgármesterrel.

Lukács András, Levegő Munkacsoport:

Egyetértett azzal az állásponttal, hogy nagyon lassú a jelenlegi rakpartnyitási folyamat. Hozzászólásában elmondta, hogy novemberben turisták tömegei sétáltak a rakparton, ezért nem lát arra okot, hogy be kelljen fejezni októberben a hétvégi megnyitást. Emellett a parkolásra vonatkozó információk árnyalását kérte.

Balogh Samu Márton, főpolgármester kabinetfőnöke:

Válaszában kifejtette, a Jane Haining rakparton, ahol növényeket és bútorokat fixen lehetne elhelyezni, zömében autók parkolnak jelenleg. Az útszakasz tervezése ezért úgy alakul, hogy az útpálya és víz közötti sávon - ahol forgalom nincs, de vannak parkolóhelyek, szeméttárolók például - kerüljenek elhelyezésre élvezeti értéket növelő elemek. A forgalommentes napokon ezek a szakaszokkorzóként élvezhetők. A turistabuszokra visszatérve elmondta, hogy egyelőre nem megoldható a helyzet az V. kerület hozzájárulása vagy a rakpartnyitás korlátozása nélkül.

A rakpartnyitás őszi záró időpontjával kapcsolatban elmondta, hogy igényhez kötött, de az idei október 23-i záróidőpont így is sokkal későbbre esik, mint a tavalyi. Kifejtette, az FKF Zrt-től kikért szemétmennyiségi adat jó indikátora a látogatottságnak, a tapasztalat pedig azt mutatja, hogy őszi közepén a rakparthasználati igény bezuhan.

Dr. Mészáros Péter, Magyar Közlekedési Klub:

Csatlakozott a korábbi hozzászólásokhoz. Elmondása szerint a forgalomkorlátozás esetében is igénykezelésről van szó, hasonlóképp a forgalomcsillapításhoz, a behajtási korlátozások és parkolási rendszerek bevezetéséhez vagy útdíj bevezetéséhez. Hozzátette, ezek következtében csökken az autósforgalom, ami valójában a cél.

Bodrog Zoltán, Sétáló Budapest - Állampolgárok a centrumban Egyesület:

Korábbi megszólalásához hozzátette, nem az ellen emelte föl a szavát, hogy árnyékolók vagy növények legyenek kihelyezve, de a tervekből az látszik, hogy faltól-falig térkövezésre lehet számítani a rakparton. Ezzel szemben valószínű, hogy a példaképként említett Párizs nem útfelújítással kezdte; a fenntartható felhasználás régi burkolattal is működik. Az autósforgalommal kapcsolatban elmondta, az tény, hogy szükség van a korlátozásra és kvázi a forgalomnak való „ártásra”, de ez nem az autósok ellen szól, hanem arról, hogy fejlesszük a városi közlekedést és élhető tereket alakítsunk ki.

Balogh Samu Márton, főpolgármester kabinetfőnöke:

Egyetértését fejezte ki és elmondta, minden stratégiában az szerepel, hogy az autósforgalmat csökkenteni kívánják. Ennek elérése egymást követő kis lépésekben sokkal kifizetődőbb, mint egy olyan radikális lépés, amit nincs lehetősége a társadalomnak, a városnak vagy a politikának megugrani. A főváros elkötelezett az említett célokban, előremutató projektek is vannak, amik partnerségben olyan sebességben és hozzáállással készülnek, hogy a társadalom is csatlakozni tud

hozzájuk. Az igazi adaptációnak záloga a társadalmi konszenzus, a városvezetés pedig vállalja, hogy ezt nyíltan megteremtse, elősegítse és alakítsa - ehhez azonban működőképes eszközöket kell találni. Az ennél radikálisabb ötletek képviselője is fontos, de a városvezetés úgy látja, hogy haladást elérni az előbbi eszközökkel lehet.

Lukács András, Levegő Munkacsoport:

Emlékeztetett, hogy küldött be egy sor olyan anyagot, amelyek többek között Graz, London, Stockholm vagy Bogota példáját mutatják be. Ezeknél a városoknál a radikális intézkedések bevezetése után megváltozott a hangulat és támogatni kezdték a fenntarthatóságot célzó intézkedéseket a városlakók.

Napirenden kívül: a „TUTI” Turista és Természetjáró Egyesület javaslata

Buzás Károly, „TUTI” Turista és Természetjáró Egyesület:

Napirenden kívüli felszólalásában ismertette ötletét, mely szerint a fővárosi kerületek vármegyékkel működhetnének együtt turisztikai, kulturális céllal. Egy vármegye több kerülettel is testvéri kapcsolatra léphet, lévén, hogy több kerület van, mint vármegye. Egyesülete révén már kezdeményezte a VII. kerület és Borsod-Abaúj-Zemplén vármegye közötti együttműködés megkötését. Felkérte a Fővárost, hogy segítse a testvérkapcsolatok létrejöttét. Emellett egy civil turisztikai témacsoport megalakítását kezdeményezte, melyhez csatlakozókat vár, illetve a 107-es buszjárat további megállóhelyének kialakítását kérte.

Pósfai Orsolya, civil csoportvezető:

Ismertette, hogy a vármegyékre vonatkozó javaslat azért nem került napirendi felvételre, mert az nem esik fővárosi hatáskörbe. A turisztikai témacsoport és a 107-es buszjárat kapcsán jelezte, hogy ezek nem lettek előzetesen, a megadott határidőt betartva írásban beküldve napirendi javaslatnak. Ezért felkérte a felszólalót, hogy az ülés időkeretének lényeges túllépése miatt ezek szóbeli megtárgyalása helyett írásos javaslatként kerüljenek beküldésre, amelyre legkésőbb 30 napon belül választ kap a beküldő.

Balogh Samu Márton, főpolgármester kabinetfőnöke:

Megerősítette, hogy a kerületek és vármegyék összefogásában a fővárosnak nincs illetékessége. A további ötletekre - írásban való beküldés esetén - a hivatal igyekszik válaszolni. Megköszönte a javaslatokat és az ülésen való részvételt.