

EMLÉKEZTETŐ

a Zöld Budapest Munkacsoport üléséről

2021. június 24-én 14:30 óra, Microsoft Teams

jelen voltak:

Kerpel-Fronius Gábor	főpolgármester-helyettes
dr. Kovácsi Sára Ráhel	irodavezető
Le Marietta	osztályvezető
Erdős Zoltán	beruházási ügyintéző
Bognár Szilvia	civil csoportvezető
Sain Mátyás	részvételiségi csoportvezető
Kerékgyártó Réka	ügyfélszolgálati és civil referens
Spät Judit Klára	közpolitikai önkormányzati tanácsadó
Kéri András	közigazgatási önkormányzati főtanácsadó
Dalos Péter	BKK
Molnár Berta	BKK
Friedl Ferenc	BKK
Bodor Ádám	BKK
Strang Tamás	BKK
Schulek Tibor	BKK
Barina Zoltán	WWF Magyarország
Stamf Romána	Aquincum-Mocsáros Egyesület
Surányi András	Budapesti Városvédő Egyesület
Victor András	Magyar Környezeti Nevelési Egyesület
László Klára	Valyo – Maradjanak a Fák a Rómain (Sétáló Budapest) Állampolgárok a Centrumban
Bodrog Zoltán	Óbudai Waldorf Alapítvány
Páll Attila	Magyar Közlekedési Klub (Zöldjövő Egyesület - érdeklődő)
dr. Mészáros Péter	Levegő Munkacsoport
Gosztonyi Bence	

Gáspár Zita	Ligetvédők
Pongrácz Gergely	Magyar Közlekedési Klub
Kürti Gábor	Magyar Kerékpárosklub
Perger Imre	Magyar Közlekedési Klub
Sike Boglárka	Zöldeb Kutya Érdekvédelmi Egyesület
Hirbek Edina	Zöldeb Kutya Érdekvédelmi Egyesület
Moravek Márta	ClubNetCet Egyesület
Papp Gergő	Padon Alapítvány a környezeti igazságosságért
Nagy Ferenc	Külker Evezős Klub - érdeklődő
Simon Gergely	Greenpeace
Sipos Anna	Ligetvédők
Stampfné Erdélyi Katalin	Aquincum-Mocsáros Egyesület
Szebeni Dávid	Településfejlesztési Szövetség - érdeklődő
Veress Luca	Járókelő Egyesület
Vassné Kristóf Katalin	Civilek a Római Partért Egyesület
Tálosné dr. Vass Katalin	Civilek a Római Partért Egyesület
Gyulainé dr. Tóth Zsuzsa	Magyar Autóklub
Szalay Áron	Közlekedő Tömeg Egyesület
Gergely Dániel	Közlekedő Tömeg Egyesület
Párdi Péter	Cargonomia (Nyitott Kert Alapítvány)

Sain Mátyás, részvételiségi csoportvezető, a találkozó moderátora

Köszöntötte a résztvevőket és ismertette a találkozó programját.

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes, levezető elnök

Köszöntötte a jelenlevőket, és rövid áttekintést adott a munkacsoportokkal kapcsolatban. A munkacsoportokat létrehozó rendeletről 2021 márciusában széleskörű egyeztetést követően született meg. Örömet fejezte ki, hogy az Esélyteremtő Budapest, Zöld Budapest, Nyitott Budapest munkacsoport alakuló ülésein szép számmal részt vettek civil szervezetek, ezeken a nyitó egyeztetéseken az ITS bemutatására került sor, amely a következő címen érhető el: [Otthon Budapesten Program](#).

Bodor Ádám, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) Mobilitás Fejlesztési Igazgatóság vezetője, a szakmai beszélgetés moderátora

Köszöntötte a jelenlevőket, bemutatta kollégáit és ismertette a Budapesti Közlekedési Központ bemutatásra szánt előadásait.

Aquincumi híd és kapcsolódó közlekedési hálózat részletes megvalósíthatósági tanulmánya

Friedl Ferenc, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) infrastruktúrafejlesztési főmunkatársa

Bemutatta az Aquincumi híd és kapcsolódó közlekedési hálózatáról (részletes megvalósíthatósági tanulmány) szóló prezentációját.

Kormányhatározat alapján kezdődött meg a munka. A feladat elvégzésével Budapest Főváros Önkormányzatát bízta meg az állam, a Főváros pedig a BKK-t jelölte meg a projekt felelőseként. A közbeszerzési eljárás ajánlati felhívása 2020 decemberében jelent meg, az ajánlati határidőig 7 pályázat érkezett. Végül 2021. március 25-én a Speciálterv Építőmérnöki Kft-vel kötött szerződést a BKK. A feladat keretében egy komplex vizsgálat elvégzése szükséges, ami a közlekedési kérdéseken kívül a városrendezési és a környezetvédelmi szempontokat is figyelembe veszi. A feladat két részre osztható: egyrészt a Duna-hídra vonatkozóan kell szerkezet típusára vonatkozó változatokat kidolgozni, másrészt a kapcsolódó közlekedési hálózatra.

A vizsgálati dokumentáció beküldési határideje 2021. június vége, ezt követően, a bíráló elvégzésének határideje 2021. július 15. A vizsgálati dokumentáció alapján egy összehasonlító anyag elkészítése szükséges a lehetséges változatok bemutatására, majd 2021. november első felében lesz lehetőség a változatok publikálására. Ezek közül egy vagy több kerül részletesebben kidolgozva 2022. április elsejére.

Molnár Berta, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) mobilitáságazati és programmenedzser főmunkatársa

Bemutatta a részvételi folyamatot és a társadalmi egyeztetéseinek lépéseit. Első állomás a kérdőív volt, majd szeretnének egy lakossági bejárást megvalósítani, ahol a helyszínen lehetőség lesz szakértői egyeztetésre. Említette, hogy a BKK honlapján lehet követni a tervezési folyamattal kapcsolatos friss információkat.

Bodrog Zoltán, Állampolgárok a Centrumban

Tartalmi észrevételeket tett a Budapesti Mobilitási Terv (BMT) és az Aquincumi híd tervezése összefüggésében. Véleménye szerint főúthálózat bővítésre nincs szükség.

Kürti Gábor, Magyar Kerékpárosklub

Véleménye szerint a hidat úgy kellene megépíteni, hogy a forgalmat ne növelje, hanem csökkentse. Csomagban kell kezelni a hidat a hozzátartozó forgalomcsillapítással és védőintézkedésekkel kell megépíteni. Véleménye szerint a szükséges intézkedéseket vagy a híd szükségességét a hatástanulmány alapján kell eldönteni.

Bodor Ádám, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) Mobilitásfejlesztési igazgatóság vezetője, a szakmai beszélgetés moderátora

Elmondta, hogy a híd építését mindenképpen csomagban, az egyéb körülményeket figyelembe véve fogják vizsgálni, összhangban a Budapesti Mobilitási Tervvel.

Surányi András, Budapesti Városvédő Egyesület

A csökkenő lakosságszámra tekintettel kérdezte, hogy valóban szükség van-e még egy hídra? Érdeklődött a fejlesztés finanszírozási forrásáról, valamint arról, hogy milyen régészeti feltárássra kerül sor.

Bodor Ádám, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) Mobilitásfejlesztési Igazgatóság vezetője, a szakmai beszélgetés moderátora

Surányi András kérdése kapcsán elmondta, hogy a megvalósíthatósági tanulmány a Kormány és a Főváros közös finanszírozásban történik.

Pongrácz Gergely, Magyar Közlekedési Klub

A „Tramtrain” közlekedés ötletét vetette fel, és kitért arra, hogyan lehetne olcsó, de okos fejlesztésekkel támogatni a közösségi közlekedés fejlesztését.

Bodor Ádám, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) Mobilitásfejlesztési igazgatóság vezetője, a szakmai beszélgetés moderátora

Pongrácz Gergely hozzászólása kapcsán elmondta, hogy a mindenképpen számolnak okos megoldásokkal.

Páll Attila, Óbudai Waldorf Alapítvány

Felszólalásában elmondta 20-30 éve terítéken van az Aquincumi híd építése, és nagyon szükséges lenne a megvalósítása is. Véleménye szerint, a kerékpárutak bővítésétől nem lesz kevesebb autó. Hangsúlyozta, hogy elkerülhetetlen az 1-es villamosvonal meghosszabbítása.

Bodor Ádám, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) Mobilitásfejlesztési Igazgatóság vezetője, a szakmai beszélgetés moderátora

Egyetértett azzal, hogy minden szempontra figyelni szükséges a költség-haszon elemzésnél, az egyéni gépjármű forgalom szempontjait és az azzal kapcsolatos szennyezést is.

Gyulainé dr. Tóth Zsuzsanna, Magyar Autóklub munkatársa

Csatlakozott Pál Attila véleményéhez, kitért arra, hogy a belső kerületek forgalmát csökkenteni kell. Álláspontja szerint is kellene az Aquincumi híd, de a forgalom csökkentés elkerülhetetlen. Véleménye szerint, az a forgalom, ami dugóban áll, lényegesen szennyezőbb.

Bodor Ádám, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) Mobilitásfejlesztési Igazgatóság vezetője, a szakmai beszélgetés moderátora

Gyulainé dr. Tóth Zsuzsanna meglátásaira válaszul elmondta, hogy még nincs döntés arról, hogy legyen-e híd. Jelezte, hogy a döntés a város forgalomcsillapítási terveivel is összefügg.

Sain Mátyás, részvételiségi csoportvezető, a találkozó moderátora

Kérte, hogy a többi hozzászólás a chat-be kerüljön.

Szalay Áron, Közlekedő Tömeg Egyesület

Kérdése arra irányult, hogy mi az a probléma, amit ez a híd meg szeretne oldani? Megkérdezte, hogy ki fogja majd a hidat karbantartani vagy későbbiekben felújítani? Szervezete képviselőjében elmondta, hogy a következő évtizedekben nem javasolják a híd megépítését.

Bodor Ádám, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) Mobilitásfejlesztési Igazgatóság vezetője, a szakmai beszélgetés moderátora

Válaszában elmondta, hogy az Albertfalvai híd lenne a legfontosabb, és utána következhetne az Aquincumi híd.

Aktív- és Mikromobilitási stratégia

Dalos Péter, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK), a Mobilitásfejlesztési Igazgatóság szakértője

Köszöntötte a jelenlevőket, és a BKK aktív- és mikromobilitási stratégia tervezetét mutatta be. A bemutatott prezentációban az alábbi témakörökről beszélt: infrastruktúra fejlesztés, szolgáltatások és járművek, viselkedés és szemléletformálás, szervezeti háttér és támogatás, stratégiát megvalósító fővárosi szervezeti rendszer.

Hirbek Edina, Zöldeb Kutya Érdekvédelmi Egyesület

Hozzászólásában képviselte a kutyával élők és gyalogosan közlekedők érdekeit.

Bodor Ádám, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) Mobilitásfejlesztési Igazgatóság vezetője, a szakmai beszélgetés moderátora

Egyetértett azzal, hogy a gyalogos közlekedés támogatása több éves elmaradásban van a fővárosban.

Páll Attila, Óbudai Waldorf Alapítvány

Felszólalásában elmondta, hogy a közlekedési jelzőlámpa rendszer összehangolása is szükséges, és a mikromobilitási eszközök szabályozását elengedhetetlennek tartja. Az eszközök használatát olyan módon kellene leszabályozni, ami koherens a kerékpárosok edukációjával.

Bodor Ádám, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) Mobilitásfejlesztési Igazgatóság vezetője, a szakmai beszélgetés moderátora

A személygépjárművel közlekedőket aktívabban fogják bevonni a közös munkába.

Gosztonyi Bence, Levegő Munkacsoport

Véleménye szerint nagy fejetlenség jellemzi a mikromobilitás eszközök használatát, ezért mindenképp KRESZ módosítás szükséges.

Bodor Ádám, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) Mobilitásfejlesztési Igazgatóság vezetője, a szakmai beszélgetés moderátora

Elmondta, hogy részt vesznek a Kormány által koordinált KRESZ munkacsoport munkájában.

Pongrácz Gergely, Magyar Közlekedési Klub

Mikromobilitás kapcsán, felmerülhetnek a parkolóhelyek kérdése. Véleménye szerint, komoly, és igazságtalansággal járó probléma az autók tárolása közpénzen.

Bodor Ádám, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) Mobilitásfejlesztési Igazgatóság vezetője, a szakmai beszélgetés moderátora

Válaszul elmondta, hogy mindenképpen fognak foglalkozni a közterületi parkolás (sokszínű parkolási eszközök) problémájával.

Gyulainé dr. Tóth Zsuzsanna, Magyar Autóklub

Felszólalásában kérte, hogy bármilyen új beruházás Budapesten ne épülhessen meg megfelelő gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási infrastruktúra kiépítése nélkül.

Bodor Ádám, a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) Mobilitásfejlesztési Igazgatóság vezetője, a szakmai beszélgetés moderátora

Az építési szabályzatokba és a rendezési tervekbe szeretnék elérni, hogy ezek az a kritériumok

is bekerülhessenek.

A javaslatot nyilvános vitára fogják bocsátani, valamint a munkacsoport résztvevők megkapják e-mailben és a BKK honlapján is elérhető lesz.

Sain Mátyás részvételiségi csoportvezető, a találkozó moderátora

Elmondta, hogy a találkozóról készített összefoglalóban a chat-ben szereplő kommenteket is részletezni fogjuk.

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes, levezető elnök

Örült, hogy az első munkacsoport találkozó aktív és konstruktív volt. Megköszönte a résztvevők jelenlétét és megköszönte az előadók prezentációit. A Részvételi Költségvetés szavazása kapcsán kérte a civil szervezetek támogatását.

Sain Mátyás részvételiségi csoportvezető, a találkozó moderátora

A Civil Adatbázis kapcsán tett felhívást, és megköszönte a találkozón való aktív részvételt.

Budapest, 2021. július 9.

Kerpel-Fronius Gábor
főpolgármester-helyettes
sk.

**„Zöld Budapest” munkacsoport ülés Teams-es hozzászólások
2021. június 24. 14:30-16:30**

1. Aquincumi híd és kapcsolódó közlekedési hálózat megvalósíthatósági tanulmányának bemutatása és véleményezése.

Hozzászólások:

- **Perger Imre, Magyar Közlekedési Klub:** „Ha megépül, akkor villamost is kell rá tenni, biztosítva Újpest és Óbuda összekötését. Ehhez Óbudán belül a Huszti út kapcsolatát is biztosítani kell. A kulcs a Szentendrei út megfelelő kapcsolata és tehermentesítése. Gondot jelent az esztergomi vasútvonal és az aquincumi romok kerülgetése.”
- **Pongrácz Gergely, Magyar Közlekedési Klub:** „Nagyon egyszerű: forgalomcsillapítást a Bécsi úton (is), M0-t a 11 és 10-es között, és sportpályákat autópálya helyett!”
- **Páll Attila, Óbudai Waldorf Alapítvány:** „Ez nem igaz, hiszen akkor a forgalom min. harmada nem menne az Árpád-hídra, mert nem arra van dolga. Én itt élek Óbudán lassan 40 éve, higgye le, pontosan tudom, milyenek a közlekedési viszonyok.”
- **Bodrog Zoltán, Állampolgárok a Centrumban:** „Nem feltétlenül a Nyugatiba kell járni onnan. Akár „tramtrain” is lehetséges.”
- **Simon Gergely, Greenpeace:** „Akkor meg csökkenne a belváros terhelése, ami meg pozitív, ha jól tudom. A vasúttól csak akkor von el embereket, ha az nem az utasok igényei szerint közlekedik. Van pár példa autómentesítésre. Nem úgy tűnik, hogy kiürültek ezek a városok, sőt...”

<https://www.goodnet.org/articles/9-european-cities-that-are-making-great-strides-to-become-car-free>
- **Páll Attila, Óbudai Waldorf Alapítvány:** „A körvasút kiépítése az Aquincumi híddal csak részben releváns, bár fontos fejlesztés lehetne. A körvasúttal párhuzamosan futó, ún. "Munkás-körút" viszont tehermentesíthetné a Nagykörutat és a Hungária gyűrűt is.”

- **Gosztonyi Bence, Levegő Munkacsoport:** „Pont ezért kell a híd, mert most 1 órát pöfögnek az autók reggel befelé, délután kifelé.”

- **Páll Attila, Óbudai Waldorf Alapítvány:** „A helyzet fordított. Nem azért nőtt a forgalom, mert új utakat építettek, hanem azért építettek új utakat, mert megnőtt a forgalom. Elmondtam, hogy attól nem lesz kevesebb autó, ha csak az átbocsátási kapacitások szűkítésében gondolkozunk. Legfeljebb csak többet pöfögnek, így a bringások is több károsanyagot szívnak be. Ha ezen a vonalon megyünk tovább, akkor le kell zárni a Bécsi utat Ürömnél, nehogy bejöjjenek a városba autók. Bár akkor Csillaghegyen keresztül még több autó jönne, pedig most sem kevés jár arról.”

- **Simon Gergely, Greenpeace:** Erre megoldás egy jelentős útdíj, plusz régi járművek kitiltása. Akkor végre fellélegezhetnének a Waldorf környékén is.

- **Kürti Gábor, Magyar Kerékpárosklub:**
 - nélküle + északi összekötő vasúti híd északi és déli járdájának szélesítése, illetve déli oldala elérhetőségének javítása
 - nélküle + északi összekötő vasúti híd vasúti bővítése + a vasúti híd északi és déli járdájának szélesítése, illetve déli oldala elérhetőségének javítása
 - vele: kerékpáros + gyalogos + tömegközlekedés sávokkal
 - vele: kerékpáros + gyalogos + 2x1 forgalmi sávokkal
 - vele: kerékpáros + gyalogos + 2x1 forgalmi sávokkal + tömegközlekedés sávokkal

- **Simon Gergely, Greenpeace:** „Szinte egész biztosan lényegesen nőne a dugó a Bécsi úton, ha megépülne a híd. útdíj stb. tudná csökkenteni. Én is itt lakom, és nyilvánvaló, hogy pont annyival több autó akarna bejönni 10-eses, 11-esen amennyi a híd kapacitás. Az emberek azzal mennek, amivel a leggyorsabb. Új híd, új út egyfelől a vasúttal vonna el embereket, illetve további emberek számára tenné vonzóvá a kiköltözést.”

- **Gosztonyi Bence, Levegő Munkacsoport:** „Nagyobb áteresztő képesség: nagyobb sebesség: nagyobb zajszennyezés és több károsanyag kibocsátás, pl. fékpofa és gumirészecske (a légszennyezés jelentős része) mindez csak a nagyobb sebesség miatt, itt még a nagyobb forgalommal nem is számolunk.”

- **Szalay Áron, Közlekedő Tömeg Egyesület:** „Azt sem indokolják az eddig elhangzottak, hogy pontosan miért van szükség az új, körvasút menti közútra az M3-as autópálya eléréséhez az Aquincumi hídtól, mikor ez az Árpád út-Szentmihályi úton is lehetséges. Az új utat csak akkor tartjuk elfogadhatónak, ha a már meglévő párhuzamos utakon a közúti kapacitás jelentősen csökken.”

- **Kürti Gábor, Magyar Kerékpárosklub:** "Déli M0 pl. tudta bármennyire csökkenteni a dél-budai dugókat? A déli M0 a teherforgalmat eliminálta a városból. De amúgy igazad van. Épp ezért kell a hálózatfejlesztésnél a kapacitásnövelést csomagszerű megoldással elkerülni."
- **Perger Imre, Magyar Közlekedési Klub:** „A híd feladata attól függ, hogy az M0 hiányzó szakasza milyen ütemben épül meg. Mindenképpen előbb kell a Megyeri hídtól a 10-es útig jutni, hogy az Aquincumi híd ne húzza magára a tranzitforgalmat.”
- **Nagy Ferenc - érdeklődő, Külker Evezős Klub:** „Helyi lakosként figyelem a közlekedési tervet. Az Aquincumi híd létesítése feltételezi a Bécsi út-Solymár főútvonal fejlesztését, anélkül a híd a semmibe vezet. További fontos kapcsolat a rakparti utak kérdése. Az egész csak a kapcsolatokkal együtt értékelhető.”
- **Kürti Gábor, Magyar Kerékpárosklub:** „Megjegyzem csak, hogy a Kerékpárosklubnak nincsen olyan javaslata, hogy ne legyen híd. A kérésünk inkább a hatástanulmány és az esetleges megvalósítás szempontjaiba kerüljön be, ami nekünk fontos.”Az útdíj, azon belül is a használatarányos útdíj a legjobb megoldás, majd annak díjával szabályozható "potméterként" a forgalmi terhelés a stratégiai célkitűzés szerint.
- **Bodrog Zoltán, Állampolgárok a Centrumban:** „Viszont, ha nincs új híd, akkor a vasúti híd fejlesztésének abszolút minimuma a kétvágányúsítás. Ha azonban van közúti híd, akkor ahhoz egy másik fenntarthatósági kritérium, hogy csak akkor szabad építeni, tervezni, ha _tőle függetlenül is és belátható időn belül van városi úthasználati díj_. Enélkül nincs olyan reális hidas forgatókönyv, ami összességében forgalomcsökkentést hoz (a déli hidakkal sem!).”

[https://setalobudapest2019.blog.hu/2021/05/03/mi lenne ha nem lenne aquincumi híd](https://setalobudapest2019.blog.hu/2021/05/03/mi_lenne_ha_nem_lenne_aquincumi_hid)

- **Perger Imre, Magyar Közlekedési Klub:** „Az esztergomi vasútvonal aktívabb felhasználásának több akadálya van: 1. Nyugati pályaudvarra több vonat jelenleg nem fér be, mert Angyalföldtől nem épült ki a megfelelő kétvágányos kapcsolat. 2. Hiányoznak a körvasúti megállók (Marcheggi híd, Pestújhely, Rákosszentmihály, Rákosfalva, Éles sarok és a tovább vezetés Népliget, Kelenföld felé. 3. A híd egyvágányos. Elmulasztották a budai oldalon Rómaipartig, a pestin Népszigetig megépíteni a II. vágányt. A híd jelentősége az M3 felújítása után újraértékelhető. Jelenleg a Nyugatiból a 6-os villamos és a HÉV rövidebb menetidőt jelent, mint a vonat.”

- **Perger Imre, Magyar Közlekedési Klub:** Az infrastruktúra költségeit mindenképpen meg kell fizetni: akár megépítjük, akár nem. A budafoki és az aquincumi híd bekerülési költségét már évtizedekkel ezelőtt kifizettük a többlet közlekedési időben és energiában, környezetszennyezésben. A hidak leromlását meg a hagyományos magyar karbantartáshiány biztosítja rendszer függetlenül. Nyugaton nem hidakat, hanem a várost átszelő alagutakat építenek a forgalom gyorsítására. A munkás körutat 40 éve tervezgetjük. A Hungária gyűrű is torzó, mivel a budai normális kivezetése megoldatlan.
- **Szalay Áron, Közlekedő Tömeg Egyesület:** „A Munkás körút legfeljebb néhány évre tehermentesítene más útvonalakat, utána ott és máshol is ugyanakkora dugó lenne, mint korábban, mert annyi új autó jelenik meg az utakon. Nem lehet annyi közutat építeni, hogy az kielégítse a folyamatosan növekvő autóforgalom igényeit. A dugók megszüntetésére csak az autók számának csökkentése a valódi megoldás.”
- **Simon Gergely, Greenpeace:** „Az M0-ás körgyűrűn az M1-es, M7-es és az M5-ös autópályák közötti szakaszon ma már komoly forgalom zajlik. A mérnökök feltételezték, hogy az elkerülő autópálya tehermentesíti a Bocskai és a Budaörsi utat. Nem így történt. A műszerek az M0-ás átadása után körülbelül két hétig jelezték a járművek számának csökkenését, utána visszaállt a korábbi állapot. Mindössze annyi történt, hogy a teherautókat személykocsik váltották fel.”
<https://www.levego.hu/kapcsolodo-anyagok/teljes-buszsavot-a-budaorsi-uton-az-elhetobb-budapestert/>
- **Veress Luca, Járókelő Egyesület:** „Miért fizetnének? ott nincsen túlzott használat, és nem célunk ezen forgalmi eszközök intenzitásának csökkentése, sőt, motiválása a cél.”
- **Bodrog Zoltán, Állampolgárok a Centrumban:** „Rendszerszinten az útdíjtól lesz kevesebb autó. A lezárástól, csillapítástól lokálisan szintén lehet.”
- **Perger Imre, Magyar Közlekedési Klub:** „A megoldás tehát a dugódíj bevezetése. Az intermodális csomópontok tervezési és kivitelezési hibáit oktatni kellene. Két elrettentő példa: Óbuda a Bécsi út/Vörösvári út villamos végállomás. Átszállás az 1-es és a budai fonódó között, a másik az Aquincum MÁV/HÉV/busz átszállási kapcsolat elrontása. Vasúti híd járda nélkül, mellé toldott BKV-híd, HÉV/buszmegálló közös peron helyett elválasztó korláttal.”
- **Páll Attila, Óbudai Waldorf Alapítvány:** „Akkor sem, ha mindenki átülne bringára és BKV-ra? Mennyibe kerülne a BKV lefedettségének bővítése és fenntartása, mondjuk London szintjére. Ott pl. azért nem járnak autóval az emberek, mert a tömegközlekedés szintje miatt értelmetlen.”

- **Gyulainé dr. Tóth Zsuzsanna, Magyar Autóklub:** „Javaslom a gépjármű közlekedés több szereplőjét bevonni a munkacsoportba, fuvarozók, taxi, mentők képviselőit. A közlekedés stratégiájáról vitatkozunk, nélkülük. A híd léte vagy nem léte ezeket a szervezeteket is érinti.”
- **Szalay Áron, Közlekedő Tömeg Egyesület:** „Akkor sem lenne dugó, ha mindenki BKV-val és biciklivel járna, mert a buszon utazók és a kerékpárral közlekedők töredék annyi helyet foglalnak, mint az autók, amelyekben átlagosan 1-2 ember ül. Igen, a közösségi közlekedést fejleszteni kell, és ez pénzbe kerül. Kevesebb pénzbe, mint a várost korlátlan autóforgalom kielégítése érdekében átépíteni.”
- **Kürti Gábor, Magyar Kerékpárosklub:** „A fuvarozóknak nagyon megérné a dugódíj. Egy óra dugóban állás, nagyjából 1500 Ft furgonköltséggel, és 3000 Ft bérköltséggel jár. Ennél kedvezőbb egy ennél alacsonyabb úthasználati díj. Idős korosztálynak is jó a kombinált közlekedés, ha az infrastruktúra biztonságos. A ráhordó biciklizés 500-2000 méteres úttal már nagyon hatékony és egészséges időseknek teljesen vállalható. Vidéken százezrek gyakorolják.”
- **Szebeni Dávid - érdeklődő, Településfejlesztési Szövetség:** „A záráshoz tartozó technikai kérdés: a készülő dokumentumok véleményezhető verzióit a civil szervezetek majd milyen formában (pl. e-mail) kaphatják meg?”

2. Aktív-és mikromobilitási stratégia véleményezése.

- **Gosztonyi Bence, Levegő Munkacsoport:** „Konkrét számokat is érdemes lenne betenni a stratégiába parkolóhelyek számának csökkentésére, pl. mikromobilitási parkolóhelyeknek/Párizs.”