



1000287176435

ikt. szám: FPH157 /9 - 5 /2025

Tartalomjegyzék

a Fővárosi Közgyűlés Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottsága

2025. április 14. napi nyílt ülésének jegyzőkönyvéhez

1. napirendi pont: Javaslat a 2025-2026. évi Kiskorrekciós beavatkozásokkal kapcsolatos döntések meghozatalára	3
2. napirendi pont: Javaslat a zavarmentes troli közlekedésről	10
3. napirendi pont: Javaslat a Bubi 3.0 koncepcióról	12
4. napirendi pont: Javaslat döntés meghozatalára a Fővárosi Közgyűlés 2025. február 29-i ülésén elhangzott és el nem fogadott interpellációval összefüggésben	20
5. napirendi pont: Javaslat Állatvédelmi Alap felhasználásával kapcsolatos egyes döntések meghozatalára	23
6. napirendi pont: Egyebek	27

Jegyzőkönyv

Készült a Fővárosi Közgyűlés Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottsága 2025. április 14-i nyílt üléséről

Helyszín: a Főpolgármesteri Hivatal (1052 Budapest, Városház u. 9-11.) III. emelet 316. számú tárgyalója
Az ülés kezdésének időpontja: 10:00 óra

A bizottság részéről jelen van/nem jelent meg:

1. Vitézy Dávid	a bizottság elnöke	jelen van
2. Barna Judit Annamária	a bizottság alelnöke	jelen van
3. Balogh Balázs	képviselő bizottsági tag	jelen van
4. Barabás Richárd	képviselő bizottsági tag	jelen van (érkezik 10.25-kor)
5. Déri Tibor	képviselő bizottsági tag	jelen van
6. Gulyás Gergely Kristóf	képviselő bizottsági tag	jelen van
7. Dr. Andrejszki Tamás	nem képviselő bizottsági tag	jelen van
8. Biczók Péter	nem képviselő bizottsági tag	jelen van
9. Dományi Bálint	nem képviselő bizottsági tag	jelen van
10. Papp Tibor	nem képviselő bizottsági tag	jelen van
11. Várady Zoltán	nem képviselő bizottsági tag	nem jelent meg

Meghívottként jelen vannak: a mellékelt jelenléti ív szerint

Az ülést vezeti: Vitézy Dávid elnök (továbbiakban: Elnök)

Elnök: Kérek mindenkit, hogy jelentkezzen be. Jó reggelt kívánok! Megállapítom, hogy a bizottság határozatképes. Üdvözlök mindenkit az április 14-i két Fővárosi Közgyűlés közötti ülésünkön. A napirendre javaslatot tettem, mely 5 pontból, illetve az egyebekkel együtt 6 pontból áll. Felhívom a bizottság vendégeinek figyelmét arra, hogy a bizottsági ülésről szó szerinti hanganyag leirat, illetve élő, illetve rögzített videófelvétel is készül. Kérek mindenkit, hogy ennek tudatában vegyenek részt az ülésen, és szóljanak hozzá. Kérem vendégeinket, hogy amikor esetleg hozzászólnak, akkor ezt minden esetben az asztaloknál elhelyezett vendégmikrofonokban tegyék meg, és minden esetben mutatkozzanak be, illetve jelezzék, hogy mely szervezetet képviselik, illetve kérem, hogy a jelenléti ívet írják alá. Első körben a napirendi javaslatról döntünk. Kérdezem a bizottságot, hogy a napirendi javaslatához van-e a bizottság tagjainak javaslata, észrevétele. Ilyet nem látok, úgyhogy kérdezem a bizottságot, hogy elfogadja-e az előterjesztett napirendi javaslatot, kérem szavazzanak.

A szavazásra feltett napirendi javaslat pontos tartalma:

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság a napirendjét az alábbiak szerint állapítja meg:

Nyílt ülésen tárgyalandó bizottsági előterjesztések:

1. Javaslat a 2025-2026. évi Kiskorrekciós beavatkozásokkal kapcsolatos döntések meghozatalára

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: BKK Zrt., Városüzemeltetési Főosztály

2. Javaslat a zavarmentes troli közlekedésről

Előterjesztő: Vitézy Dávid

Előkészítő: Képviselő, BKK Zrt.

3. Javaslat a Bubi 3.0 koncepcióról

Előterjesztő: Dr. Walter Katalin

Előkészítő: BKK Zrt.

4. Javaslat döntés meghozatalára a Fővárosi Közgyűlés 2025. február 29-i ülésén elhangzott és el nem fogadott interpellációval összefüggésben

Előterjesztő: Vitézy Dávid

Előkészítő: Képviselő

5. *Javaslat Állatvédelmi Alap felhasználásával kapcsolatos egyes döntések meghozatalára*
Előterjesztő: Karácsony Gergely
Előkészítő: Főjegyzői Iroda

6. *Egyebek*

(Szavazás)

126/2025. (IV.14.) KKVH HATÁROZAT
--

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság a napirendjét az alábbiak szerint állapítja meg:

Nyílt ülésen tárgyalandó bizottsági előterjesztések:

1. *Javaslat a 2025-2026. évi Kiskorrekciós beavatkozásokkal kapcsolatos döntések meghozatalára*

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: BKK Zrt., Városüzemeltetési Főosztály

2. *Javaslat a zavarmentes troli közlekedésről*

Előterjesztő: Vitézy Dávid

Előkészítő: Képviselő, BKK Zrt.

3. *Javaslat a Bubi 3.0 koncepcióról*

Előterjesztő: Dr. Walter Katalin

Előkészítő: BKK Zrt.

4. *Javaslat döntés meghozatalára a Fővárosi Közgyűlés 2025. február 29-i ülésén elhangzott és el nem fogadott interpellációval összefüggésben*

Előterjesztő: Vitézy Dávid

Előkészítő: Képviselő

5. *Javaslat Állatvédelmi Alap felhasználásával kapcsolatos egyes döntések meghozatalára*

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Főjegyzői Iroda

6. *Egyebek*

Szavazás eredménye: 9 igen, 0 nem, 0 tartózkodás

Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

Elnök: Megállapítom, hogy a bizottság 9 igen egyhangú szavazattal a napirendjét elfogadta.

1. napirendi pont: Javaslat a 2025-2026. évi Kiskorrekciós beavatkozásokkal kapcsolatos döntések meghozatalára

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: BKK Zrt., Városüzemeltetési Főosztály

Elnök: Első napirendi pontunk a 2025-26. évi kis korrekciós beavatkozásokkal kapcsolatos döntések. Annyi kiegészítést tennék ehhez, hogy a költségvetési vitában a mi frakciónk részéről merült fel az a javaslat, hogy hozzuk vissza azt az egyébként az előző városvezetés idején létező előirányzatot, amely kerékpáros és gyalogos kiskorrekciós intézkedések megvalósítására adott keretet a fővárosi közútkezelőnek. Ugye ez a keret az elmúlt években megszűnt, miközben 100 fölötti számban állnak zebraigények, kisebb kerékpáros és gyalogos forgalomtechnikai módosításokra vonatkozó igények a város szerte a fővárosi közúthálózaton is. Tehát azt gondolom, hogy az, hogy ilyen ügyekben előrelépünk, hogy a forgalombiztonság szempontjait szolgáló intézkedéseket, vagy egyszerűen csak az élıhetőség szempontjait szolgáló intézkedéseket megtegyük, ez nagyon fontos. Ugye eleve arra tettem javaslatot, hogy ezt a forrást a főváros olyan módon használja fel, hogy ahol csak lehet, ott próbáljuk meg bevonni a kerületi önkormányzatokat, hogy a kerületek pénzügyi felelısségvállalása mellett történjen meg, hiszen egyrészt egy fővárosi forintból kettőt csinálunk jobb esetben, másrészt pedig nyilván olyan dolgok valósulnak meg, amik a kerületi önkormányzat támogatását

élvezik, a helyben lakók igényeit a legjobban tükrözik. Ennek szellemében készült el a BKK javaslata, amit véleményezésre megküldtek a kerékpárosklubnak is, és amelyet, ha jól értem, mind a 23 kerülettel sikerült egyeztetni. Nyilván a kerületi önkormányzatok igényei jóval többek ennél, tehát 2 milliárd forintot is el tudnánk költeni úgy, hogy lenne haszna. És azt gondolom, hogy nagyon sok fontos és értelmes javaslat került be érdemi kerületi hozzájárulási vállalásokkal is. Azt a javaslatot tettem még a korábbi elvi megközelítési javaslatnál, hogy egyből két évre szóló címlistát fogadjunk el, feltételezve ezt nyilván nem tudjuk megelőlegezni, de feltételezve, hogy ez a forrás a jövő évi költségvetésben is rendelkezésre fog állni, és akkor a kétszer annyi címből biztos lesz annyi, amennyit idén meg tudunk csinálni, hiszen hogyha pont takarékosan feladatokat fogadjunk el, mint amennyi pénz van, akkor hogyha egy is megcsúszik, akkor rögtön elveszik a forrás, vagy legalábbis felhasználatlanul marad, azt pedig nem szeretnénk. Tehát éppen ezért egy túltervezett, két évre szóló címlista az, amit a főpolgármesteri előterjesztésben a BKK most ide elének terjesztett. Van ebben rengeteg olyan zebra, ami hiányzott korábban. Mondjuk, ha csak az elsőt megnézzük a listán a Mammút II-nél, a Margit körúton az, hogy a 4-es 6-os peronjai és a bevásárlóközpont, illetve a Széna tér között ne azok a nagyon-nagyon szűk zebra várakozó járdaszigetek legyenek, hanem ezek ki legyenek bővítve. Ez egy nagyon régi igény. Szerintem bárki, aki ott járt, ezt tapasztalhatta. Az, hogy Káposztásmegyeren a négy sávot keresztező átkelőhelyeken a zebrák normálisan meg legyenek csinálva, nagyon régi igény, de hát gyakorlatilag bármelyiket kiemelhetném, Újlipótváros, Csanádi, Kresz Géza közlekedésbiztonsági javítása, nagyon régen a napirenden lévő kérdés. A XXII. kerületben is olyan zebra van a listában, amiről legalább 10 éve szó van. Úgyhogy én örülök annak, hogy ebben tudunk előrelépni. Nyilván abból a szempontból is fontos egy ilyen előterjesztés, hogy azt is látjuk, hogy tényleg túlzás nélkül és még akkor sem a maximalizmust előhozva tízszer ennyit is el tudnánk költeni ilyen típusú forgalombiztonsági intézkedésekre, ami még mindig nem lenne sok, 2 milliárd forint egy ekkora városban évente ilyen típusú intézkedésekre. Tehát az, hogy a feladat az, hogy valahogy azt a politikai kontextust előállítsuk előbb vagy utóbb, amikor a főváros képes erre ennyit költeni. Azt gondolom, hogy ez előttünk van, de ezzel együtt is azt gondolom, hogy helyes döntést hoztunk a költségvetésnél, hogy ezt...és köszönöm mindenkinek, aki ezt támogatta, hogy ez bekerült a fővárosi költségvetésbe, és szerintem kiegyensúlyozott és jó döntést tudunk hozni ennek a listának az elfogadásával. Főigazgató úr részéről kiegészítés nincs, BKK részéről van-e? Nincs. Andrejszki Tamás jelentkezett, parancsolj!

dr. Andrejszki Tamás bizottsági tag: Köszönöm szépen! Az egyes projektekkal abszolút egyetértek szakmailag. Itt igazából ez a kerületi 1+1 forintos rendszer szempontjából piszkálnám csak meg. A 2025-ös év az ilyen szempontból részemről hibátlan, mert ott ezt abszolút képviseljük. Viszont a 20-26-osban ott nagyon sok olyan kerülethez megy 20-46 millió forint, akik egyébként ilyen hozzájárulást nem vállaltak itt ebben a keretben, és én szerintem az elvi megfontolásunkhoz, ehhez az 1+1 forinthez jobban tartanánk magunkat, hogyha egy ilyen esetben, mivel sorban állnak az ilyen fejlesztések, és a korábbi kerületeknél is biztos, hogy van még rengeteg projekt. Én inkább olyan kerületeket támogatnék, akik raktak ebbe a kalapba. És inkább azt mondanám, hogy akkor legyen még a IV. kerületben, II. kerületben, IX.-ben akár, tehát hogy akik tettek ebbe a kalapba, és emiatt én a 2026-os prioritási listát felülvizsgálnám, de érdekel a bizottsági tagoknak a véleménye ez ügyben. Köszönöm!

Elnök: Köszönöm. Szerintem nagyon is valós dilemma ez, de ha megnézzük a két nagy tételt, amit látunk ebben a listában '26-ra, azok összefővárosi jelentőségű kerékpáros hálózati elemek, ahol Újbudát vagy Zuglót lehet, hogy annyira ez nem foglalkoztatja, - ez nem helyes, de ettől még lehet, hogy így van - de az, hogy mondjuk a Kelenföldön - ugye erről beszéltünk egy teljesen másik léptékű terv kapcsán az előző ülésen - az, hogy Kelenföld kapcsán az Etele térnél meglegyen az a kerékpáros átkötés, vagy az, hogy a Városligetnél az, amit a Városligetnek egyébként rég meg kellett volna csinálni, hogy az Ajtósi - Hungária kerékpáros kapcsolat meglegyen rendesen, és ott az a hiányzó darab ne legyen a hálózatban, ezek valóban nem kerületi léptékűek önmagában. Persze szerintem a kerületben is nagyon sokat érintenek, hiszen Újbuda önmagában mindkét oldalon Újbuda van, meg Zuglónál is mindkét oldalon Zugló van ezen a helyen, tehát még csak nem is kerülethatáron lévő dolgok, de azt gondolom, hogy vannak ezek olyan súlyú, vagy olyan össz budapesti fontosságú elemek, amiket talán érdemes a listán tartani, és bízni benne, hogy megpróbáljuk még a kerületeket ebbe valahogy bemozgatni. Szerintem a '26-os listáról azért valójában a végén úgyis a '26-os FM kapcsán fogunk majd végső döntést hozni. Tehát még fölül lehet ezt majd vizsgálni, de szerintem az, hogy a BKK ezzel addig is menjen előre, rajzolja meg, szerezzé meg a kezelői és egyéb hozzájárulásokat ehhez, az szerintem helyes. De egésszétek ki Ádám, kérlek, hogyha.

Bodor Ádám BKK Zrt. mobilitási vezérigazgató-helyettes: Köszönöm szépen, üdvözlök mindenkit! Igen, ezek voltak a megfontolások, a kerületek szálljanak be, viszont azt látni kell, hogy a kerületi egyeztetéseken nagyon világos és egyértelmű volt, hogy jellemzően inkább a gyalogos fejlesztésekhez akartak hozzájárulni. Mi pedig azt akartuk, hogy ez a két említett kerékpáros fejlesztés, ami szerintem fővárosi jelentőségű, egyébként valósuljon meg akkor is, ha a kerületek ehhez nem járulnak hozzá pénzügyileg. A másik szempont pedig az,

hogy igyekeztünk egyfajta területi kiegyenlítettséget is biztosítani a listán, hogy azok a kerületek is maximum egy-egy tétellel kerüljenek föl, hogyha van olyan fővárosi jelentőségű fejlesztés, amelyek nem jelezték a hozzájárulásukat, tehát ezeknek az ötvözte az, amiből ez a lista kijött, és ahogy elhangzott, a tízszeresét is könnyedén fővárosi jelentőségű dolgokra is el tudnánk költeni, de én örülök neki, hogy ennyivel elindultunk. Köszönöm.

Elnök: Annyit azért hadd kérdezzek meg én is, hogy azért itt ilyen zebrákból is bőven van XVII., XVIII., XIX., XX., XXI. kerületben 0 forint kerületi vállalás. Hogy itt mi volt a szempont?

Bodor Ádám BKK Zrt. mobilitási vezérigazgató-helyettes: Külső kerület is legyen a..., megfeleljünk ennek az elvárásnak is.

Elnök: Azért én bizakodom benne, hogy ezek a kerületek vannak olyan anyagi helyzetben, hogy 10 millió forintot fel tudnak vállalni egy egyébként abszolút helyi jelent..., tehát ezek azért nem lehet azt mondani, hogy összvárosi jelentőségű zebrák lennének. Fontosak, de nincs hálózati jellegű szerepük, mint azért, ahogy a legtöbb zebrának, egy-egy nagyon nagy csomópontot kivéve. Tehát itt azért inkább szükségesnek vagy helyesnek látnám a kerületi részvételt ebben, de azt gondolom, hogy a BKK a korábbi határozataink alapján ezt a célú tárgyalást tudja folytatni. Így van. Vannak még jelentkezők, de még főigazgató úr felhívta a figyelmemet, hogy nem ismertettem azt, hogy Papp Tibor úrnak módosító javaslata is van a XVIII. kerületet érintő ügyekben. Ebből van olyan, ami szerintem nem biztos, hogy a kiskorrekció..., tehát az, hogy most a kiskorrekcióhoz elkezdjünk kerületi lobbikba módosítókat betenni, az nyilván azért nem biztos, hogy helyes lenne. Azért van a javaslatokban olyan elem, ami szerintem abszolút üzemeltetői kérdés, tehát egy tükör kihelyezése, vagy nem kihelyezése, az szerintem nem a bizottság hatásköre, vagy közgyűlés, bizottság fejlesztési megállapodás szintjét elérő kérdés. Tehát azért először hadd kérdezzem meg a Közutat, hogy van-e olyan, amit üzemeltetői körben tud kezelni, és aztán pedig főigazgató urat, hogy a többi be tudja-e fogadni?

Szabó Gábor Budapest Közút Zrt. műszaki vezérigazgató-helyettes: Szabó Gábor, Budapest Közút. Az első kettő, tehát a tükrökihelyezés, illetve a lejárt szegélynek a javítása az természetesen üzemeltetői kérdés. A tükröt egy héten belül kihelyezzük, a szegély javítását, az 30 napon belül meg fog történni. Ott egyébként, ami volt igény szegély korrekcióra is, arra viszont egyszerűen nincsen fizikai hely, gyakorlatilag az ingatlanhatárok között, illetve egy akkora olyan magasfa található, amelynek csak a kivágásával lehetne további területet szerezni. Köszönöm.

Elnök: Köszönöm. Kérdezem Pap Tibor urat, hogy el tudja fogadni a Közút választát.

Papp Tibor bizottsági tag: Köszönöm a válaszokat és a gyors intézkedést. Ezek a módosítók nem a kerületi lobb miatt kerültek be, hanem azért, mert egy nagyon régóta húzódó problémákról van szó, és a területnek az önkormányzati képviselője, Kádár Tibor és Tóth Kálmán képviselő urak megelégtették azt, hogy egyszerűen nem tudnak egyről a kettőre jutni, és évek óta húzódó problémát próbálnak megoldani, és tologatják őket BKK és a kerületi önkormányzat, illetve a városgazda között. Emiatt is gondoltuk azt, hogy akkor ezt emeljük fővárosi szintre, és hogyha itt sikerül gyors megoldást találni, akkor nagyon örülünk ennek a kérdésnek. E tekintetben akkor az első két pontot gyakorlatilag köszönjük szépen, talán meg is oldottuk, reményeink szerint. A Gilice térnél lévő zebrák felfestését azt viszont nagyon szeretnénk. Gondolom, itt ez '26-ra talán megvalósítható, ezért szeretnénk beemelni a listába. Ott nem csak ez az egy zebra van, ott több is van, mert ugye hat leágazása van ennek a körforgalomnak, és ebből, ha jól emlékszem, akkor ötnek van már a középszigete is megépítve, és ebből csak egy zebra van fölfestve, zebrafelfestésről van szó. Egy-két helyen járdát is kell építeni a kerületi önkormányzatnak, ezzel a feltétellel gyakorlatilag ezt mi itt nyilván kezdeményezni fogjuk a kerületi testületi ülésen. Amennyiben ez meg tud valósulni, annak nagyon örülnének a helyi lakók. Köszönöm szépen.

Elnök: Ez definíció szerinti kerületi lobb volt, de abban semmi szégyellnivaló nincsen. A főigazgató urat kérdezem, hogy kíván-e reagálni, illetve még ha a Közútnak van ehhez kiegészítése, köszönöm.

Kiss Ambrus főigazgató: Köszönöm, nyilván a harmadik elemet azt nem fogjuk tudni most befogadni, mert azért azt be kéne..., tehát jól hangzik, ezt csak föl kéne festeni, minthogyha itt most felloccsolnánk egy kis fehér festéket, és akkor kész is a zebra. Azért ennél valószínűleg ezek bonyolultabbak, ezt be kéne árazni. Ugye azt látom, hogy '26-ra van a XVIII. kerület számára előirányozva, hogyha jól emlékszem, de lehet, hogy rosszul emlékszem egy javaslat, hogyha abba bele tudna szállni a kerület, akkor nyilván a kettő együtt már lehet, hogy megoldható, de azt hiszem, hogy azért ezt ne itt folytassuk le, meg kéne árazni, tegnap este kaptuk meg ezt a javaslatot, úgyhogy ahhoz még kellene egy kis idő. Így ebben a formában nem tudom támogatni most.

Elnök: Egyébként ugye a végén ez közgyűlés elé jön, hiszen a megállapodást a BKK-val úgyis a közgyűlés hagyja jóvá, úgyis '26-os címekről beszélünk, de hogyha addig Szaniszló polgármester úrral esetleg el lehet oda jutni, hogy ő mondjuk az Üllői út Rába kapcsán a 0-nál nagyobb vállalást tesz, akkor nyilván könnyebb egy ilyen beemelési addig..., Közút részéről van kiegészítés Gilice térhez?

Szabó Gábor Budapest Közút Zrt. műszaki vezérigazgató-helyettes: Csak egy apró magyarázat, hogy a Gilice téren, amikor kialakult ez a forgalmi rend, akkor alapvetően a biztonság növelése volt a cél. Szerintem jármű ütközések, problémák, balesetveszélyesség megszűnt. Épültek ezek a szigetek, viszont a gyalogátkelőhelyhez közvilágítás kell, szegélyszüllyesztés, taktilis jel, tehát akkor ebbe a minimális beavatkozásba ezek nem fértek bele. Mi a terveket elkészítjük, tehát a Budapest Közút a terveket elkészíti, és akkor annak függvényében lehet látni, hogy ez milyen költséggel valósítható esetleg meg 2026-ban. Köszönöm.

Elnök: Papp Tibor úrnak reakcióra, megadom a szót, és akkor utána majd Bálint, igen.

Papp Tibor bizottsági tag: Köszönöm szépen. Nem Gilice tér ügyében mondanám most. Ugye itt megkaptuk ezeket a listákat, ugye gyakorlatilag étlapként, de elhangzott az is, hogy rengeteg igény lenne még. Én szívesen látnám azt a rengeteg igényt, tehát hogyha van rá mód, megkaphatjuk ezeket az igényeket, amelyek összegyűltek a kerülettől, már csak azért is, hogy lássuk azokat, hogy mi az, amit meg kell oldani fővárosi szinten. Köszönjük szépen!

Elnök: Köszönöm, ezt én is támogatom, de jól tudom, azért a Közútnak is van egy ilyen listája, saját belső zebra és egyéb kiskorrekciós igénylista. Szerintem, miután a főváros anyagi helyzete elég jól ismert a nyilvánosságban, szerintem bátran felvállalhatjuk, hogy mennyivel többet is el tudnánk erre költeni, hogyha lenne.

Szabó Gábor Budapest Közút Zrt. műszaki vezérigazgató-helyettes: Van 200-as listánk, meg 500-as listánk is.

Elnök: Köszönjük, akkor ezt kapják meg a bizottság tagjai. Köszönöm. Én kérdezem Papp Tibor urat, nem kell rögtön válaszolni, még vannak más hozzászólók is, hogy fenntartja-e módosítóját? Azért egy kétharmados sikert itt elértünk, - ami általában elég szokott önöknek lenni - hogy két lépést megvalósít a Budapest Közút, szerintem ne hozzuk abba a helyzetbe a bizottságot, hogy csak azért, mert nem tudjuk a pontos költségeit, most leszavazzuk itt a Gilice teret, mert szerintem senkinek nem segítene. Szerintem a közgyűlési tárgyalásáig ennek az ügynek próbáljuk meg tisztázni a kerülettel és a Közúttal, hogy be tudjuk-e ezt emelni. De akkor, amíg sorra kerül újra, Dományi Bálintnak adom meg a szót, parancsoljon.

Dományi Bálint bizottsági tag: Köszönöm. Elsősorban a BKK-t, illetve a Közutat szeretném kérdezni néhány tételtől. Szerepel a IX. kerületi Kinizsi utcában, a Knézich utcánál egy gyalogátkelő felfestése, kialakítása. Ismert-e, hogy ott a Károli campus beruházás mit tervez? Tartalmazza-e az a beruházás a Kinizsi utcának a humanizálását az Üllői úttól a Lónyai utcáig? Ahogy arról korábban szó volt. Vagy nem tartalmazza, vagy csak annyira későn, évek múlva valósulhatna meg, hogy mégis indokoltnak látják-e ezt a gyalogátkelőt előzetesen megvalósítani? Tehát egyrészt erre szeretnék rákérdezni. Másik, hogy mi indokolja a III. kerületi Békásmegyeri Madzsar József utcai gyalogátkelő szerepeltetését ebben a listában? ami egy ilyen klasszikusan az a szituáció, ahol valójában egy oldalra szolgál egy zebra, összeköti az egyik buszmegálló peront a túloldali lakóteleppel, tehát a használói kizárólag az autóbusz utasaira korlátozódnak. Nincs-e akár csak a környéken olyan helyszín, ami az ilyen közvetlen lokális kiszolgáláson túl valamilyen átmenő gyalogosforgalmi igényt is kielégít? Biztos-e, hogy akár csak Békásmegyer tekintetében ez a legfontosabb gyalogátkelő fejlesztés, vagy esetleg lehetne találni mást? És amit még föl szeretnék vetni, ez nem is annyira kérdés, mint inkább szemérmetlen lobbizás, a Nyugati téri negyedik gyalogátkelő megvalósítása, ami a város legforgalmasabb csomópontjának legforgalmasabb gyalogátkelőjét tehermentesítené. Három ugye van ebben a csomópontban, amelyek '23-ban lettek kialakítva. A negyedik, a legfontosabb azonban továbbra is hiányzik. Nyilván ez együtt járna a villamosmegálló peron átalakításával, lámpaprogramok áthangolásával, viszont a haszna szerintem egy nagyságrendel meghaladja az itt felsorolt helyszínek többségének hasznosságát. Köszönöm a választ előre is.

Elnök: Köszönöm Bálint. Az utolsó témához annyit hadd mondjak el, hogy a BKK-ban folytattunk egyeztetést hálózati kérdésekben, és a 100E nyugati téri meghosszabbításával kapcsolatos forgalomtechnikai átalakítások keretében a negyedik zebra ügyét hozzuk májusban, azt hiszem, bizottság, és ha kell közgyűlés elé, és szeretnénk itt szaván fogni Soproni Tamás polgármester urat, hogy ennek a finanszírozásában részt

is vállal, tehát ez napirenden van, de nem ebből a keretből menne terveink szerint. A másik témákra (hozzászólás hallatszik) a BKK reakcióját szeretném kérni.

Bodor Ádám BKK Zrt. mobilitási vezérigazgató-helyettes: A 100E-re ugyanezt a reakciót tudnánk mi is adni, abban meglesz a negyedik zebra. A Károli campusznak a tervei nálunk nem jártak, nem tudom, a Közútnál sem jártak, (háttérből hozzászólás hallatszik) vagy nem tudunk róla, hogy beküldtek volna hozzánk, úgyhogy ezért nem tudok rá válaszolni, hogy abban szerepelnek-e. Nyilván, hogyha abban szerepelnek, akkor a hosszú listáról valami más előrébb tud jönni helyette. Azért annak kérdés az időbeli megvalósulása is, hogy mikor történik meg, de nem láttuk annak a terveit, hogy abban szerepelne, úgyhogy így erre nem tudunk..., A Madzsarra pedig Judit.

Rab Judit, BKK Zrt: Jó, akkor Rab Judit, BKK. Tehát ugye a Madzsar utcát ugye egyrészt a kerülettel egyeztetttük a listát, mint elhangzott, ugye az értékekre is figyelemmel voltunk, illetve, hogy minek van már előkészített terve, és ennek van. Tehát tényleg nagyon-nagyon hosszú listánk van. Idén a csapatom célul tűzte, hogy akkor egy kicsit professzionáljuk ezt az egész lista kérdést, mert azért gyalogátkelőből is többféle listát fel lehetne állítani, az összes buszmegálló megközelíthetősége is lehet egy cél, a nem biztonságos gyalogátkelőknak a fejlesztése is lehet egy cél, a lámpás kereszteződések átgondolása is lehet egy cél, tehát hogy végtelen helyszínt tudnánk mondani, és tényleg törekedtünk arra, hogy lehetőség szerint, minden kerületbe jusson legalább egy beavatkozás, úgyhogy ezzel tudom indokolni.

Elnök: Szerintem a kérdés arra vonatkozott, hogy én is néztem, még el is gondolkodtam, hogy nem a házszám hibás-e, hogy azért a Madzsaron a piacnál ezerszer több értelme van a zebrának, mint egy sarokkal, vagy két sarokkal följebb, ott ahol ez javasolva van. De ugye csak házszám szerepel a listában, azért nézzétek ezt meg még egyszer, hogy ez biztos ott van-e. Lehet, hogy ott van tényleg egy buszmegálló, de mondjuk, ha az egész utcát és a gyalogos keresztezés lehetőségeit nézzük, akkor azért a piacnál ennek nagyobb indokoltsága látszik. Papp Tibor úr kért szót még.

Papp Tibor bizottsági tag: Köszönöm szépen. Szándékosan a 2026. évi listába tettem be ezt a Gilice téri körforgalmas zebra kérdést, annak okán is, hogy van idő akkor kitérni erre, és ugye ez úgyis most csak egy ilyen elvi listába kerülésről van szó jelen pillanatban, és '26-ra reményeink szerint, már a számok is ismertek lesznek, amely alapján majd a végleges döntést meg lehet hozni, és hát ugye azt nem tudom megígérni, hogy nem lesz a jövőben sem lobbitevékenység itt a bizottság ülésén, tekintettel arra, hogy három XVIII. kerületi lakos is van ebben a bizottságban, úgyhogy a módosító indítványt fenntartom. Köszönöm szépen.

Elnök: Köszönöm. Nem ellenőrzünk lakcímet a bizottsági lista összeállításánál, mármint a közgyűlés, mi nekünk jogunk se lenne. Köszönöm szépen. Balogh Balázs kért még szót parancsoljon.

Balogh Balázs bizottsági tag: Csak hogy gyorsan én is becsatlakozzam a lobbisták körébe, csak annyit hozzátennék, hogy nyilván ráhatásunk nincs arra, hogy a helyi képviselő testület, ahol se a Papp Tiboréknak, se nekünk nincsen többségünk, viszont azt azért elmondanám, hogy a XVIII. kerület az elmúlt években saját forrásból finanszírozta az Üllői út és a Nagykörösi út egy-egy szakaszának felújítását, ami nagyságrendekkel nagyobb beruházás volt. Úgyhogy szerintem ez is akár nyomhatna a latba az elbírálásnál. Köszönöm.

Elnök: Köszönöm szépen. Főigazgató úr van még kiegészítésed, vagy mehetünk a szavazás felé?

Kiss Ambrus főigazgató: Még van egy jelentkező, a kerékpárosoktól, de annyit azért hadd mondjak...

Elnök: Ja, bocsánat.

Kiss Ambrus főigazgató: Igen, volt nagy felületi felújítása mind az Üllői útnak, mind a Nagykörútnak, de azért a főváros is tett bele pénzt, hiszen a keresztező vízcsőrendszereknek a cseréje azért az nem egy pár filléres mutatóvány ilyenkor. Tehát azért a főváros is hozzájárult ezekhez a beruházásokhoz.

Elnök: Köszönöm, és akkor a Kerékpárosklub kért még szót, Emődy Barbarának megadom, parancsoljon.

Emődy Barbara, Magyar Kerékpárosklub: Köszönöm. Emődy Barbara, Magyar Kerékpárosklub. Ugye most itt megy a vita, hogy mely gyalogátkelőhelyeknek van egyáltalán indokoltsága, és ehhez szeretnénk kapcsolódni, hogy mi úgy látjuk, hogy ezt a ráfordítás arányt véleményünk szerint módosítani kéne. Elmondjuk, hogy miért. Úgy gondoljuk, hogy a járdák az 5500 kilométernyi úthálózat mellett készen vannak. Gyakorlatilag a gyalogosok tudnak biztonságosan gyalogolni. Azonban ugyanehhez az 5500 kilométerhez tartozna egy

biztonságos kerékpárhálózat is, ami konkrétan nincsen kész, ebből 400 kilométer van kész. A fennmaradó 4000 kilométeren körülbelül 4500 km-en nem biztonságos. Balesetnek vannak kitéve a kerékpárosok. Ezért mi azt szeretnénk javasolni, hogy ez a ráfordítás arány a főváros részéről ne kettő az egy legyen a gyalogosok javára, hanem egy az egy legyen, és a feltételek amíg nem állnak rendelkezésre a kerékpárosok szempontjából is biztonságosan, addig a kerékpáros fejlesztések legyenek előtérbe helyezve.

Elnök: Köszönöm szépen. Maximálisan tiszteletben tartom, hogy a kerékpárosklub a kerékpárosok érdekében lobbizik, mert ez a dolga, ezért fizetik az egy százalékokat a támogatók, meg a tagdíjat a tagok. Tehát ezzel semmi baj nincsen, de azért, - és tényleg abszolút elismerem a klub munkáját - de azért szerintem az nem egy helyes megközelítés, hogyha olyanokat mondunk, hogy a gyalogosok tudnak biztonságosan gyalogolni Budapesten, mert sajnos nem ez a helyzet, ugye ez hangzott most el. Nem ez a helyzet, azt látjuk, hogy számos helyen hiányoznak kifejezetten fontos zebrák, számos helyen nincsenek meg a járdák, számos helyen a járdák el vannak parkolva. Ezek nem csak kényelmi, közlekedési módváltási, hanem akadálymentességi problémákat is jelentenek. Ugye a kerékpáros közlekedésnél azért az akadálymentesség horizontális alapelve nem merül fel kérdésként, itt felmerül. Most a mozgásukban korlátozottak akadálymentességére értem ezt. Nyilván nagyon széles társadalmi csoportokat érint ez, babakocsival közlekedő anyukákat. Tehát az, hogy a gyalogos közlekedésre ne költsön a város, hanem helyette minden pénzt fordítsunk a kerékpározásra, ez hangzott most el, hogy akkor térjünk vissza a gyaloglásra, hogyha a kerékpáros főhálózat készen van, de meg fogom adni önnek a szót, csak ez hangzott el.

(10:25-kor megérkezik Barabás Richárd bizottsági tag.)

Elnök: Ez szerintem azért nem egy jó megközelítés. Szerintem itt most pont arról szolt az első párbeszédünk, hogyha megfigyelte, hogy még hogyha a kerületek nem is akarnak annyira a kerékpáros ügyekben a zsebükbe nyúlni, mégis azt mondja a BKK is, és ezt mondom én is, hogy hálózati jelentőségű kerékpáros ügyeket, ennek ellenére picit azt az alapelvünket, hogy itt azokat a projekteket részesítjük előnyben, ahol rak bele plusz pénzt a kerület, ezt egy picit felülírva is, néhány kiemelt kerékpáros ügyet, mint az Ajtósi Dürer sor Hungária körút, vagy éppen a kelenföldi átkötés, ami mellett ön érvelt az előző ülésen - ezeket tartsuk benn, és legyenek a listán, de szerintem az, hogy akkor ez a zebrákat szorítsa ki teljesen, odáig biztos nem tudunk elmenni. De akkor még megadom önnek egy reakcióra a szót, aztán szavazni fogunk, parancsoljon.

Emőd Barbara, Magyar Kerékpárosklub: Köszönöm szépen. Nem ezt mondtam, azt mondtam, hogy a kettő egy arány helyett egy az egy legyen az arány a ráfordításban. Természetesen mi is nagyon fontosnak tartjuk, és ezt szeretnénk leszögezni, hogy nyilván nagyon fontos a gyalogos közlekedés, és méltatlannak is érezzük azt a helyzetet, hogy ellenükben próbálunk érvelni. Mi azt gondoljuk viszont, hogy mi tényleg nem tudunk biztonságosan, itt tényleg 4000 km-es hiány van a kerékpárhálózatban, míg a gyalogos hálózatban az már készen van. Egy magasabb színvonal kiépítése zajlik most, amivel nagyon egyetértünk, viszont úgy gondoljuk, hogy a mi alapkiépítésünket viszont egy kicsit jobban kellene támogatni. Köszönöm!

Elnök: Köszönjük szépen! A céllal egyetértünk. Nyilván, ahogy a vitában is hallatszott, elég sok-sok-sok lista áll itt, amit meg kéne valósítani, és szerintem minden erőnkkel azon kell legyünk, hogy erre minél több forrást szerezzünk, akármilyen lehetséges forrásból is. Ebbe nyilván a kerékpáros közösség támogatását is köszöni a főváros, amit megkap, mármint nem a pénzügyit, hanem a politikait, ha úgy tetszik, szakpolitikait, mert szerintem valóban úgy van, hogy a fővárosi úthálózatra, közterülethálózatra, pont az ilyen típusú kis beavatkozásokra lényegesen többet kellene költenünk, mint amennyit ma tudunk. Ezért mi a magunk részéről - most a saját frakcióm nevében beszélve - nyilván megpróbáltunk mindent megtenni a költségvetési vitába. Az a forrás, amit ott el tudtunk érni, az most ennyire elég. Nyilván jobb lenne, hogyha ez egy nullával több lenne, ezt abszolút osztom én is, és ezen leszünk minden erőnkkel. Köszönöm szépen! A vitát lezárom. Papp Tibor úr fönttartotta a módosítóját, aminek az első két pontját gyakorlatilag az előterjesztő befogadta, a harmadikat - az elhangzottak alapján - további vizsgálatát vállalta az anyag közgyűlés elé kerüléséig, és a XVIII. kerülettel való egyeztetését. Minderre tekintettel kérdőzom a bizottságot, hogy Papp Tibor módosító javaslatát elfogadja-e? Kérem szavazzanak!

A szavazásra feltett döntési javaslat pontos tartalma:

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy elfogadja Papp Tibor módosító indítványát, mely szerint az előterjesztés határozati javaslata az alábbiak szerint módosul:

„A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy egyetért az előterjesztés 1. számú mellékletében foglalt 2025-2026. évi kiskorrekciós beavatkozásokra vonatkozó lista tartalmával az alábbi kiegészítésekkel:

- a) a 2025. évi lista kiegészül a Budapest XVIII. kerület Hengersor utca – Reviczky Gyula utca sarkára kihelyezésre kerülő – a Reviczky utcából a Hengersor utcára történő kikanyarodást segítő – közlekedési tükörrel, melynek költsége teljes egészében Fővárost terheli,
- b) a 2025. évi lista kiegészül a Budapest XVIII. kerület Kossuth Lajos utca páros – Városház utca páratlan oldalán lévő a BKK buszjáratai által megrongálódott járda sarok helyreállításával, mely teljes egészében Fővárosi költségből kerül megvalósításra,
- c) a 2026. évi lista kiegészül a Budapest XVIII. kerület Petőfi Sándor utca – Gilice téri körforgalomnál létesítendő gyalogátkelőhellyel a meglévő és már a gyalogátkelő létesítése szerint kialakított középsziget és a Petőfi utca útburkolatán mindkét oldalára történő felfestéssel. A megvalósítás teljes egészében a Fővárosi költségből történik, mely azzal a feltétellel és azután valósulhat meg, hogy a Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzatának Képviselő-testülete vállalja, hogy a Petőfi utca páros oldalán a tervezett gyalogátkelőhelyig hiányzó járdaszakaszt saját költségén megépíti,

és felkéri a főpolgármestert, hogy a 28/2025. (I.29.) közgyűlési határozatban foglaltaknak megfelelően gondoskodjon a beavatkozások megvalósításához szükséges döntések előkészítéséről.

felelős: főpolgármester

határidő: 2025. május 31.”

(Szavazás)

Elnök: 8 igen, 2 tartózkodással a bizottság támogatta.

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy elfogadja Papp Tibor módosító indítványát, mely szerint az előterjesztés határozati javaslata az alábbiak szerint módosul:

„A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy egyetért az előterjesztés 1. számú mellékletében foglalt 2025-2026. évi kiskorrekciós beavatkozásokra vonatkozó lista tartalmával az alábbi kiegészítésekkel:

- a) a 2025. évi lista kiegészül a Budapest XVIII. kerület Hengersor utca – Reviczky Gyula utca sarkára kihelyezésre kerülő – a Reviczky utcából a Hengersor utcára történő kikanyarodást segítő – közlekedési tükörrel, melynek költsége teljes egészében Fővárost terheli,
- b) a 2025. évi lista kiegészül a Budapest XVIII. kerület Kossuth Lajos utca páros – Városház utca páratlan oldalán lévő a BKK buszjáratai által megrongálódott járda sarok helyreállításával, mely teljes egészében Fővárosi költségből kerül megvalósításra,
- c) a 2026. évi lista kiegészül a Budapest XVIII. kerület Petőfi Sándor utca – Gilice téri körforgalomnál létesítendő gyalogátkelőhellyel a meglévő és már a gyalogátkelő létesítése szerint kialakított középsziget és a Petőfi utca útburkolatán mindkét oldalára történő felfestéssel. A megvalósítás teljes egészében a Fővárosi költségből történik, mely azzal a feltétellel és azután valósulhat meg, hogy a Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzatának Képviselő-testülete vállalja, hogy a Petőfi utca páros oldalán a tervezett gyalogátkelőhelyig hiányzó járdaszakaszt saját költségén megépíti,

és felkéri a főpolgármestert, hogy a 28/2025. (I.29.) közgyűlési határozatban foglaltaknak megfelelően gondoskodjon a beavatkozások megvalósításához szükséges döntések előkészítéséről.

felelős: főpolgármester

határidő: 2025. május 31.”

Szavazás eredménye: 8 igen, 0 nem, 2 tartózkodás

Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

Elnök: Most pedig akkor szavazunk az eredeti előterjesztésről, kérem, szavazzanak!

A szavazásra feltett döntési javaslat pontos tartalma:

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy egyetért az előterjesztés 1. számú mellékletében foglalt 2025-2026. évi kiskorrekciós beavatkozásokra vonatkozó lista tartalmával az alábbi kiegészítésekkel:

- a) a 2025. évi lista kiegészül a Budapest XVIII. kerület Hengersor utca – Reviczky Gyula utca sarkára kihelyezésre kerülő – a Reviczky utcából a Hengersor utcára történő kikanyarodást segítő – közlekedési tükörrel, melynek költsége teljes egészében Fővárost terheli,

- b) a 2025. évi lista kiegészül a Budapest XVIII. kerület Kossuth Lajos utca páros – Városház utca páratlan oldalán lévő a BKK buszjáratok által megrongálódott járda sarok helyreállításával, mely teljes egészében Fővárosi költségéből kerül megvalósításra,
- c) a 2026. évi lista kiegészül a Budapest XVIII. kerület Petőfi Sándor utca – Gilice téri körforgalomnál létesítendő gyalogátkelőhellyel a meglévő és már a gyalogátkelő létesítése szerint kialakított középsziget és a Petőfi utca útburkolatán mindkét oldalára történő felfestéssel. A megvalósítás teljes egészében a Fővárosi költségéből történik, mely azzal a feltétellel és azután valósulhat meg, hogy a Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzatának Képviselő-testülete vállalja, hogy a Petőfi utca páros oldalán a tervezett gyalogátkelőhelyig hiányzó járdaszakaszt saját költségén megépíti,

és felkéri a főpolgármestert, hogy a 28/2025. (I.29.) közgyűlési határozatban foglaltaknak megfelelően gondoskodjon a beavatkozások megvalósításához szükséges döntések előkészítéséről.

felelős: főpolgármester

határidő: 2025. május 31.

(Szavazás)

Elnök: 9 igen 1 tartózkodással a bizottság támogatta.

127/2025. (IV.14.) KKVH HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy egyetért az előterjesztés 1. számú mellékletében foglalt 2025-2026. évi kiskorrekciós beavatkozásokra vonatkozó lista tartalmával az alábbi kiegészítésekkel:

- a) a 2025. évi lista kiegészül a Budapest XVIII. kerület Hengersor utca – Reviczky Gyula utca sarkára kihelyezésre kerülő – a Reviczky utcából a Hengersor utcára történő kikanyarodást segítő – közlekedési tükörrel, melynek költsége teljes egészében Fővárost terheli,
- b) a 2025. évi lista kiegészül a Budapest XVIII. kerület Kossuth Lajos utca páros – Városház utca páratlan oldalán lévő a BKK buszjáratok által megrongálódott járda sarok helyreállításával, mely teljes egészében Fővárosi költségéből kerül megvalósításra,
- c) a 2026. évi lista kiegészül a Budapest XVIII. kerület Petőfi Sándor utca – Gilice téri körforgalomnál létesítendő gyalogátkelőhellyel a meglévő és már a gyalogátkelő létesítése szerint kialakított középsziget és a Petőfi utca útburkolatán mindkét oldalára történő felfestéssel. A megvalósítás teljes egészében a Fővárosi költségéből történik, mely azzal a feltétellel és azután valósulhat meg, hogy a Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzatának Képviselő-testülete vállalja, hogy a Petőfi utca páros oldalán a tervezett gyalogátkelőhelyig hiányzó járdaszakaszt saját költségén megépíti,

és felkéri a főpolgármestert, hogy a 28/2025. (I.29.) közgyűlési határozatban foglaltaknak megfelelően gondoskodjon a beavatkozások megvalósításához szükséges döntések előkészítéséről.

felelős: főpolgármester

határidő: 2025. május 31.

Szavazás eredménye: 9 igen, 0 nem, 1 tartózkodás

Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

2. napirendi pont: Javaslat a zavarmentes troli közlekedésről

Előterjesztő: Vitézy Dávid

Előkészítő: Képviselő, BKK Zrt.

Elnök: Következik a zavarmentes troli közlekedésről szóló előterjesztés. Minden kerületnek olyan erős lobbist kívánok, mint a XVIII. kerületnek, itt három politikai irányból is megtámogatott módon, *(mikrofonon kívüli hozzászólás hallatszík)* az, az, az, de ez most már a lehető legnagyobb. Következik a VII. kerület a XVIII. után, zavarmentes troli közlekedésre vonatkozó előterjesztés. Én vagyok az előterjesztője. Rövid kiegészítés, nyilván az ügy elég nagy figyelem mellett zajlik. Nem összekeverendő a sétáló utca kérdéssel, ezt szeretném rögzíteni, az ugye egy közgyűlési előterjesztés volt, amit a közgyűlés levett napirendjéről, egy éles vita nyomán, és a következő áprilisi közgyűlésre vissza fogjuk hozni, de most nem ez a napirend. Most az a napirend, hogy a 74-es és a 78-as trolit hogyan tudjuk a gyakorlatilag mindennapos beparkolástól mentesíteni. A helyzet az, hogy a Wesselényi, a Nefelejcs és a Dohány valamelyik szakaszán átlagosan minden nap

beparkolnak a troli elé, és okoznak jelentős forgalmi zavarást. Ennek a megszüntetése én azt gondolom, mondjuk, ha a Dohány utca példáját vesszük, ennek a megszüntetése az minden közlekedő érdeke. Érdeke a trolival közlekedőknek nyilván, hiszen nem fog elakadni a troli, sőt néhány ponton még előnybe részesítést is tudunk neki adni, például a körút, Nagykörút előtt. Érdeke az autóval közlekedőknek, hiszen ma rendszeresen a trolik mögött beragadnak az autósok, érdeke a kerékpárral közlekedőknek, hiszen például itt, - azért nem az előző keretből - de a Dohány utcán végig kerékpársáv kerül kialakításra a felszabaduló helyen, és nyilván érdeke a gyalogosoknak is, hiszen a másfél méteres járdaszélességet végig meg tudjuk adni ezeken a helyeken, legyen szó a Nefelejcsről vagy a Dohányról. Az előterjesztés alapján, az előterjesztés tartalma azt jelenti egész konkrétan, - Niedermüller Péter VII. kerületi polgármesterrel is egyeztettünk, BKK-val, Közúttal közösen, ezt tükrözi ez az előterjesztés - ez azt jelenti, hogy a Dohány utcában, a húsvéti hétvégén megvalósul az új forgalmi rend a Kiskörút és a Nagykörút között, és a május első felében, az első két hétvégén májusnak megvalósul a Nefelejcs utcában, a jelenlegi 45 fokos parkolás helyett a párhuzamos, ami megszünteti a trolik állandó elakadását és a járdára való fölparkolást, illetve a Wesselényinek azokon a rövid szakaszain, ahol ez rendszeres problémát okoz, ott is a 45 fokos parkolás helyett párhuzamos parkolás lesz például az Akácfa utca térségében. Így azokat a kritikus pontokat, ahol a trolik rendszeresen elakadnak, ezeket ki tudjuk szabadítani, a Dohány utcában pedig egy ennél nagyobb ívű forgalmi átalakítást is meg tudunk tenni, hiszen ott a szélesség, az egyik oldali parkolás megszűnésével lehetővé teszi azt, hogy egyéb forgalomtechnikai fejlesztések is megtörténjenek. Ez tehát az előterjesztés tartalma. Volt egy módosító indítvány, amit a módosító indítvány benyújtója visszavont, de természetesen az elvi jellegű felvetéseket a Közút a további ilyen intézkedéseknél megfontolja és figyelembe veszi. Kérdezem a bizottságot, illetve főigazgató urat, hogy van-e bárkinek még hozzászólása a begyűjtött javaslatához. Papp Tibor úr parancsoljon!

Papp Tibor bizottsági tag: Köszönöm a szót, nekem csak egy kérdésem lenne, mert próbáltam összeszámolni összesen, hogy a módosításokkal hány parkolóhely szűnik meg a környéken.

Elnök: Budapest Közút?

Szabó Gábor Budapest Közút Zrt. műszaki vezérigazgató-helyettes: Nem számoltuk össze, de összeszámoljuk és írásban adunk tájékoztatást.

Elnök: Igen. Biczók Péter kért szót, parancsoljon.

Biczók Péter bizottsági tag: Köszönöm és üdvözlök mindenkit. Nagyon jó látni, - hogy a múltkori megbeszélés, amikor erről volt szó, akkor még voltak akadályai is - hogy elnök úrnak sikerült ezeket az akadályokat megoldani a kerülettel és a fővárossal, tehát örülünk, hogy legalább valamiféle dedikált, illetve dedikált infrastruktúra is kialakul a kerékpározók számára itt-ott. Egy-két apróság, szerintem még lehet ezen javítani, úgyhogy szerintem remélem, hogy sikerül még a Közúttal egy-két dolgot átnézni. Alapvetően, hogyha már hozzányúlunk a Dohányhoz, remélhetőleg majd hamarosan a Wesselényihez is hozzá lehet jutni egy picit nagyobb mértékben. Azt hiszem, hogy még azt néztük, hogy a sávszélesség, ilyesmi, de ezek azt gondolom, hogy ilyen technikai tervezési dolgok, amiket még szerintem át kéne fésülnünk. Ahol van hely, ott szerintem legalább a holland minimum 1.70-es szélességet a kerékpározóknak meg kellene adnunk, ha már úgyis van hely, de alapvetően azt hiszem, hogy rendben van. Azt gondolom, hogy a megfogalmazás nem tudom, hogy hogyan működhet a jövőben, mert azzal, hogy azt mondjuk, hogy ezt a tervet támogatjuk abban..., miközben vannak benne persze még apró javítandó dolgok. Csak azt akartam mondani, hogy igen, látom, hogy van például azt hiszem egy trafó, ami még ott maradt. Biztos megvan az oka, csak hogy annak is akkor, ha már kialakítunk valamit, akkor nehéz azt mondani, hogy ez így tökéletes. Alapvetően azt gondolom, hogy ez egy nagyon jó irány abba az irányba, ahova szeretne a város eljutni. Köszönöm szépen.

Elnök: Nyilván a bizottság nem az egész konkrét forgalomtechnikát hagyja jóvá, hiszen nem mi vagyunk a közútkezelők. Egy elvi politikai jóváhagyást tudunk, szakpolitikai jóváhagyást adni, azokban a kulcskérdésekben, amikre Papp Tibor rákérdezett, hogy hát láthatóan itt nyilván parkolóhelyek vesznek el, most ez 22 darab, vagy 32 darab, ezt én sem számoltam meg, de nyilván a Közút ezt meg fogja adni gyorsan. A kerület ezt kiszámolta, vagy nyilván ők végignézték, mert ők üzemeltetik, ez alapvetően nekik fő kérdés. És nyilván az is úgy van, ezt nem mondtam el a bevezetőmben, hogy a lakossági parkolóhelyek, kizárólagos lakossági várakozóhelyek arányát növelni fogjuk ezeken a területeken, hogy az itt lakók számára ez minél kisebb nehézségeket okozzon. Tehát itt a lakossági parkolás aránya 40%-ról 50% fölé fog nőni az érintett várakozóhelyeken, ez volt a kerület igénye, és ezt a főváros méltányolja. Tehát azt gondolom, hogy ha van még itt bármi apró részlet a forgalomtechnikában, amit még korrigálni kell, azt nyilván a Közút meg tudja tenni. Az alapvető szakpolitikai irány az, amiben a bizottságnak itt azt gondolom, hogy döntést kell hoznia. Még azt hozzátenném, hogy a kerület vállalta azt, hogy azokon a helyeken, ahol leesnek ilyen pici zsebek a forgalomtechnikából, tehát létrejönnek olyan területek, amikre nincs szükség közlekedéstechnikai

szempontból, ott zöldíteni fog akár dézsás növényekkel gyorsan, akár hosszabb távon fatelepítéssel, ebben akár településrendezési szerződés útján be is vonnak magánfejlesztőket a térségben. Ezeket most nyilván ez a terv nem tartalmazza, ezt a tervet adja át a főváros a kerületnek, hogy azokat a területeket, ahol nincs szükség forgalmi célból a közterület teljes szélességére ott a kerület a zöldítést elvégezze. Tehát néhány helyen azért látszanak olyan kihasadások, túlzott szélességek, mert oda zöldítés fog majd kerülni, csak ezt a terv még nem tartalmazza, mert ezt nem a főváros, hanem a kerület végzi el. Kétszintű önkormányzatunk csodái ez is. Jó, ha további kérdés, hozzászólás nincs, akkor..., még Színes Erzsébetváros részéről van Lajos Béla parancsoljon.

Lajos Béla, Színes Erzsébetváros: Köszönöm a szót, Elnök Úr! Üdvözlöm a bizottság elé került előterjesztést. Mindhárom utcának a helyzetét mélyen ismerem. Én erzsébetvárosi lakó is vagyok, és a közösségünk évek óta jelzi ezeket a problémákat, kiemelten a Dohány és a Nefelejcs utcában, de egyébként a Wesselényiben is látjuk folyamatosan ezeket a problémákat. Elnök urat annyiban egészíteném ki, hogy valóban mindenki nyerni fog a megoldásokkal, de a környékbeli lakók is nyerni fognak, akik egyébként nem csak közlekedőként fognak majd ebben részesülni, ebben a pozitív változásban, de megszűnik az a közlekedési konfliktus, ami dudálással jár, és nyilván senki nem szereti, amikor az ablaka előtt elakad a troli, és három utcán keresztül hallani lehet, ahogy dudálnak az autók, úgyhogy ez egy fontos szempont, amit még ide beemelnék. Annak külön örülök, hogy ilyen gyorsan fog megvalósulni. Én azt gondolom, hogy minden nap egy veszteség, hogy eddig ez nem valósult meg, és azt látva, hogy most már egy hónapon belül mind a három utca vélhetőleg meg fog valósulni, ez egy óriási dolog, és szeretném megköszönni a szakemberek munkáját is, akik dolgoztak ezen a nagyon bátor előterjesztésen, amiről kiderült időközben, hogy mégsem annyira bátor, mert mindenki tud neki örülni, úgyhogy külön gratulálok, hogy megtették ezeket a lépéseket és köszönöm.

Elnök: Köszönöm szépen! A vitát lezárom, kérdezem a bizottságot, hogy támogatja-e az előterjesztésemet? Kérem szavazzanak!

A szavazásra feltett döntési javaslat pontos tartalma:

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy egyetért a Budapest Közút Zrt. által az előterjesztés mellékleteiben bemutatott új forgalmi rendekkel, és felkéri a főpolgármestert, hogy azokat a Budapest Közút Zrt. közszolgáltatási szerződése keretében valósítsa meg.

határidő: a Dohány utca tekintetében 2025. április 27., a Nefelejcs utca tekintetében 2025. május 4., a Wesselényi utca tekintetében 2025. május 31.

felelős: főpolgármester

(Szavazás)

128/2025. (IV.14.) KKVH HATÁROZAT
--

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy egyetért a Budapest Közút Zrt. által az előterjesztés mellékleteiben bemutatott új forgalmi rendekkel, és felkéri a főpolgármestert, hogy azokat a Budapest Közút Zrt. közszolgáltatási szerződése keretében valósítsa meg.

határidő: a Dohány utca tekintetében 2025. április 27., a Nefelejcs utca tekintetében 2025. május 4., a Wesselényi utca tekintetében 2025. május 31.

felelős: főpolgármester

Szavazás eredménye: 8 igen, 0 nem, 2 tartózkodás
Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

Elnök: 8 igen 2 tartózkodással a bizottság támogatta és elfogadta, úgyhogy jó munkát kívánunk a Budapest Közútnak a megvalósításhoz.

3. napirendi pont: Javaslat a Bubi 3.0 koncepcióról

Előterjesztő: Dr. Walter Katalin

Előkészítő: BKK Zrt.

Elnök: Következik a 3-as számú napirendünk, javaslat a Bubi 3.0-ról, a BKK előterjesztése. Vezérigazgató asszonynak a prezentáció céljából megadom a szót, parancsoljon.

Dr. Walter Katalin a BKK Zrt. vezérigazgatója: Köszönöm szépen. Először akkor még egy gyors bemutatás. Ádámot és engem már ismer a bizottság, Nagy Bence pedig a digitális csatornák fejlesztési területét vezeti, így hozzá tartozik egyébként a BudapestGo és a Bubi is, mivel ez egy digitális alkalmazáson alapszik, ezért kicsit rendhagyó módon a Bubi is alapvetően Bencéhez tartozik. Én nem gondoltam, hogy végig prezentálnám ezt az anyagot. Igazából azt javaslom, hogy nagyon röviden a 16. oldalon menjünk végig, mert ott gyakorlatilag mindent lehet látni, ami a 3.0-ban, amit szeretnénk változtatni, vagy amikről érdemes külön beszélni ahhoz képest, hogy az eddigi Bubi rendszerek, illetve főleg a 2.0 hogyan működött. Ugye az első rész az alapvetően egy rövid áttekintés arról, hogy mégis az 1.0 és a 2.0-nak mi a története, illetve mi volt az, ami miatt a 2.0 ennivel jobban működött már, mint az 1.0, és milyen tanulságokat tudunk ebből levonni. Tehát nagyon..., és akkor még elnézést rögtön egy mondat az egészhez. Ugye a Bubi 3.0 jelenleg közbeszerzési eljárás alatt van, tehát már az ajánlattételi szakaszban vagyunk, indul a tárgyalásos szakasz jövő héten, úgyhogy ezért én előre elnézést kérek, de lesznek olyan kérdések, amikre nem fogunk tudni válaszolni. Azt el tudjuk mondani, hogy verseny van, négy ajánlattevő van, négy ajánlatot kaptunk, ezekkel a szereplőkkel zajlik majd a tárgyalásos szakasz, de ezen túlmenően a konkrét ajánlatokról nyilvánvalóan most még nem tudunk információt adni. És akkor nagyon gyorsan nézzük azt, hogy mik a lényegi változások. Az egyik az az, hogy hosszabb szerződést írtunk ki, tehát még a Bubi 2.0 is úgy éreztük, hogy tegnapelőtt indult és gyakorlatilag már megint lejár a szerződés. Pont ezt elkerülendő, a 3.0-nál már 5 év fix és opciósan további másfél év hosszabbítást szeretnénk kiírni, egyszerűen azért, hogy sokkal rugalmasabban tudjuk ezt kezelni akkor, hogyha nyilvánvalóan a szolgáltató jó munkát végez. Itt természetesen ezt lehetett látni, nagyon magas keretszerződésről van szó, de pont ezért, hogy ez a rugalmasság meglegyen, a minimum vállalásunk az 10,5 milliárd forint, ami körülbelül egyébként 5 évre 3300 kerékpárral számol. Ezt fontos bemondani, nyilván a főváros anyagi helyzetére való tekintettel is látnunk kell azt, hogy a kötelezettségvállalás az milyen, ami a BKK-nak az üzleti tervéből zajlik, de mégis milyen nagyságrendre vonatkozik. Finanszírozási modell; itt fontos látni, amit igyekeztem többször felhozni, amikor a bérlet kapcsán beszélgettünk a kedvezményrendszerről, hogy jelenleg ugye még nem tudjuk, hogy konkrétan milyen ajánlatokat kapunk. A Bubinak a finanszírozása az a díjbevételekből történik, a szponzorációs díjból, és a főváros finanszírozza a BKK üzleti tervén keresztül. Természetesen az a célunk, hogy a mechanikus bringákat továbbra is nagyon kedvező módon érhessek el a helyiek. Az e-bringa ugyanakkor már prémium, ugye arra is lesz lehetőségünk ebben a keretszerződésben, azokat már sokkal inkább prémium szolgáltatásnak tekintjük, és annak egy drágább árazása lesz akkor is, hogyha még valamivel a piaci ár alatt. Piaci árnak egyébként itt leginkább a rollereket tekintjük Budapestnek, az elektromos rollereket, hiszen az működik ebben a szegmensben. Lefedettség és hálózat; Itt természetesen összefügg a területi lefedettség a bringaszámmal. A legfontosabb, hogy növelni szeretnénk a területi lefedettséget, ezt úgy tudjuk megtenni, hogyha a Mobi pontokat és a Bubi pontokat integráljuk, ebben a témában elkezdődött a külön munka főjegyző úrakkal, hiszen itt nagyon fontos közterületi témákat érintünk, de gyakorlatilag megszűnnek..., azt még idén megcsináljuk, hogy megszűnnek ezek a régi Bubi állomások, ahol még ezek a masszív dokkolók vannak kihelyezve, és ezek gyakorlatilag a most már egyébként elterjedt, egyszerűbb Bubi támaszokkal megyünk előre, és ez gyakorlatilag a Mobi pontokkal megengedi az integrációt, és ezzel lehetővé válik az, hogy sűrűbb legyen a hálózat, és tudjuk, hogy ez az egyik fő motiváló arra, hogy az emberek a Bubit használják. És ezzel gyakorlatilag jóval több mint ötszörösére tudjuk növelni a jelenlegi állomásszámot. És akkor ehhez jön természetesen a kerékpárszám, 3300 darabban szeretnénk indulni, ezt mi a saját számításaink szerint, legalább ötezerre gondoljuk, hogy növelni kellene, de lehetőséget ad az egész kiírás arra, hogy ez jó használat, jó működés és megfelelő finanszírozás esetén, akár 8000 kerékpárra is fölmenjen. Ebben lesznek egyébként kisebb pilotok, cargo, meg gyereküléses kerékpárokat, de azt is hozzáteszem, hogy nem ez a mainstream, vagy nem ez a lényegi eleme a Bubinak, inkább azon van a hangsúly egyéb ilyen szempontból, hogy tudjunk kísérletezni bizonyos dolgokkal. Egyébként én az e-bringát is nagyságrendileg azért ebbe a kategóriába rakom. És akkor ami így elsőre talán sose tűnik olyan nagyon attraktív, de az egyik legfontosabb kérdés, két témakör, az IT fejlesztések és integráció, illetve az üzemeltetési kiválóság elérése. Az IT újításnál egyrészt már többször beszéltünk itt is arról, hogy mélyebb integrációt szeretnénk akár a BudapestGo-val, vagy akár más Mobility Assurances applikációkkal. A BudapestGo-val már csak azért is fontos, hogy a bérletintegrációs téma lehetséges legyen. És itt egyébként gondolkodunk szintén mindenféle pilotokban, akár majd később, ami a regisztrációs, illetve fizetési élményt akár még egyszerűbbé tudja tenni, de semmiképpen nem akartuk első körben kiírni, mert ezzel messzemenőleg szűkítettük volna a versenyt a különböző kerékpár üzemeltetők között. És üzemeltetési kiválóság; itt az elmúlt években, illetve most is nagyon szoros munka zajlik együtt a jelenlegi üzemeltetővel, hogy hogyan tudjuk ugye, a rendelkezésre állást, az állomáslefedettséget, a predikciós modelleket, hogy hol van valóban szükségünk biciklikre, hogy ezeket hogyan tudjuk minél jobban csinálni, és szeretnénk, hogy ebben szintén egy fontos témakör a helyszíni szerelés például, azt látjuk, hogy ahhoz, hogy jó minőségűek legyenek a kerékpárok, és folyamatosan fenntartottak, és ne forduljanak elő ugye mindenféle apró hibák, amik azért előfordulnak - még akár ma reggel is különböző, persze bicikliknél. Szóval, hogy ezeket ki tudjuk küszöbölni, illetve ezeket rendszeresen karban tudjuk tartani, ahhoz nagyon fontos a helyszíni szerelés, ehhez

egyébként nagyon fontos az együttműködés a kerületekkel és mindenki mással is, és ezt az egészet egy ösztönzési keretrendszerrel szeretnénk biztosítani, amiben együtt sírunk és együtt nevetünk az üzemeltetővel, tehát nem csak gyakorlatilag SLA szintet kell tartania és levonunk tőle díjat, ha valamit nem teljesít, hanem arra is van lehetősége, hogyha maga a használat magas, és ezért egyébként, a mi bevételünk is magas, akkor ő ebből egy bizonyos kelet szintig részesülhessen, és ezzel érdekelt legyen abban, hogy jó minőségű legyen a használat. Úgyhogy nagyon röviden, én ennyit..., még annyit talán az ütemezésről, hogy ha minden jól zajlik a közbeszerzésben, akkor augusztus végén, szeptember elején remélhetőleg szerződni tudunk, és akkor indul ugye maga a megvalósítási munka, tehát az applikáció integrációja, BKK rendszerekhez, stb., és akkor reményeink szerint január-február, tehát azt mondanám, hogy első negyedév-'26-ban indulna az új rendszer. Ugye a régi rendszert effektív le kell venni az utcákról, tehát ki kell vonni. A jelenlegi szerződés szerint december végéig él a Bubi 2.0, de de minimis feltételekkel van módunk arra, hogy ezt valamennyit még hosszabbítsuk, ezt nyilván akkor fogjuk pontosan ütemezni, amikor látjuk, hogy mikorra érhetünk oda a 3.0-val. Úgyhogy én röviden ennyit szerettem volna elmondani, és ha lehet, akkor azt javasolnám, hogy nagyobb témakörök mentén menjünk, hogyha van rá igény, tehát hogy akár kerékpárszám, zónák, maga a kerékpártípus, tehát, hogy így, akár gyűjthetjük így kategóriákban, hogyha nem tudom attól függően, hogy hány kérdés van. Köszönöm!

Elnök: Köszönöm vezérigazgató asszonynak, én eddig egy hozzászólást látok, illetve a sajátomat. Ha Gulyás képviselő úr megengedi, néhány kérdést feltennék, és akkor utána megadom a szót. Először is azt szeretném megkérdezni, hogy az új rendszer, ha jól értem, ugye teljesen mellőzi a fizikai állomásokat, gyakorlatilag kerékpártámaszoknál engedi meg virtuális állomás kijelöléssel a kerékpárok letételét. Tervezi a BKK, illetve írt-e elő ilyen funkciót, hogy többlet díjfizetés mellett, tehát vállalva ennek többletköltségét, állomásokon kívül is a zónán belül le lehessen tenni a kerékpárt, hogyha valaki egy címhez siet, és felvállalja, hogy azért fizet plusz X száz forintot, és akkor majd elviszi valaki más a biciklijét, ezt tudja-e a rendszer, vagy van-e ilyen funkció? Hiszen azt gondolom, hogy sokszor pont a Bubi gyorsaságát öli meg, hogyha valaki tényleg nagyon siet, és még akár hajlandó is lenne ezért fizetni pluszban, hogy nem tudja lerakni, hanem állomáshoz kell mennie. Vannak ugye rendszerek, amik így működnek. A területi bővítés kapcsán, ugye megnéztem a prezentációt részletesen, én ezért azt gondolom, hogy a 8000 egy fontos ambíció, szeretném, hogyha oda el tudnánk jutni a külső kerületek elérése miatt. Azt gondolom, hogy a minimum program kell legyen az 5000, és az ahhoz tartozó zónabővítés, ami már most azért Kőbánya, Kispeszt, Újpest felé jelent egy bővítést. Tehát a kérdésem az, hogy az értékelési szempontok melyik szcenárióra optimalizáltak, hogyha így fel lehet ezt tenni, arányokba, egyebekbe, és hogy látja ezt vezérigazgató asszony? Illetve, ha jól..., nem csalnak a Kbt.-vel kapcsolatos emlékeim - a részvételi vagy előminősítési szakasz lezárta után, az, hogy ki jut tovább, az egy nyilvános adat, úgyhogy szeretném megkérni vezérigazgató asszonyt, hogy ismertesse, hogy melyik az a négy konzorcium, amellyel tárgyalást folytat a BKK? Köszönöm! Szerintem gyűjtsük össze a kérdéseket! Gulyás Gergely Kristóf, parancsolj!

Gulyás Gergely Kristóf bizottsági tag: Köszönöm a szót, elnök úr! Nekem megütötte a fületem az elektromos bicikli kapcsán, hogy prémium szolgáltatásként gondolkodik róla a BKK, viszont azért a budai oldalon több helyen ez belépő szint nagyon sok embernek, hogy használni tudja a Bubit, hogy ha van elektromos kerékpár, akkor tudja használni, hogyha nincs, akkor nem tudja. Akkor ezt továbbra is fenntartja a BKK, hogy azokon a részeken, ahol az elektromos kerékpározás nagyon sok embernek szükséglet ahhoz, hogy be tudjon kapcsolódni a közösségi kerékpározásba, ott is prémium szolgáltatásként tekintenek-e erre?

Elnök: Köszönöm, Biczók Péter!

Biczók Péter bizottsági tag: Köszönöm, pont ugyanezzel folytattam volna, vagy hát az, hogy mennyire prémium a szolgáltatás, hogyha ugye pont az elektromos kerékpárokat azt mondják, hogy a Föld lapos, és pont, hogy sokkal több embert be tudunk vonzani azzal, hogy fölfelé segíti a lakosokat. És akkor pont a második kérdésem az lenne, hogy ugye technikailag már megoldható a visszatáplálás, és akkor digitálisan is tudnak-e majd olyan szolgáltatást nyújtani, hogy a lakos döntse el, hogy annak az elektromosnak akarja-e, hogy segítsen fölfelé, és akkor föltekercs mondjuk a hegyvidékre, viszont lefelé azt mondjuk, hogy nem, nem kell a prémium szolgáltatást kifizetnie, hanem akár olcsóbban, de vigye vissza a városba, mert egyébként ugye plusz költsége lesz ez majd a fenntartónak, hogy föl kell mindig majd, föl kell vinni hegyvidékre analóg bicikliket, miközben az összes elektromos ott fog fönt álldogálni. És akkor folytatnám ugyanazzal az akkumulátor kérdéskörével, hogy ugye, ha jól értem, akkor nem kerékpárokat kell majd cipelnie senkinek, hanem az akkumulátorokat fogja a szolgáltató nyújtani. Ezekben ugye lett-e valamilyen értékelési pontozás, hogy azzal a szolgáltatóval megy tovább a beszélgetés, amelyek ezt tudják nyújtani, illetve egy nem annyira elrugaskodott, de lehet, hogy még scifibe illő kérdés, hogy van-e arra külön pontozás, hogy már só alapúak legyenek ezek az akkumulátorok, *(a háttérből hozzászólás hallatszik)* mert só, mert ugye már a franciáknál vannak francia cégek, akik direkt úgy adják, sőt elektromos gépjárműveket is adnak már só akkumulátorokkal.

Persze értem, hogy ez nem egy, hogy mondjam, egy 8000, vagy egy akár 1000 flotta akkumulátora nem fog majd nyarat csinálni, ahogy a fecskék sem, hiszen az végül is egy pár tucat gépjárműnek felel meg, tehát nem egy nagy mérték, ugye körülbelül olyan 100-150 elektromos kerékpárnak megfelelő akkumulátor van egy gépjárműben, csak azért mondom, hogy piaciilag nem, viszont azért marketingben elég jól hangzana, hogyha azt mondanánk, hogy Budapesten most már sóval mennek az elektromos kerékpárok is. Ha jól tudom, költséghatékonyabb is, mint a kobalt, nem beszélve a zöld és fenntarthatóság kérdéséről is. Köszönöm.

Elnök: Gyűjtsük össze szerintem még. Balogh Balázs következik!

Balogh Balázs bizottsági tag: Köszönöm, elnézést. Nekem azzal kapcsolatban lenne kérdésem, hogy a súlyozásnál azt láttam, hogy 12, azt hiszem tizen pár százalékban számít a maga a súly, vagy hát a technikai paramétere a kerékpárnak. Hogy itt van-e valami minimál kritérium, hogy ne essünk vissza a Bubi 1.0 szintjére? Illetve, ami itt a lefedettség kapcsán nekem feltűnt... most nyilván nem lehet csodát tenni három nap alatt, de hogy nekem kicsit hiányoznak azok, hogy a külvárosokban esetleg ilyen mini hub-ok létesüljenek, akár Dél-Pesten, mondjuk a Kőbánya-Kispest központtal, vagy az Örs vezér téren, tehát metró végállomások, vagy akár vasútállomások környékén. Tehát a személyes tapasztalatból Kőbánya alsóhoz például szerintem nagyon jól passzolna egy állomás, és nagyon sokan tudnák akár az út első, akár az utolsó szakaszát kiváltani vele így, mert így, hogy párhuzamosan van a tömegközlekedéssel, így azért nehezebb újabb embereket bevonni. Illetve még egy ilyen, kicsit ilyen szociális szempontból, hogy az 1.0-ás kerékpárok jótékony célra lettek felajánlva, hogy a 2.0-s kerékpároknak mi lesz a sorsa? Pont most nemrég Ózdon láttam néhány 1.0-s Bubit tekerni, és nagyon tetszett, hogy a valódi élettartamuk után is tovább tudják szolgálni az embereket. Köszönöm!

Elnök: Köszönöm szépen! Én még egy utolsót hadd tegyek fel. Ez igazából nem is kérdés, hanem inkább kérés, hogy a jelenlegi Bubiról egy felhasználóra eső üzemeltetési, vagy inkább úgy mondanám, hogy fővárosi kompenzációigény számítását - néhány tipikus budapesti, nem 4-es, 6-os és nem tudom, 266-os buszjellegű, tehát nem a két szélső értéket képviselő, hanem ilyen középértékbe tartozó normál tömegközlekedési járatral összevetve - tudunk-e csinálni, mert azt gondolom, hogy amikor az a kérdés merül föl, hogy akkor most azért, hogy külső kerületeket elérjük, hogy jobb legyen a szolgáltatás, hogy a bérletes utasok kapjanak kedvezményt. A közlekedésszervezési forrásból erre adunk-e vagy nem? Ugye mindig onnan nézzük, hogy de hát ezek biciklik, és akkor úristen pár 10 millió forint, míg a másik oldalról nyilván ugyanilyen felhasználószámoknál teljesen rendben lévő módon, de hát ennyit simán elköltünk egy közepes forgalmú troli vagy buszjárat esetén. Tehát, hogy egy ilyen típusú összevetést csináljunk, mikor majd az anyagi döntések jönnek, ezt szeretném kérni. Vezérigazgató asszonyé a szó.

Dr. Walter Katalin vezérigazgató, BKK Zrt.: Köszönöm szépen. Ebben egyébként mi teljesen egyetértünk. Mi mindig azt szoktuk mondani, hogy igazából a Bubi az egyik legköltséghatékonyabb, vagy a legköltséghatékonyabb közösségi közlekedési rendszer, viszont ezért nagyon fontos az ár, hogy ezt milyen áron kapjuk. Akkor én elkezdem, és majd a kollégákat kérem, hogy egészítsenek ki, kezdem az állomás témakörrel. Itt a zónán... igazából itt mi a Mobi-pont integrációval hozzuk gyakorlatilag azt a fajta sűrűbb szövetet most létre, ami ugye elhangzott. A teljesen mobi állomáson kívül nem fogjuk egyelőre engedni. Erről is ez a free float rendszer ugye, ami így felmerült. Van példa erre, de azért nem jellemző, sokkal drágább az üzemeltetése, ennél mi fontosabbnak tartjuk azt, hogy kiszámíthatóan tudjunk földrajzilag növekedni, mint azt, hogy bárhol hagyhatják. (valaki mikrofonon kívül hozzászól.) Tessék? Igen, és beszédési díjunk ugye van, tehát most is ott hagyhatja valaki csak ötezer forint a büntetés. Tehát ha valakinek éppen annyira fontos, akkor adott pillanatban megteheti. Most van éppen kampányunk egyébként ezeknek a bicikliknek a beszédésére. A területi bővítésnél természetesen az 5000-et mi is inkább így a minimum kategóriának látjuk, az értékelési szempontnál nem véletlen, hogy még mindig 75% az ár, a végén ez dönt messze a leginkább abban, hogy hány kerékpárt tudunk a végén ténylegesen lehívni és üzemeltetni. Elektromos bringa... ja még egyet mondok, és aztán magukra az elektromos bringákra konkrétan átadom inkább Bencének. Az 1.0-nál az volt a különbség, hogy azok a kerékpárok még a BKK tulajdonában voltak, és azért ajándékoztuk el őket a Máltai Szeretetszolgálatnak. A 2.0-nál ugye ez nem így van, az szolgáltatás beszerzés, tehát a kerékpár az a Nextbike, illetve a Csepel és a Nextbike mögött álló Nextbike tulajdona, tehát erről ők döntenek, hogy utána mit csinálnak. Értékelésnél kerékpárra igen, van minimum a súlyra, de szerintem én ezt a kerékpár témát átadom Bencének, és akkor ezekről tudunk beszélni.

Nagy Bence digitális csatornák üzletfejlesztése vezető, BKK Zrt.: Igen, akkor kerékpárok súlyánál van maximum. Ez egyébként 25 és 38 kilogramm. Huszötöt a műszaki, a mechanikusnál, 38 az elektromosnál, de nyilván pont az akkumulátor miatt, és akkor egyben erre is válaszolnék, hogy nálunk az akkumulátor az alap műszaki elvárás azért, hogy rugalmasan tudjunk terjeszkedni, és abszolút most már ez a good practice, nem is a best, ez az alap működési modell már a modern megoldásoknál. Igazából ott maradt nem

akkumulátoros rendszer, ahol ez egy inkumbens. Kiépítettek már Párizsban, nem tudom, sok száz, akár ezer állomást, és már ott van a vas, bárki, aki újat nyit, az már illet nem, az akkumulátor sokkal könnyebben üzemeltethető, és pont, hogyha ki szeretne... akkor nem lenne Mobi-Bubi integráció, áramot bevezetni 1000 plusz pontra, az lehetetlen, akkumulátorra megyünk... mindegyik szereplő. Ez a jó hírem. Szóval 38 kg az elektromos bringánál és 25 kg a műszaki, a mechanikus bringáknál. Azért azt lehet látni, hogy azokkal a szereplőkkel, akikkel beszéltünk, jellemzően ez alatt vannak, ugyanakkor nagyon fontos, hogy itt azért nem a kilogramm a Szent Grál. Szóval itt azért az ergonómiai kialakítás, a hajtás stb. stb. De ennél nem... én abban egészen biztos vagyok, hogy jobb lesz ez, mint az 1-es Bubi 1.0-nak a hajtása, ez nagyon biztos, és hát bízunk benne, hogy a 2.0-nál is előre tudunk lépni azért. Műszakilag, technikailag előrébb vagyunk öt évvel, ez azért meglátszik a piacon. E-bringák kapcsán én kezdeném a könnyebbekkel, akkumulátorról akkor már beszéltünk. A sőalapú akkumulátor - most bevallom őszintén, beszélünk jó sok szereplővel, piaci konzultáció keretében jó sok várossal is beszélgettünk - kevésbé jött fel, és nekünk mindig igazából kettő dolog lebeg a szemünk előtt. Az egyik, hogy minél szélesebb versenyt tudunk teremteni, és míg a 2.0-nál egy ajánlat érkezett be, most már négyen bent vannak az ajánlati szakaszban, mindjárt majd mondhatjuk a neveket is. És nem szeretnénk olyat lépni, ami műszakilag korlátozni tud. Szóval itt igazából, ami reális tud lenni, hogy majd, aki... szóval emiatt nem is adunk erre plusz pontot, mert azért ez nem egy elterjedt technológia, de az, hogy majd a későbbi nyertessel elkezdünk beszélgetni, hogy esetleg ezt nálunk pilotolja. Ez benne van a pakliban. Az, hogy mi erre most plusz pontot adjunk, ez nem. A másik: az ugyanez az akkumulátornak a visszatöltése, az jött ki a piaci konzultációban, van, aki illet csinál, valóban abszolút, szóval ez egy elérhető szolgáltatás, de nem ez az alap. És ha emiatt, nem tudom, kizárunk valakit, egyrészt jogorvoslat is van, másrészt pedig egy sokkal drágább, nincs verseny, akkor drágább ár van. De van - én tudok olyan szereplőről -, aki illet tud, és benne van az ajánlatot... vagy az ajánlati szakaszban benne van, meglátjuk, hogy ő fog-e nyerni. Szóval visszatáplálásról, az akkumulátorról és a sőalapú akkumulátorról beszéltünk még. Ez a "prémium szolgáltatás a Bubi", ez most így szalagcímben, hogyha valaki nem tudom kiragadna, ez tényleg nagyon rosszul hangozhat, azért ez nem azt jelenti, hogy itt ilyen sok ezres díjak per utazás. Nálunk, ami egy fontos benchmark, miközben a roller... szóval mi azt gondoljuk, hogy az e rollereknél ez egy jobb szolgáltatást tud nyújtani majd a Bubi. Stabilitás a kerékpár egyébként, és mi azt lőttük be maximumként. Lássuk meg, hogy mi jön majd be árakban, lássuk majd a közbeszerzésekben, és akkor tudjuk visszahozni. Ez a "prémium" mit jelent: ez egy prémium a mechanikus kerékpárokhoz képest. Nem egy elérhetetlen árban gondolkozunk. Csak hogy most azért ezt érezzük: átlagosan egy rolleres utazás nagyjából 1000 forint, szóval ez a maximum, de tényleg szerintem akkor lehet erről jól beszélgetni, amikor látjuk, hogy mik jöttek be pontosan az elektromos bringákra. Ugyebár itt két dolog miatt is drágább üzemeltetési szempontból az elektromos bringa: egyrészt ott van egy akkumulátor, értelemszerűen ezt le kell gyártani, meg egy-két-három évente cserélni kell, másrészt ezt tölteni kell, és ez az, ami... kettő-öt naponta attól függően, hogy mi a használat, le kell... egy új akkumulátort ki kell cserélni. Itt a Lime és a Tier kapcsán, a rollerek kapcsán biztos önök is találkoztak már...

Dr. Walter Katalin vezérigazgató, BKK Zrt.: Még annyit egészítenék ki, hogy egyébként, tehát, hogy ilyen szempontból a prémium az rossz szó, költségében magasabb, és ezt kell kompenzálnunk, de egyébként nem is csak a hegy csak, de nem is csak a hegyvidék fontos szempont itt, hanem kifejezetten úgy gondoljuk, hogy külső kerületek, hosszabb utak, részben más szegmensek, tehát egyszerűen nagyon nem mindegy, hogyha innen valaki a Váci útra, akár egy találkozóra ki akar kerékpározni, nem akar leizzadni, stb. Tehát ezek létező use case-ek külföldi nagyvárosokban is, hogy ki ezért, mit, hogyan használ. Tehát ilyen szempontból, ezt mi is úgy tekintjük, hogy abszolút új szegmensek felé tudunk nyitni, és persze van olyan hely, ahol pedig fizikai adottság, hogy másképp nem akar az ember feltétlenül felmenni.

Elnök: Szerintem maradjunk annál a vitánál, aminél a szóadást követően szólnunk hozzá. Vezérigazgató asszonynak még van válasza?

Nagy Bence digitális csatornák üzletfejlesztése vezető, BKK Zrt.: Igen. Ugyebár az is egy nagyon izgalmas és örülök, hogy így együtt gondolkozunk, meg egy irányba gondolkozunk, ez a külvárosok, mint mini hub-ok. Itt kettő, vagy van egy jó hírem. Az egyik, hogy Rákosmentével egy. fogunk csinálni egy pilotot, 2026-ban, első félévében, és pont ez a cél, ami jó messze van a Bubi kor... működési rendszerétől, és pont ezt fogjuk megnézni, hogy ott helyben 10 állomás, 60-70 kerékpár, milyen esetszámokat fog hozni. Azért az egyértelmű és jobb, és látható, ezt nyilván mindenki gondolja magától is, de adatokból is tökéletesen kijön, minél kijebb megyünk, annál alacsonyabb lesz a használati szám. Ami ez van, ez egy adottság, persze Astoriánál többször vesznek fel egy kerékpárt, mint akár nem tudom a Bornemissza téren a XI. kerületben. Ez nem probléma, mert ugyebár nem feltétlenül profit center, mert akkor megállnánk a Nagykörútnál, hogyha mi csak profitban gondolkoznánk. Szóval azért ezt látni kell, hogy ez egy magasabb költség, és nem lesz annyira hatékony használati számot illetően, de pont egy új felhasználó bevonás, ami a Bubinak a fő szerepe, hogy próbálják ki a kerékpározást, multimodálisan közlekedjenek, ismerjék meg az emberek, ez egy hatékony dolog kerékpárral is közlekedni, ezt a célt jól szolgálja. És akkor az a kérdés, hogy ez hány kerékpárnál lehet sok ilyen hub,

hogya... hú, hányadik oldalon? 25. oldalon mutogattunk így összehasonlítón. Mi azért most nagyjából azt látjuk, hogy 5000 kerékpár, ami a must have, szóval amikről már beszéltünk korábban is, hogy itt az összes metróállomás legyen lefedve, a nagy lakótelepek: Angyalföld, Kőbánya-Kispest, József Attila lakótelep, legyenek lefedve, ehhez kell az ötezer kerékpár, és azért itt sokkal több embert tudunk elérni, mint hogyha elmegyünk hub-okba. Hogyha sok ilyen hub-ba kimegyünk, majd akkor kell inkább ez a 6-7-8 ezer kerékpár is, de teszteljük, nézzük, és hát puding próbája az evés, és ami miatt most jó, hogy egy ilyen keretszerződésünk lesz, hogy tudunk rugalmasan... Szóval, ha azt látjuk, hogy ez túl sok volt, akkor nem rendelünk meg többet. Ha azt látjuk, hogy itt nem működik, akkor átteszünk, vagy máshova kerékpárokat... Ezzel lehet majd kezelni.

Dr. Walter Katalin vezérigazgató, BKK Zrt.: Csak akkor egy rövid válasz, én a közbeszerzéssel még közben egyeztettem, mivel ez nem nyílt eljárás, hanem tárgyalásos, ezért a most, akik már ajánlatot tettek, azoknak a nevét nem mondhatjuk el. Ami nyilvános, az az, hogy ki jelentkezett a letelepítésére, és közülük adtak be most négyen ajánlatot.

Nagy Bence digitális csatornák üzletfejlesztése vezető, BKK Zrt.: Igen, mert én közben... bocsánat... hogy ki adott ajánlatot azt nem lehet, de aki ajánlati szakaszban... - ez a magyar közbeszerzésnek a szépsége - megmondhatjuk, most mondok néhányat. A jó hír, hogy ezek nagy nemzetközi cégek, itt azért abszolút az volt az elvárás, hogy aki sok tízezer kerékpárt üzemeltet, hogyha nem is ötezres rendszert, de több ezres rendszert üzemeltet, mind ilyen szereplők egyébként. És akkor a jó hír az, hogy aki...most négy nevet, akkor be lehet mondani. Aki az ajánlati szakaszban benne van, azt be lehet mondani. Ő nem biztos még, hogy az ajánlatot... elnézés, ezt a lelkünkre kötötték... Négy szereplő: NextBike, nem meglepő módon, aki ugyebár most is a Csepel mint fővállalkozó mögött áll alvállalkozóként, a Ride Movie nevű, egyébként az egy olasz cég, a Beryl nevű cég, illetve az Inutba nevű cég. Mind nagy nemzetközi játékosok sok éves tapasztalattal és sok-sok városban, országban való tevékenységgel.

Elnök: Van-e még a BKK részéről kiegészítés? Nincsen. Gulyás Gergely Kristóf kért szót, parancsoljon.

Gulyás Gergely Kristóf bizottsági tag: Köszönöm a szót, én csak... szerintem a jövőbe mutatólag kezdeni kell gondolkodni azon, hogy akkor hogy is néz majd ki mondjuk egy elektromos Bubi is magába foglaló bérletstruktúra. Nyilván ez, hogyha mondjuk lehet differenciálni... Mert szerintem van különbség a között, hogy valaki hosszú távon akarja még használni belvárosból kifele, vagy pedig akár rövid távra is ez szükségszerűség, hogy nem tudja másképp használni, mert... lehet, hogy itt akár nyugdíjasok számára lehetne kedvezményt adni elektromos Bubit. Szerintem itt van ok, amiért lehet ezeken gondolkodni. Hogy ebben elindult-e már bármilyen fajta gondolkodás? Hogyha nem, akkor pedig szerintem kérném elnök urat, hogy a bizottságban akkor legyen már majd erről valamilyen fajta gondolkodás.

Elnök: Ha jól értem, ez valamikor 2026 elején, vagy második felében lesz esedékes, mire ez a rendszer eljut odaig, tehát még szerintem erre lesz időnk. Biztos, hogy kell a kérdést sok szempontból mérlegelni. Ugye itt a legpozitívabb scenárióban is negyed annyi elektromos bicikli lenne, mint hagyományos, akár még kisebb arány is. Tehát a teljes tarifaegyenlőség azt is okozná, hogy valójában hozzáférési problémákat okoznánk, mert nyilván az emberek, ha ugyanannyiba kerül, szívesebben használnák az elektromost, és akkor abból egy hiánygazdasági logikán azonnal az lenne, hogy pont, amikor kell a hegyre, akkor nem lenne. Tehát biztos, hogy differenciálni kell ezt valahogy árazásban, hogy ez mondjuk a bérletkedvezménnyel és egyéb kedvezménypolitikákkal, hogy fér össze, ezt valóban ki kell találni. De erre gondolom a BKK hoz javaslatot még a tender lezárása és a megvalósítás közti időszakban majd. Én még annyiban reagálnék vezérigazgató asszonynak, hogy értem. Szerintem az 5000 forint az egy büntetőpótdíj gyakorlatilag. Én azt vetném fel, hogyha egyébként a rendszer teljes rugalmassága megvan, akkor egy olyan díjat, ami arányos azzal, amennyit mondjuk - hogy itt szerepel például a gamification funkció, tehát hogy felhasználóknak, ugye ezt csinálják a nagy rendszerek az angolszász világban, hogy felhasználók azért kaphatnak kreditet, hogy egy olyan biciklit elvisznek a helyére, ami nincs a helyén - most leegyszerűsítve - tehát nyilván amennyit mondjuk kifizetnének egy random felhasználónak, hogy azt a biciklit odamenjen és elvigye onnan, annyit kiszabni szerintem érdemes, és ez valószínűleg kisebb díj, mint 5000 forint. Tehát érdemes lenne megnézni, hogy ilyen módon tudjuk-e azt nem bátorítani, nem ösztönözni, de legalább - hogy mondjam - egy realiztikus, nem büntető jellegű díjjal sújtani, hogyha valaki két állomás között teszi le. És nyilván akár ebben lehet az is, hogy sűrű állomáshálózat mellett, ahol ez egy kisebb távolság, ez a díj más, mint a nagyon ritkás kertvárosias szerkezetben. New York csinálja ezt például, tehát azért van erre példa, szerintem érdemes ezt megnézni, mert azért azt gondolom, hogy főleg ahogy a ritkább városrészekben érünk ki, egyre inkább a buszmegállókhöz hasonló rágyaloglási távolságok miatt ez a kérdés föl fog merülni, hogy sietség esetén erre van-e lehetőség, vagy nincs. A hozzászólások sorrendjében Dományi Bálint következik. Parancsoljon!

Dományi Bálint bizottsági tag: Köszönöm. Úgy látom, a távlati bővítési elképzelések nagy hangsúlyt fektetnek a külső kerületek, és ezen belül is a viszonylag sűrűbben lakott lakótelepek és helyi alközpontok kiszolgálására. Ha jól fordítom le, akkor ez egyrészt a ráhordásra irányulna, tehát módváltási lehetőségeket igyekezne megtalálni, illetve bővíteni a Bubi ilyen kiterjesztése. A másik pedig az ottani lakóterületek és az ott elérhető szolgáltatások: oktatás, munkahelyek jobb elérhetőségét szolgálná. A tapasztalatok szerint - más városok példája alapján - mennyire tér el a napi használati profil, ilyen esetben, a megszokott belvárosi mintázattól? Ahol ugye végül is a nap minden szakában, sőt még késő este is lerakják, fölveszik a bringákat folyamatosan használják, itt pedig azért előzetesen arra gyanakszom, hogy lenne egy erős periodicitás, mármint reggel bevinné a kerületközpontba, vagy az intermodális központba, délután meg fölvenné a használó, közöttük meg egyhelyben áll kihasználatlanul. Tehát, hogy mennyire tűnik ez kritikusnak így előzetesen, vagy mit remél a BKK a Rákosmenti Pilot projektből ezzel kapcsolatban kinyerni? A másik, ami szintén ide kötődik, hogy a Bubi egy sikeréhez annak idején hozzájárult, hogy össze volt kötve egy kerékpárosbarát forgalomtechnikai csomaggal. Külső kerületekben tervez-e ilyet a BKK? Most nem kifejezetten kerékpárút építésekre gondolok, hiszen éppen a diszperz jellege miatt lehetetlen 2000 mellékutcát így átalakítani, viszont nagyon is lehetne egységesen Tempo 30-as övezeteket bevezetni, bizonyos kritikus csomópontokat átalakítani, mint arról az első napirendi pontnál volt is szó. Tehát, hogy párosul-e ez a 2030-ig vizionált, fokozatos kiterjesztés egy beavatkozási csomaggal? A harmadik kérdésem pedig az, hogy jól hallottam-e, hogy 25 kiló lenne a tömege? Merthogy a mostani az 21,4, ha a Google keresésem helyes volt. Tehát nagyon nem lenne szerencsés, ha nehezebb lenne a mostaninál. Köszönöm.

Elnök: Köszönöm. Biczók Péter.

Biczók Péter bizottsági tag: Illetve attól függően lefelé ugye jó a 25 kiló is, hiszen akkor még gyorsabban is megy. És pont erre nem kaptunk választ, hogy hogyan tudják majd biztosítani, hogy mondjuk a hegyvidéken fönt áll, nem tudom, öt elektromos kerékpár, akkor azt vigye el ugye az ügyfél, és vigye le a városba, ahol majd nagyobb igény lesz rá, mint fönt. Tehát az...Folytatnám ugyanazt, hogy ugye ez nem egy prémium szolgáltatás, hogy lejövök. Az, hogy felmegyek, az még oké, de pont itt lehetne egy olyan, hogyha visszatápláljuk, akkor akár olcsóbb is lehet a visszatápláló szolgáltatás, hiszen akkor visszaadom az energiát, és visszahozom oda, ahol szükség is lesz majd erre. Egyébként nagyon örülök, hogy most már közösségi közlekedésnek tekintjük a kerékpárt is, mint ahogy vezérigazgató asszony közösségi közlekedésként hivatkozott rá, úgyhogy abszolút örülök ennek. A dokumentumban - még csak annyit, még hozzá adnám ezt a kérdést- nem emlékszem, nem láttam olyat, hogy milyen sűrűséget fogunk elérni, mondjuk a Hungária körúton belül? Csak emlékszem, amikor 2007-ben én Lyonban voltam cserediák, akkor jelent meg ugye az első európai, és ott volt 300 méter a maximum táv. Hogy most mit fogunk elérni majd a Hungária körúton belül? Köszönöm.

Elnök: Köszönöm. Balogh Balázs.

Balogh Balázs bizottsági tag: Köszönöm. Nagyjából mindennel egyetértettem, amit egyébként Dományi Bálint mondott. Egy dolgot viszont... még mielőtt a BKK válaszolna, hogy reggel elviszik a biciklit, délután nem. Én ezt azért nem látom ekkora valószínűségi problémának, nyilván valószínűleg jelentkezne, mert a legtöbb ember így használja. De például, mint külvárosi, én azt látom, hogy a kerületen belüli tömegközlekedés az messze nem ideális, és ez szerintem az összes külső kerületre igaz. Ez nem feltétlenül kritika, ez adottság nyilván ugyanúgy, ahogy a Bubi is, a tömegközlekedésnél is minél kintebb megyünk, annál nehezebb hatékonyan közlekedni. Viszont például nagyon sokszor egy napközbeni ügyet elintézni lehetne akár Bubi-val is, és nem feltétlenül csak egy ilyen be-ki üzem lenne, hogyha lennének ilyen hub-ok. Most nyilván nem kertvárosi részre gondolok. De például nálunk is azért van egy Lakatos-lakótelep, egy Gloirett-lakótelep, ott van a Havanna, van a piac. Tehát hogy vannak ilyen mini hub-ok, ahova egyébként szerintem napközben is járnának. De nem ezért kértem szót, hanem nekem egy kérdés jutott még eszembe, amit már múltkor is fel akartam tenni, hogy lesz-e tervben a Bubi 3.0-nál, a felhasználói szerződésben olyan kitétel, hogy üzleti célra való használatot bármiben korlátozzák? Mert, hogyha nagyon olcsó lesz a szolgáltatás, akkor azt fogjuk látni, hogy a Volt futárok nagy előszeretettel használják a Bubi bringákat, ami számomra teljesen érthetetlen, mert én 20 ezer forintért vateráztam a saját biciklimet, és inkább azzal dolgoznék, mint egy kölcsönbringával. Viszont hogyha ez túlságosan motiváló lesz, akkor lehet, hogy elveszi a normál felhasználók előtt, és szerintem abban egyetérthetünk, hogy nem feltétlenül ez a célja egy ilyen közbringarendszernek. Köszönöm.

Elnök: Köszönöm, reakcióra BKK.

Bodor Ádám mobilitási vezérigazgató-helyettes: Jó, köszönöm! Én először az állomássűrűsége és a free floatra reagálnék. Ugye a belvárosi területen, ahol van Mobi-Pont, ott 150 méteres sűrűségben, - és egy picit reakció is a kérdésre, - fog olyan pont rendelkezés állni, vagy már ma is áll rendelkezésre, csak még Mobi-

Pontnak hívják, nem Bubi állomásnak. Én azt gondolom, hogy itt ugye akkor még 75 méter a rágyaloglási távolság, azért ez szerintem versenyképes. Tehát a belvárosi területeken, ahol nagyon szűken vagyunk a területek híján, ott nem szeretnénk, ha széthagynák a Bubikat, járdákon se, meg sehol. Tehát a belvárosi területen, szerintem ez az 5000 forint, ahogy elnök úr mondta büntető jellegű összeg, szerintem ez indokolt, hogy ne a Bubival kapcsolatban is előálljon egy olyan helyzet, hogy rendtelenség van az utcán, a járdákon. A külsőbb területeken, ahol nincs Mobi-Pont hálózat, ott ezen szerintem érdemes elgondolkozni, hogy ahol 300-400 méteres távolságra vannak a Bubi állomások, ott ilyen csináljunk. De, ahol van jó Mobi-Pont sűrűség, ott szerintem nem érdemes free floatba kiengedni. Ha már a külsőbb kerületek: szerintem fontos az, hogy van erre tapasztalat - ezt Dományi Bálintnak mondom -, hogy külsőbb kerületekben azért kisebb a turn over, tehát kisebb a használati rate, az utilization rate, hát körülbelül a fele, tehát azért erre lehet számítani, és ezért is belülről kifelé haladunk. Először azokat a területeket akarjuk learatni, ahol nagyobb használat van, ahol nagyobb használati ráta van, ahol egy bringára vetítve többször fogják használni. De hát ezt fogjuk látni majd a piloton. A harmadik pont az a kerékpárosbarát forgalomtechnikai csomag, amire szeretnék reagálni. Ezt annak idején támogatói oldalon a Bubi 1.0-hoz én magam írtam elő. Egyébként ez szerintem működött is. Mi most a kerületi egyeztetésekre egyébként rákérdeztünk egy picit a kerületeknél, most nem akarom végigmondani. Különböző válaszokat kaptunk, hogy hajlandóak-e ilyeneket bevállalni. Ez egyébként majd valószínűleg azért a bővítés ütemében is tükröződni fog. Volt olyan, aki kifejezetten nem akart ilyen csinálni, és szerintem ez egy fontos lépés. Én bízom benne, hogy azért erre van egy-két évünk még, hogy ezeket megcsináljuk. Én bízom benne, hogy ezek a kis korrekciós összegek is egy picit nőni fognak az elkövetkezendő években, és ezt össze tudjuk kapcsolni a Bubi terjeszkedéssel is.

Nagy Bence digitális csatornák üzletfejlesztése vezető, BKK Zrt.: És én is akkor reagálnék egy-két pontra. Kezdeném az üzleti felhasználással: a jó hír, hogy már most is benne van az ÁSZF-ben egyébként. Hát így mindig egy picit így előrébb járnak. Nyilván mi ezt vizsgáljuk, egyébként nem tudom, hetente megnézik a kollégák, lehet látni, használati számban, hogy mi a kiugró, mik azok a mintázatok. Azért elég egyértelmű, és akkor ezen szereplőket kizárjuk. Mindig lesz ilyen, jövőben is ki fogjuk zárni. Egyetértünk egyébként, egyébként abszolút. A másik az egy kis komment volt, hogy mennyi lesz az e-bringáknak a száma, hogy most a tervek... ezek ilyen elképzelt tervezetek, hogy 4000 sima bringa, ezer e-bringa, vagy a nyolcezernél hatezer, kétezer. A jó hír a keretmegállapodásban, hogy nem most kell kitalálnunk. És pont ezért választottuk ezt a közbeszerzési módot gyakorlatilag, hogy lássuk meg az emberek, hogy használják az e-bringát. Lássuk meg, hogy idősebbek, hegyvidéken, külvárosban stb. Nem most kell nekünk ezt megmondanunk, nyilván elindulunk úgy, ahogy, és adatok alapján tudunk majd dönteni. Egy nagyon szélsőséges esetben elképzelhető, hogy mindenki e-bringát szeretne és olyan olcsó árat kapunk, hogy csak na, és akkor csak e-bringát szerzünk be a minimumértéken keresztül. Akár ez is elképzelhető, nyilván nem ez az erős hipot... ez inkább egy hipotetikus ez a hatezer, kétezer. És egyébként az e-bringa árazása kapcsán pedig csak bólogatok. Igen, már most is ment abszolút a gondolkodás, hogy egy bérlet konstrukción az e-bringára is. Sok lehetőség van ezen, jövőnk majd javaslatokkal. És akkor ez a hegyvidéki kezelés, hogy ott van, nem viszik lefele, pedig viszik. Hát ez minden városban kihívás, akinek ilyen típusú a felépítése meg a rendszere, szóval a hegyre kevésbé bringáznak fel, lefelé meg sokkal szívesebben, illetve ugyanígy ezek a hétvége, nem hétvége, este, reggel, típusú dolgok, külváros, belváros, ezek mindig megvannak. Ugyebár, hogy tervezzük ezt? Mert ez mindig kihívás lesz pont. Hogyha van rásegítés, akkor is kihívás lesz. Három dolog is van: az egyik a kompenzáció, és akkor az legyen érdekelt - ugyebár így fogalmaztuk talán a prezentációban - a szolgáltató, és ebben ilyen játszunk. Szóval nem azt mondjuk... hogy ha magas használat van, tud kapni több pénzt. És abban is differenciálunk, hogy hol van a magasabb használat, és hogyha egy külvárosban van magasabb használat, azt tudjuk külön differenciálni. Hogyha hegyvidéken van magasabb használat, vigyél oda kedves szolgáltató biciklit, mert nyilván ő se szeretne magától, mert neki plusz pénz, hogyha oda visz. Ez az egyik, amivel ezt lehet kezelni, és ennek mindig egy ilyen finom hangolgatása, hogy éppen melyik területre akarom megnyomni, hogy magasabb kompenzáció legyen. Ez az egyik. A másik, hogy abszolút van ugyebár SLA is, szóval büntetünk is, és lehet kezdeni, hogy azon a területen nincs elég bringa, akkor téged büntetünk. És most ez sokkal szofisztikáltabb lesz a jövőbeli modellben, mint ami most van. Tudunk azzal játszani - nem tudom - reggel inkább külkerületben legyen bringa, délután inkább a belvárosban legyen bringa, ahol a nagyobb kereslet van. És a harmadik pedig, pont, amit a vezérigazgató asszony is említett, szóval, amit Kati is említett, most pont van egy kampány erre, hogy a nem letett kerékpárokat hordják vissza, és akkor kapnak bizonyos díjat. Mindenki regisztráljon, aki szeretne, dechatlon nyereményeket nyerhet. Na viccet félretéve, sokkal erősebb ilyen gamification típusú, vonjuk be az embereket, hord fel, kapsz két ingyen utat, hogyha felviszel egy bringát a hegyvidékre, szóval az ilyen típusú a jövőbeli rendszerbe jobban be fogunk építeni, pont ezen IT fejlesztési lehetőségek kapcsán. Ezek kis építőteglák, hegyvidéken mindig kevesebb bringa lesz, ez adottság, mert onnan mindig lehordják, de hát mi ezzel a három nagy eszközzel tudunk majd javítani a helyzeten.

Elnök: Köszönöm. Van még reakció? Szerintem a vita végére értünk. Én összefoglalólag annyit szeretnék mondani, hogy szerintem nagyon fontos a Bubi megújítása. Arra kérem a BKK-t, hogy feszes ütemezéssel ezt

a tendert sikerrel bonyolítsa le, és ezért mindent kövessen el, és azt kérem, azt javaslom, hogy amennyire csak lehet, arra törekedjünk, hogy egyből legalább az 5 ezres biciklis számmal induljunk el a Bubi 3.0 indulásával, és az ehhez szükséges döntéseket terjessze elő a városvezetés és a BKK. Ezt abszolút esszenciálisnak gondolom, és nélkülözhetetlennek gondolom, hogy a Bubival továbblépjünk a külső kerületek, a lakótelepek, a külső metróállomások irányába, Kőbánya, Kispest, Újpest, óbudai lakótelepek felé bővítsük a Bubit. Szerintem mindent el kell követnünk azért, hogy ezt teljesítsük, ez a tender, ez akkor ezt biztosítja. Azt gondolom, hogy a megfelelő döntéseket majd a Fővárosi Közgyűlésnek meg kell ahhoz hoznia, hogy ezt a méretű rendszert és ezt a kiterjedésű rendszert el is tudjuk kezdeni üzemeltetni már a harmadik generációs Bubi üzembeállításától rögtön. Én fontosnak tartom, hogy legyenek gyereküléssel biciklik is, meg teherbiciklik is, meg elektromos biciklik is, de a bővítés irányai közül a legfontosabbnak azt tartom, hogy minél inkább a külső kerületek, a nagy sűrűségű lakóterületek felé elkezdjük bővíteni a Bubit, és azt remélem, hogy ebben gyors döntéseket tudunk hozni, amint a tender lezárul. Köszönöm szépen, hogyha nincs további hozzászólás, akkor a vitát... ja, de van Kerékpárosklub, Emődy Barbara, parancsoljon.

Emődy Barbara, Magyar Kerékpárosklub: Köszönöm szépen. Visszautalnék az első pontban elmondottaimhoz. Azt gondolom, hogy ehhez tényleg kellene csatlakoztatni egy kerékpárút fejlesztési tervet, és hogyha... az is teljesen jó, hogy ahova Bubi kimehet külvárosba, azokat a kerületeket esetleg jobban fejleszteni. A lényeg, hogy viszont kell hozzá forrást nyújtani. Köszönöm szépen.

Elnök: Köszönöm szépen. Ebben egyébként egyetértünk. Szerintem ezért is fontos, hogy ez a kis korrekciós keret ne csak meglegyen, hanem növekedjen is, hogy ilyen típusú lépések legyenek rendszerszinten. Tehát ebben egyetértünk. Köszönöm, akkor szavazni fogunk. Kérdezem a Bizottságot, hogy a BKK tájékoztatójának elfogadásával ki ért egyet? Kérem szavazzanak!

A szavazásra feltett döntési javaslat pontos tartalma:

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy tudomásul veszi az előterjesztés 1. számú mellékletében foglaltakat.

(Szavazás)

129/2025. (IV.14.) KKV B HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy tudomásul veszi az előterjesztés 1. számú mellékletében foglaltakat.

Szavazás eredménye: 10 igen, 0 nem, 0 tartózkodás
Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

Elnök: 10 igen egyhangúval a bizottság egyhangúlag támogatta, köszönöm szépen.

4. napirendi pont: Javaslat döntés meghozatalára a Fővárosi Közgyűlés 2025. február 29-i ülésén elhangzott és el nem fogadott interpellációval összefüggésben

Előterjesztő: Vitézy Dávid

Előkészítő: Képviselő

Elnök: Következik a negyedik napirendünk, egy elutasított interpellációval kapcsolatos bizottsági állásfoglalás. Az én interpellációmra érinti: a főpolgármestert még január végén azzal interpelláltam, hogy a Széll Kálmán téren a padok állapota kritikus, a padok nagy részét és az egyéb közterületi utcabútorok nagy részét az idő vasfoga és a karbantartás hiánya kikezdte. Ezek megrongálódtak, és azt kértem a főpolgármestertől... ugye többször ezt már nyilvánosságban még a kampányban is jeleztem ezt a problémát, és nem egyedi a probléma egyébként más nagy csomópontokban a Keleti pályaudvarnál, vagy akár itt, ha kimegyünk az Astoria térségében is, az elmúlt 10 évben elkészült, vagy 10 évvel ezelőtt a nagy, akkori 4-es metró átadása körüli dömpingben elkészült utcabútorok jelentős része igencsak lerobbant állapotban van. A többszöri jelzésem ellenére az interpellációra adott válaszban a főpolgármester arra hivatkozott, hogy forráshiány miatt itt sajnos nincs mit tenni, és nem látja időszerűnek ezt. Én ezt a választ főpolgármester úrnak nem tudtam elfogadni, és a Fővárosi Közgyűlés is csatlakozott ehhez, és elutasította a főpolgármesteri választ. Amióta ez a döntés megszületett... és ugye ilyenkor az SZMSZ-ünk szerint a szakbizottsághoz utalja a kérdést a közgyűlés és a szakbizottság mi vagyunk. Felvettem a kapcsolatot Órsi Gergely polgármester úrral a II. kerületben, hiszen a tér alsó része, a metróállomás körüli része a II. kerülethez tartozik. Polgármester úr vállalta azt, hogy a II.

kerületi önkormányzat lebonyolít egy ötletpályázatot arra, hogy hogyan lehetne ezeket az utcabútorokat a lehető legtartósabb módon lecserélni és korszerűsíteni, és vállalja is a finanszírozását ezek kihelyezésének azzal, hogy az üzemeltetés nyilván a fővároshoz fog kerülni. Az erre vonatkozó megállapodás létrejötté az ezen bizottsági döntés és az interpellációval kapcsolatos intézkedésünk után azt gondolom, hogy meg fog születni, a városvezetés is, amennyire az információim engedik, a bizottsági döntés után készen áll arra, hogy a II. kerülettel erről megállapodjon. És azt remélem, hogy ezzel egy megnyugtató és példaértékű megoldást tudunk találni legalább a Széll Kálmán tér utca bútorainak ügyére. Nyilván ettől még a Keleti pályaudvarnál, az Astoriánál, a Kelenföldi Vasútállomásnál bőven vannak még területek, ahol lépni kell, de ugye általános élel a közgyűlés elfogadta azt a javaslatomat a legutóbbi ülésén, hogy a közszolgáltatási szerződésekben hangsúlyosabb szolgáltatási szintmutatóval ellátott, számonkérhető, mért mutatóként kerüljön be az utcabútorok karbantartása úgy a Budapesti Közművek, mint a Budapest Közút felé, hiszen változatos módon üzemeltetjük ezeket. De itt a konkrét Széll Kálmán téri esetben a II. kerület vállalásának köszönhetően egy gyorsabb előrelépést tudunk elérni, ezt köszönöm innen is Őrsi Gergely polgármester úrnak. Láttam Papp Tibor úr módosító javaslatát. Őrsi polgármester úrral abban maradtunk, hogy természetesen a bíráló bizottságba be fogja vonni a fővárost, tehát lesz arra rálátásunk, hogy mit veszünk át, és nyilván gondolom, hogy az üzemeltetés átadásakor ezek a kézikönyvek és egyebek is meglesznek. Én a módosító indítványát azért nem tudom befogadni, mert abban olyan pont is szerepel, hogy mi számoltassuk be a II. kerületet itt a bizottság ülésén, ezt nem tartanám egy túl -hogy mondjam- elegáns megfogalmazásnak és határozottnak. Tehát itt mégiscsak az a helyzet, hogy a főváros kötelező feladatát egy kerület átvállalja, hogyha az I. kerület vállalná át, vagy a XVIII. kerület vállalná át, akkor is azt mondanám, hogy szerintem ilyen esetben azért ne a beszámoltatás irányába vigyük a dolgot, hanem inkább köszönjük meg a kerületnek, hogy közreműködik ebben. Tehát én emiatt a megfogalmazás miatt ezt a módosító javaslatot most nem tudom befogadni. Főigazgató urat kérdezem, hogy van-e kiegészítése? Parancsoljon!

Kiss Ambrus: Valóban körülbelül az interpelláció megszületésének környékén már elkezdtünk a II. kerülettel beszélni arról, hogy akkor ők egy ötletpályázattal és forrással is segítenék, és akkor ezt belekapcsolnánk egy meglévő tervezésbe, úgyhogy itt meg akartam várni ezt a bizottsági ülést, és utána erről az egyeztetésnek az eredményéről egy írásban is a polgármesternek visszajelzünk, hiszen ezt az elmúlt hetekben a kollégák lefolytatták, leegyeztették, külön köszönöm nekik ezért, és meg tud kezdődni mind az ötletpályázat, mind a kiviteli tervekkel kapcsolatos közbeszerzés.

Elnök: Köszönöm. Papp Tibor.

Papp Tibor bizottsági tag: Köszönöm a szót. Nagyon szívesen visszavonom ezt a B pontot, hogyha ez zavarja elnök urat. Bár itt tájékoztatásról van szó, nem beszámoltatásról, tehát gondolom, időről időre azért valamiféle tájékoztatást fogunk tudni kapni. Egyébként magával az előterjesztés szelleme is egyébként ugyanezeket sorolja, amiket én is a módosító indítványomban beterveztettem, pusztán pontosításról van szó annak érdekében, hogy ne egy biankó felhatalmazást adjunk a II. kerületnek, mert a végén még akár egy ilyen talán jól ismert felvonulási tér végén lévő, akár időkerék is kihelyezésre kerülhet, amit ugye nagyon sokáig tartott, mire sikerült onnan elvinni, úgyhogy azért jó lenne, hogyha valamiféle kontroll azért lenne azon, hogy akkor mi és hogyan kerül oda ki. Erről szól az én módosító indítványom, semmi másról, hogy ne egy biankót adjunk. Köszönöm!

Elnök: Köszönöm szépen. Barna Juditot láttam jelentkezni, parancsoljon.

Barna Judit Annamária bizottsági tag: Csak annyi, hogy... az, hogy a II. kerület ebbe beszáll, vagy gondol erről valamit, az lehetősége lett volna arra, megadatott volna a másik két kerületnek is, aki érintett a Széll Kálmán térenél, úgyhogy szerintem így ilyen értelemben ne pécézzük ki a második kerületet, aki többet tesz, mint a XII. vagy az I.

Elnök: Papp Tibor úr, viszontválaszra.

Papp Tibor bizottsági tag: Bocsánat, nem akarom hosszan. Tehát abszolút nincs semmi gond a II. kerülettel, bocsánat. Tehát abszolút nincs kipécézve. Egész egyszerűen csak annyit szeretnék, hogy a fővárosnak kellő rálátása lenne arra az ügyre. Mert az előterjesztés az úgy szól, hogy adjunk oda minden engedélyt annak érdekében, hogy akkor megoldja a második kerület ezt a kérdést, és ha a második kerület oly módon oldja meg ezt a kérdést, hogy ami mondjuk esetleg a fővárosnak nem tetszik, akkor, ha kiadunk előre minden engedélyt biankóba, akkor utána már csak az események után fogunk futni. Erről szól az előterjesztés, hogy valamiféle gyakorlati kontrollunk azért legyen ezen. Köszönöm!

Elnök: Főigazgató úr.

Kiss Ambrus: Akkor azt hiszem, megpróbálom megoldani ezt a kardinális vitát. Miután a II. kerület és a főváros között egy együttműködési megállapodás jön létre, és miután az önkormányzati törvény alapján ezt úgyis a közgyűlésnek kell jóváhagynia, nem tudja más ezt megcsinálni. Bár hány forintról is van szó, még hogyha kettőről vagy ötmilliárdról, akkor is. És ami ebben a levélben, amit akkor bizottsági ülés után írok alá, abba, beleírjuk ezt a kérést, hogy ez mindenképpen, ezek legyenek rendben, és be tudunk számolni mi, mint főváros a bizottságnak, hogyha olyan stációi vannak ennek a projektnek, és akkor így ezzel a dolgot meg tudjuk oldani. Mert azt hiszem, nem az van, hogy a II. kerület szállítja le nekünk az utcabútorokat, hanem ő beszáll a finanszírozásba, és egy kiviteli szerződés készül amúgy is, egy közbeszerzési eljárás, és ebbe csatornázzuk ezt be. Úgyhogy én szerintem ezzel a móddal, most egy jegyzőkönyvbe bementem, és úgyis a közgyűlés tárgyalni fogja az együttműködési megállapodást, meg is oldottuk ezt a problémát.

Elnök: Minden interpellációra ilyen megnyugtató megoldás szülessen, azt kívánom a Fővárosi Közgyűlésnek. Gulyás képviselő úr, parancsoljon!

Gulyás Gergely Kristóf bizottsági tag: Köszönöm a szót elnök úr, csak hogy megvédjem a mundért. Ha jól vettem ki elnök úr szavaiból, akkor kifejezetten a II. kerülettel egyeztetett erről a megoldásról. Volt-e megkeresés a XII., vagy I. kerület felé? Én nem tudok róla, hogy lett volna. És képviselő asszony, ha nem volt, akkor nem túl elegáns ezért számonkérni sem a XII. kerületi sem az I. kerületi vezetést. Egyébként mi I. kerületként többször takarítottuk is a fővárosnak ezen részét saját hatáskörben, úgyhogy szerintem a környező kerületek egységesen szívügyeként viselik a Széll Kálmán tér sorsát, nem kellene emiatt sem a XII.-re, sem az I.-re mutogatni.

Elnök: Széll Kálmán tér utcabútorokkal érintett alsó része teljes egészében a II. kerület területén található, tehát emiatt a II. kerülettel egyeztettem erről, így van. És Őrsi polgármester úr azonnal felvállalta a probléma megoldását, úgyhogy emiatt nem is kerestem a további környékbeli polgármestereket az ügyben. Papp Tibor úr, parancsoljon!

Papp Tibor bizottsági tag: Köszönöm szépen főigazgató úrnak is a gordiuszi csomó átvágását, az elmondottak alapján, akkor én visszavonnám a módosító indítványomat. Köszönöm szépen!

Elnök: Hurrá, köszönjük szépen! Módosító indítványát Papp Tibor visszavonta, az eredeti indítványról kell akkor döntenünk. Főjegyző urat még hadd kérdezzem technikailag, hogyha itt ilyen gyors megoldások születnek, akkor ez tekinthető az interpellációval kapcsolatos bizottsági jelentésnek? Ez a szavazásunk?

Dr. Számadó Tamás főjegyző: Igen.

Elnök: Akkor ekként is tekintsük, kérem. Kérdezem a bizottságot, hogy támogatja-e az előterjesztésem a Széll Kálmán téri interpelláció kapcsán? Kérem szavazzanak!

A szavazásra feltett döntési javaslatok pontos tartalma:

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy:

- 1. elfogadja a Bizottság elnökének tájékoztatását, és támogatja a Széll Kálmán téri utcabútorok mihamarabbi megújítását és cseréjét.*
- 2. felkéri a főpolgármestert, hogy minden szükséges hozzájárulást adjon meg Budapest Főváros II. kerület Önkormányzata részére a Széll Kálmán téri utcabútorok cseréjéhez és a folyamatról a Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottságot tájékoztassa.*

*felelős: főpolgármester
határidő: 2025. április 30.*

(Szavazás)

130/2025. (IV.14.) KKVH HATÁROZAT
--

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy elfogadja a Bizottság elnökének tájékoztatását, és támogatja a Széll Kálmán téri utcabútorok mihamarabbi megújítását és cseréjét.

Szavazás eredménye: 10 igen, 0 nem, 0 tartózkodás
Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

131/2025. (IV.14.) KKVH HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy felkéri a főpolgármestert, hogy minden szükséges hozzájárulást adjon meg Budapest Főváros II. kerület Önkormányzata részére a Széll Kálmán téri utcabútorok cseréjéhez és a folyamatról a Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottságot tájékoztassa.

felelős: főpolgármester
határidő: 2025. április 30.

Szavazás eredménye: 10 igen, 0 nem, 0 tartózkodás
Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

Elnök: Köszönöm. 10 igen, egyhangúlag a bizottság elfogadta, köszönöm szépen. Őrsi polgármester úrnak innen is köszönjük a felelősségvállalást az ügyben.

5. napirendi pont: Javaslat Állatvédelmi Alap felhasználásával kapcsolatos egyes döntések meghozatalára

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Főjegyzői Iroda

Elnök: Következik az Állatvédelmi Alap felhasználásával kapcsolatos előterjesztés. Ugye itt is a kiskorrekcióhoz hasonlóan arról van szó, hogy a költségvetési megállapodás részeként értük azt el, hogy az állatvédelemre egy új alap nyíljon a főváros költségvetésében, amelynek több eleme is van. Ezen elemek közül hármát nevesített a Fővárosi Közgyűlés a korábbi döntéseivel. Az egyik ilyen az az Illatos úton, a FÖRI állatvédelmi telephelyén a körülmények javítása. Az erre nevesített forrás több mint 15 millió forint, erre a FÖRI igazgatója, illetve az Illatos úti telephelyet vezető állatorvos kolléga készített egy részletes javaslatot, ezt előzetesen egyeztetettük, és így került ez be most ide a bizottság elé, hogy egy elvi hozzájárulást ehhez adjunk meg. Ebben szerepelnek új, rágásbiztos, szigetelt kutyaházak az Illatos úton lévő kutyák számára, napvitorla kihelyezése, nemcsak a Széll Kálmán térre helyezünk ilyeneket, hanem az Illatos úti kutyakenelek fölé is, hogy a nyári melegben ez védje az oda bekerült állatokat, illetve az állatorvosi ellátáshoz új ultrahang, műtőasztal, kezelőasztal, otoszkóp, melegítőpárna és így tovább, illetve a kóbor macskák befogásához különböző eszközök, állatjátékok és egyéb szerepelnek ebben. Tehát azt gondolom, hogy ténylegesen az Illatos úton az oda bekerülő állatok ellátásának színvonalát, minőségét javító intézkedéseket tudunk ebből a forrásból megvalósítani. A FÖRI által tett javaslatot én elfogadásra javaslom a bizottságnak. Az Állatvédelmi Központ kapcsán ott az előkészítés további lépéseiről szól az előterjesztés. Engem meggyőzött az utóbbi időszak arról, hogy ténylegesen kell ezzel foglalkoznunk és helyes döntést hozott ez ügyben a közgyűlés. Tehát az, hogy az állatvédelmi kapacitásaink és képességeink bővítése, mint ambíció megmaradjon a főváros esetében, ez fontos, és az ehhez szükséges előkészítő lépéseket meg kell tenni. Vannak ebben jó mintáink, és azt gondolom, hogy ezeket érdemes figyelembe venni. Az ivartalanítás kapcsán pedig ugye civilekkel együttműködve a visszajelzéses ivartalanításra tett - nagyobb macskakolóniák, budapesti macskakolóniák esetében- javaslatot az előterjesztés, ezt is támogatjuk, és azt gondolom, hogy a megfelelő civil támogatást ehhez is meg lehet szerezni. Nyilván azt gondoljuk, hogy ezt alapvetően olyan helyeken lehet megtenni, ahol ezeknek az állatcsoportoknak... hogy mondjam, az, hogy ahol ők élnek, annak a tulajdonviszonya tisztázott, és a tulajdonos hozzájárul ehhez. Azt gondolom, hogy például akár a jelentősen szétterülő Budapesten tartó vasúti területek erre alkalmasak lehetnek. Körül fogjuk ezt járni, hogy hol tudunk ebben hatékonyan előrelépni a civilek segítségével, ezt is célozza ez az előterjesztés, úgyhogy én javaslom ezt elfogadásra. Előterjesztőt kérdezem, hogy van-e még kiegészítés? Főigazgató úr, parancsolj!

Kiss Ambrus: Egy kiegészítés, ami nem az előterjesztés része, csak hangozzon el a jegyzőkönyv számára is, hiszen itt vannak megint a civil szervezetek, akik a múltkor is felajánlották azt, hogy segítenek a BMSZKI-nél a hajléktalan emberek kapcsán komfortosítani a kutyák elhelyezéséhez, és ezt nagyon szépen köszönöm, a segítséget. Tudom, hogy hétfőn volt a második körös egyeztetés, akkor abban maradtak a felek, hogy lehetővé teli ponyva, új kutyaházak és kutyatáp kapcsán egy együttműködési megállapodás jön létre, úgyhogy

sajnálom, hogy eddig húzódozott, de remélem, hogy most akkor sikerült felgyorsítanunk a folyamatot. Köszönöm szépen.

Elnök: Már a bizottsági ülésnek lett egy ilyen haszna, ennek is örülünk, köszönjük szépen. Kérdezem, hogy van a bizottság tagjai körében hozzászólási szándék? Ha ilyet nem látok, akkor a FÖRI igazgatóját kérdezem, hogy van-e kiegészítése? Civil oldalról, van-e? Ha nincs, akkor szerintem továbblépünk, de hogyha van, akkor jelezzék. Ha nincsen, akkor pedig szerintem, ha egyetértenek az előterjesztéssel, akkor a jelenlétükkel ezt megerősítik, ezt köszönjük, akkor viszont továbblépnénk a szavazás irányába, hogyha egyébként ez ügyben egyetértés van. Kérdés, parancsoljon.

Bóday Pál elnök, Macskaárvaház Alapítvány: Egyrészt köszönjük a meghívást. Ezekkel a javaslatokkal tulajdonképpen ez a forrás ki is merült? Vagy lehetne egy-két mondatban egy-két irányt javasolni? Amire még nagyon jó lenne, akár egy mintaprojekt szintjén pénzt fordítani.

Elnök: Ez a forrás idénre ezekkel a célokkal kimerül, de fogunk összehívni... és hát szerintem van rendszeres kapcsolat most is a civil világ és a kollégáink között. Minden ötletet köszönünk. Innen azokat a civileket is, akik nincsenek itt, hallgatják, és önöket is arra bátorítja, hogy ezeket írják le, küldjék be, hiszen a jövő évi költségvetés állatvédelmi alapjának tervezésénél tudjuk most már ezeket figyelembe venni. Most ez az előterjesztés arra vonatkozik, hogy a tavaly decemberben elfogadott, és most már áprilisban vagyunk, azóta ott benn álló pénzt, azt az idei évben még fel tudjuk megfelelő célokra használni. És ott a közgyűlés ezekre a kifejezett célokra, tehát állatvédelmi központ, ivartalanítás, Illatos úti állapotjavítás, célzottan fogadta el ezt az összeget, de hogyha vannak további javaslatok... egyébként jártunk Déri alpolgármester úrral a Rexnél is múlt héten. Újpesti Állatvédő Ligánál is jártunk, ott is kaptunk javaslatokat. Tehát gyűjtjük ezeket, hogy hogyan és miként... a főváros feladatkörébe tartozó ügyekben hol tudunk előrelépni, tehát ha vannak ilyen javaslataik, akkor kérem küldjék meg.

Bóday Pál elnök, Macskaárvaház Alapítvány: Kettőt azért, ha szabadna.

Elnök: Igen, parancsoljon.

Bóday Pál elnök, Macskaárvaház Alapítvány: Egyrészt az azért akkor hangozzon el, hogy természetesen abszolút egyetértünk, tehát az Illatos út kapcsán bármennyi pénz és bármilyen fejlesztéssel is, és ez nagyon helyes irány. Ami a hajléktalanokkal kapcsolatos ügyeket illeti, nyilván az is egy nagyon öröndetes dolog, hogy itt zajlanak megbeszélések. Ezzel együtt én mondjuk ennek a teljes körű megoldását nem az állatvédelmi forrásokból gondolnám megvalósítani. A Fővárosi Önkormányzat rengeteg pénzt költ a hajléktalanokra. Szerintem abba bele kellene ennek férni. Nyilván egy minta projekt erejéig nagyon helyes, hogyha ezt megmutatjuk, hogy ezt, hogy kell csinálni. De mondjuk én nem erre költeném el a jövőben az állatvédelem forrásait. Két irányt mondanék, amiben szerintem kíváncsi lennék a képviselőhölgyek és urak véleményére. Az egyik az ivartalanításnál, amit múltkor említettem, ezek a védett szigetek a macskákkal kapcsolatban. Ott is jó lenne egy mintaprojekt, egyébként állomások környékén bárhol ki lehetne jelölni. Nyilván olyan kerületben kéne, ahol a kerület vezetése is ez iránt elkötelezett, mert úgy könnyebb lenne a dolog. A két irány pedig a madarakkal kapcsolatos ügyek. A város... a városban elég sok konfliktus van madarak és emberek között, különösen a galambok vonatkozásában. És ennek a törvényes és humánus megoldása... Egyébként ehhez is csak Bécsig kell menni, hogy erre megoldást találjon a közösség, galambdúcok építése stb. stb. A másik pedig, hogy ha igazán a klímapolitikában is szeretnénk előrelépni az állatvédelem kapcsán, akkor mindenképpen a vegán esélyegyenlőségre is érdemes lenne akár már a jövő évi költségvetésben ebből a forrásból pénzt fordítani. Ugye arról van szó, hogy aki etikai, erkölcsi, vallási vagy egészségi okokból a növényi alapú étkezést támogatja, vagy gyakorolja, az kapjon lehetőséget erre, közintézményekbe, iskolákba stb. Ne legyen ebből konfliktus. Ez egy nagyon fontos állatvédelmi, természetvédelmi, ökológiai kérdés, amire, ha szánánk forrást, akkor jeleznénk azzal azt, hogy mi értjük ennek a jelentőségét.

Elnök: Köszönöm. Macskasziget ügyben szerintem ezt érdemes megnézni... Nyilván nem könnyű erre helyet találni. Ezerféle természetvédelmi meg egyéb kérdés fölmerül, de szerintem az ivartalanítási program kapcsán erről a civilekkel lehet beszélni. Meg főtájékoztató is itt van, és gondolom, ezernyi kifogása is ellenérve lenne, de ha van ilyen terület, ami fővárosi, és erre adott esetben alkalmas lehet, ezt nyilván érdemes megnézni, hogy tudunk-e ebben előrelépni. Valóban egyébként Bécs ebben is mutat példát. Madarak ügyében én is nyilván láttam ezeket a videókat, amik terjednek az interneten, hogy a MÁV a Nyugati pályaudvaron miket csinált. És nyilván látszik, hogy egy fokozódó társadalmi érzékenység van. Vagy hogy a varjúcsapdáknál a XIII. kerületben milyen botrány tört ki.

Bóday Pál elnök, Macskaárvaház Alapítvány: Ott meg is akadályoztuk a gyilkosságot.

Elnök: Igen, igen, igen, igen. Tehát nyilván ebben is van egy fokozódó társadalmi érzékenység, egyébként országosan is, fecskék, egyéb kérdésekben is, és nyilván a városon belül is. A városnak van-e bármi, mármint a fővárosi szintnek van-e bármilyen hatásköre, erre megkérem főjegyző urat, hogy egy tájékoztatást állítasson össze, mert attól tartok, hogy nem sok, de ha kiegészít, azt köszönöm. A harmadik témában pedig: elég szűk körben van ilyen étkeztetési hatásköre a fővárosnak. A közgyűlési büfében ezt már a képviselők az igényeik révén elérték, de nem erre vonatkozott szerintem az ön hozzászólása. Az iskolai kérdésben ugye eleve elég szűk vertikumban van a fővárosnak bármilyen rálátása. Ott a legutóbbi közgyűlési ülésen volt ilyen témakör, és akkor azt hiszem azt vállalta a főváros, hogy heti egy napon ezt biztosítja. Ezt nyilván lehetne ennél még kiterjedtebbé tenni, de azt gondolom, hogy a tapasztalatok ebben segíteni fognak. Hogy milyen más terület van, ahol ebben elmaradás van, ezt szerintem egyszer át lehet nézni. Azt gondolom, hogy az ilyen tipikus-nem tudom- állatkerti büfék, és ilyenek azért erre már odafigyelnek egy ideje. De egy ilyen átnézését szerintem a fővárosi intézményhálózatnak el lehet végezni és meg lehet nézni. Főjegyző úr!

Dr. Számadó Tamás főjegyző: Igen, csak röviden... folyik egy munka, a civilekkel már egyeztettünk azt hiszem két hete második alkalommal. Illetve holnap fogunk az önkormányzatokkal, akiknek viszont számos feladatuk van állatvédelmi területen is, és próbálunk egy olyan intézkedési tervet összerakni, ami azért azt is felvázolja, hogy milyen problémák vannak, abból mi kezelhető, ha nem is azonnal, de idővel fővárosi, önkormányzati szinten. Mihez kellene az önkormányzatok, és megpróbálunk egy együttműködési hálózatot létrehozni velük. És mi az, ahol adott esetben a szabályozást kell kormányzati szinten vagy, felterjesztési joggal élve megpróbálni módosítani. És azt akartam még mondani korábban, hogy ha ilyen felvetések... de például a vegán étrend is elhangzott már, a madarak az most ilyen szempontból új, de a kapcsolat meg van közöttünk, úgyhogy nyugodtan lehet írásban is még jelezni.

Bóday Pál elnök, Macskaárvaház Alapítvány: Nagyon szépen köszönöm. Nagyon szépen köszönjük. Élni fogunk akkor ezzel a lehetőséggel. Majd kérni fogok egy közvetlen e-mail címet, és akkor írásban... Azt kell látni, hogy Budapest közel kétféle millió polgára közül a növényi étrendet választóknak a jogai folyamatosan sérülnek. Tehát azt gondolom, hogy ebben a fővárosnak van dolga, még akkor is, ha oktatási intézmények nem hozzájuk tartoznak. Rengeteg szülő konfliktusba kerül az iskolával, akiknek a gyerekei vegán módon szeretnének étkezni. Azt gondolom, hogy ez az egyik legfontosabb állatvédelmi, klímapolitikai ügy a világon, és ebben példát kellene mutatnunk, hogy legalább a jogokat megadjuk azoknak, akik... különösen egy liberális baloldali városvezetésnek azt gondolom, hogy ez minimum kötelezettsége lenne. Köszönöm szépen.

Elnök: Köszönjük szépen! Szerintem most arról döntünk akkor, hogy az állatvédelmi alap felhasználásával egyetértünk-e. A további felvetéseket pedig a további programtervezésnél akkor a hivatal, és mi is figyelembe vesszük. Hogyha megkapjuk a különböző civil egyeztetési formákon keresztül mi is, vagy én személy szerint megkapom a javaslatokat, nem csak Főjegyző úrnak küldik, azt külön köszönöm. És külön köszönöm a civileknek, hogy a hajléktalanellátásban, az állatvédelmi feltételrendszer javításában, egy minta projektben közreműködnek, és ebben elindult egy közös munka. Ha további hozzászólás nincs, akkor kérdezem a bizottságot, hogy az előterjesztést az eredeti formájában támogatják-e? Kérem szavazzanak!

A szavazásra feltett döntési javaslatok pontos tartalma:

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy:

1.
a Fővárosi Önkormányzati Rendészeti Igazgatóság állatmenhelyi kapacitásfejlesztésre tett, az előterjesztés 1. számú melléklete szerinti javaslatot jóváhagyja, és felkéri a főpolgármestert, hogy tegye meg a szükséges intézkedéseket az abban jelzett beruházások megvalósítására a költségvetési rendelet szerinti keretösszeg erejéig.

*határidő: azonnal
felelős: főpolgármester*

2.
egyetért a Fővárosi Önkormányzati Rendészeti Igazgatóság új állatvédelmi központ kialakítására vonatkozó előzetes javaslataiban megfogalmazott alapvető funkcionális elképzeléssel, és felkéri a főpolgármestert, hogy ennek figyelembevételével gondoskodjon az állatvédelmi központ megvalósításának előkészítéséről az állatvédelmi civil szervezetekkel és a kerületi önkormányzatok képviselőivel szoros együttműködésben; a Fővárosi Önkormányzati Rendészeti Igazgatóság javaslatával egyetértve támogatja e feladattal összefüggésben a Fővárosi Önkormányzat érintett intézményeinek (így különösen a Főpolgármesteri Hivatal,

a Fővárosi Önkormányzati Rendészeti Igazgatóság és a Fővárosi Állat- és Növénykert) szakértőiből álló operatív munkacsoport felállítását, a szükséges körben építészeti, urbanisztikai és lebonyolítói szakértelmet is biztosítva.

határidő: azonnal

felelős: főpolgármester

3.

egyetért azzal, hogy a Fővárosi Állatvédelmi Alapból finanszírozott ivartalanítási program keretében a 156/2025. (II. 26) Főv. Kgy. határozattal összhangban egy civil szervezetek által végzett TNR (az állatok befogását, ivartalanítását és visszahelyezését célzó) beavatkozások támogatására irányuló program keretében valósuljon meg, amelyben a Fővárosi Önkormányzati Rendészeti Igazgatóság diszpécsterszolgálat az érintett macskakolóniák azonosítására vonatkozóan érkező bejelentések közvetítését végző szereplőként venne részt, és felkéri a főpolgármestert az ivartalanítási program kidolgozása ennek figyelembevételével folyjon tovább.

határidő: 2025. május 31.

felelős: főpolgármester

(Szavazás)

132/2025. (IV.14.) KKVH HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy a Fővárosi Önkormányzati Rendészeti Igazgatóság állatmenhelyi kapacitásfejlesztésre tett, az előterjesztés 1. számú melléklete szerinti javaslatot jóváhagyja, és felkéri a főpolgármestert, hogy tegye meg a szükséges intézkedéseket az abban jelzett beruházások megvalósítására a költségvetési rendelet szerinti keretösszeg erejéig.

határidő: azonnal

felelős: főpolgármester

Szavazás eredménye: 10 igen, 0 nem, 0 tartózkodás

Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

133/2025. (IV.14.) KKVH HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy egyetért a Fővárosi Önkormányzati Rendészeti Igazgatóság új állatvédelmi központ kialakítására vonatkozó előzetes javaslataiban megfogalmazott alapvető funkcionális elképzeléssel, és felkéri a főpolgármestert, hogy ennek figyelembevételével gondoskodjon az állatvédelmi központ megvalósításának előkészítéséről az állatvédelmi civil szervezetekkel és a kerületi önkormányzatok képviselőivel szoros együttműködésben; a Fővárosi Önkormányzati Rendészeti Igazgatóság javaslatával egyetértve támogatja e feladattal összefüggésben a Fővárosi Önkormányzat érintett intézményeinek (így különösen a Főpolgármesteri Hivatal, a Fővárosi Önkormányzati Rendészeti Igazgatóság és a Fővárosi Állat- és Növénykert) szakértőiből álló operatív munkacsoport felállítását, a szükséges körben építészeti, urbanisztikai és lebonyolítói szakértelmet is biztosítva.

határidő: azonnal

felelős: főpolgármester

Szavazás eredménye: 10 igen, 0 nem, 0 tartózkodás

Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

134/2025. (IV.14.) KKVH HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy egyetért azzal, hogy a Fővárosi Állatvédelmi Alapból finanszírozott ivartalanítási program keretében a 156/2025. (II. 26) Főv. Kgy. határozattal összhangban egy civil szervezetek által végzett TNR (az állatok befogását, ivartalanítását és visszahelyezését célzó) beavatkozások támogatására irányuló program keretében valósuljon meg, amelyben a Fővárosi Önkormányzati Rendészeti Igazgatóság diszpécsterszolgálat az érintett macskakolóniák azonosítására

vonatkozóan érkező bejelentések közvetítését végző szereplőként venne részt, és felkéri a főpolgármestert az ivartalanítási program kidolgozása ennek figyelembevételével folyjon tovább.

határidő: 2025. május 31.

felelős: főpolgármester

Szavazás eredménye: 10 igen, 0 nem, 0 tartózkodás

Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

Elnök: 10 igen egyhangú szavazattal a bizottság támogatta. Köszönöm szépen mindenkinek!

6. napirendi pont: Egyebek

Elnök: Egyebekben kérdezem a bizottságot, hogy van-e bárkinek hozzászólása? Ilyet nem látok. Kettő hét múlva, április 28-án találkozunk a közgyűlés előtti bizottsági ülésen. Köszönöm szépen! Ja, így van, bocsánat, jó, hogy mondja Déri képviselő úr! Ugye a bizottság tagjai a bizottsági tagságukból eredően tagjai annak a bíráló bizottságnak, ami a fővárosi cégvezetők, cégvezetői pozíciókra benyújtott pályázatok elbírálását végzi. Ennek a bizottságnak nem én vagyok az elnöke, hanem ez egy összevont bírálóbizottság a tulajdonosi bizottsággal, és főpolgármester úr felkérése alapján Orbán Árpád úr, a Tulajdonosi Bizottság elnöke látja el ennek a bizottságnak az elnöki feladatait. Tehát ennek a bíráló bizottságnak, ha jól tudom, elég sok ülése lesz, hiszen mind a 43 jelentkezőt meg szeretné hallgatni a bizottság... és ez lesz a javaslat, ha jól értem, de nem tudom, nem én döntök róla. Azt tudom, hogy több ülésre kell számítani, ezek pontos időpontját nem én szabom meg. Nincs összehívva még mindig. *(Mikrofonon kívül: És jött rá meghívó? - Most jött.)* Akkor most el is mondom, hogy holnap 13 órakor lesz a bíráló bizottság alakuló ülése. Kérem a bizottság tagjait, hogy minél nagyobb számban legyünk jelen, mert ha jól értem, az elvárás az, hogy mind a két bizottság határozatképes formában legalább 6 fővel legyen... vagy valami... Én ilyen elvárást hallottam, vagy ezt kérte tőlem a Tulajdonosi Bizottság elnöke. De hát ennek a bírálóbizottságnak az eljárási szabályai nem teljesen körülhatároltak... tehát szerintem abban ez lesz, tehát helyesebbnek tartanám, hogyha már a klímavédelmi bizottságnak ebben részt kell venni ebben a folyamatban, akkor a többséget, vagy legalábbis a határozatképességet minden esetben biztosítaná a mi bizottságunk is, úgyhogy kérem a bizottság tagjait, vegyenek részt ebben a munkában. Köszönöm szépen.

(A bizottsági ülés végének időpontja: 11 óra 48 perc)

k.m.f.

Balogh Balázs s.k.
bizottsági tag

Vitézy Dávid s.k.
elnök

A jegyzőkönyv 9 db határozatot tartalmaz

mellékletek:

1. Meghívó
2. Jelenléti ív
3. Előterjesztések
4. Szavazóképpel lebonyolított szavazások számítógépes adatainak a határozatokhoz rendelt listája

A bizottság tagjai:

aláírás

- aláírás



1000284879621

ikt. szám: FPH157 /9 - 2 /2025

MEGHÍVÓ

Tisztelt Hölgyem/Uram!

A Fővárosi Közgyűlés Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottsága
2025. április 14-én (hétfőn) 10.00 órai kezdettel tartja következő ülését,
melyre tisztelettel meghívom.

Az ülés helyszíne: **Főpolgármesteri Hivatal, 1052 Budapest, Városház u. 9-11., III. em. 316. tárgyaló**

Napirendi javaslat:

Nyílt ülésen tárgyalandó bizottsági előterjesztések:

1. Javaslat a 2025-2026. évi Kiskorrekciós beavatkozásokkal kapcsolatos döntések meghozatalára

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: BKK Zrt., Városüzemeltetési Főosztály

2. Javaslat a zavarmentes troli közlekedésről

Előterjesztő: Vitézy Dávid

Előkészítő: Képviselő, BKK Zrt.

3. Javaslat a Bubi 3.0 koncepcióról

Előterjesztő: Dr. Walter Katalin

Előkészítő: BKK Zrt.

4. Javaslat döntés meghozatalára a Fővárosi Közgyűlés 2025. február 29-i ülésén elhangzott és el nem fogadott interpellációval összefüggésben

Előterjesztő: Vitézy Dávid

Előkészítő: Képviselő

5. Javaslat Állatvédelmi Alap felhasználásával kapcsolatos egyes döntések meghozatalára

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Főjegyzői Iroda

6. Egyebek

Esetleges távolmaradását a [REDACTED]@budapest.hu e-mail címen vagy a +36 30-[REDACTED] telefonszámon szíveskedjen jelezni.

Együttműködésüket köszönjük!

Budapest, 2025. április 11.

Tisztelettel:

Vitézy Dávid sk.
elnök





Klimavédelmi Bizottság

Névsor file: C:\Users\MikroVoks\Documents\GLOBOMAX\Névsor\Klima védelmi.NEVSOR

File:

C:\Users\MikroVoks\Documents\GLOBOMAX\Jegyzőkönyv\Klimavédelmi_Bizottság\2025.04.14\2025

április 14 001.NAPLO

2025.04.14, 10:00

J E G Y Z Ő K Ö N Y V

Pult	Név	Voks	Frakció
1	Vitézy Dávid	1	-
2	Vendég 1	0	-
3	Vendég 2	0	-
4	Vendég 3	0	-
5	Vendég 4	0	-
6	Vendég 5	0	-
7	Déri Tibor	1	-
8	Barabás Richárd	1	-
9	Balogh Balázs	1	-
10	Dr. Andrejszki Tamás	1	-
11	Biczók Péter	1	-
12	Dományi Bálint	1	-
13	Várady Zoltán	1	-
14	Vendég 7	0	-
15	Vendég 8	0	-
16	Vendég 9	0	-
17	Vendég 10	0	-
18	Vendég 11	0	-
19	Vendég 12	0	-
20	Vendég 6	0	-
21	Vendég 13	0	-
22	Vendég 14	0	-
23	Vendég 15	0	-
24	Vendég 16	0	-
25	Vendég 17	0	-
26	Vendég 18	0	-
27	Vendég 19	0	-
28	Vendég 20	0	-
29	Papp Tibor	1	-
30	Vendég 21	0	-

31	Gulyás Gergely Kristóf	1	-
32	Vendég 22	0	-
33	Vendég 33	0	-
34	Vendég 34	0	-
35	Barna Judit Annamária	1	-
36	Vendég 36	0	-

-----Időkorlátozás nélküli //Méretlen-----

► Déri Tibor

Szavazás eredménye

#: 1027 Száma: 25.04.14/0/0/A/KT

Ideje: 2025 április 14 10:02

Típusa: Nyílt

Határozat; Elfogadva

Egyszerű

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	9	100.00	81.82
Nem	0	0.00	0.00
Tartózkodik	0	0.00	0.00
Szavazott	9	100.00	81.82
Nem szavazott	0		0.00
Távol	2		18.18
Összesen	11		100.00

Megjegyzés:

Név	Voks	Frakció
Dr. Andrejszki Tamás	Igen	-
Balogh Balázs	Igen	-
Barna Judit Annamária	Igen	-
Biczók Péter	Igen	-
Déri Tibor	Igen	-
Dományi Bálint	Igen	-
Gulyás Gergely Kristóf	Igen	-
Papp Tibor	Igen	-
Vitézy Dávid	Igen	-
Barabás Richárd	Távol	-
Várady Zoltán	Távol	-

1027

Száma: 1899.12.30/0/0/A/KT

-----Napirendi pont-----

1

-----Időkorlátozás nélküli //Méretlen-----

► Dr. Andrejszki Tamás

► Vendég 10

► Vendég 10

► Vendég 9

► Papp Tibor

► Vendég 1

► Vendég 9

► Papp Tibor

► Vendég 9

► Vendég 9

► Dományi Bálint

► Dományi Bálint

► Vendég 10

► Papp Tibor

► Balogh Balázs

► Vendég 1

► Vendég 14

► Vendég 14

Szavazás eredménye

#: 1028 Száma: 25.04.14/1/0/A/KT

Ideje: 2025 április 14 10:29

Típusa: Nyílt

Határozat; Elfogadva

Egyszerű

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	8	80.00	72.73
Nem	0	0.00	0.00

Tartózkodik	2	20.00	18.18
Szavazott	10	100.00	90.91
Nem szavazott	0		0.00
Távol	1		9.09
Összesen	11		100.00

Megjegyzés:

Név	Voks	Frakció
Balogh Balázs	Igen	-
Barabás Richárd	Igen	-
Barna Judit Annamária	Igen	-
Déri Tibor	Igen	-
Dományi Bálint	Igen	-
Gulyás Gergely Kristóf	Igen	-
Papp Tibor	Igen	-
Vitézy Dávid	Igen	-
Dr. Andrejszki Tamás	Tart.	-
Biczók Péter	Tart.	-
Várady Zoltán	Távol	-

1028

Száma: 1899.12.30/1/0/A/KT

Szavazás eredménye

#: 1029 Száma: 25.04.14/1/0/A/KT

Ideje: 2025 április 14 10:29

Típusa: Nyílt

Határozat; Elfogadva

Egyszerű

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	9	90.00	81.82
Nem	0	0.00	0.00
Tartózkodik	1	10.00	9.09
Szavazott	10	100.00	90.91
Nem szavazott	0		0.00
Távol	1		9.09
Összesen	11		100.00

Megjegyzés:

Név	Voks	Frakció
Dr. Andrejszki Tamás	Igen	-
Balogh Balázs	Igen	-
Barabás Richárd	Igen	-
Barna Judit Annamária	Igen	-
Biczók Péter	Igen	-
Déri Tibor	Igen	-

Dományi Bálint	Igen	-
Papp Tibor	Igen	-
Vitézy Dávid	Igen	-
Gulyás Gergely Kristóf	Tart.	-
Várady Zoltán	Távol	-

1029

Száma: 1899.12.30/1/0/A/KT

-----Napirendi pont-----
2

-----Időkorlátozás nélküli //Méretlen-----

► Papp Tibor

► Vendég 9

► Biczók Péter

► Vendég 13

Szavazás eredménye

#: 1030 Száma: 25.04.14/2/0/A/KT

Ideje: 2025 április 14 10:38

Típusa: Nyílt

Határozat; Elfogadva

Egyszerű

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	8	80.00	72.73
Nem	0	0.00	0.00
Tartózkodik	2	20.00	18.18
Szavazott	10	100.00	90.91
Nem szavazott	0		0.00
Távol	1		9.09
Összesen	11		100.00

Megjegyzés:

Név	Voks	Frakció
Dr. Andrejszki Tamás	Igen	-
Balogh Balázs	Igen	-
Barabás Richárd	Igen	-
Barna Judit Annamária	Igen	-
Biczók Péter	Igen	-
Déri Tibor	Igen	-

Dományi Bálint	Igen	-
Vitézy Dávid	Igen	-
Gulyás Gergely Kristóf	Tart.	-
Papp Tibor	Tart.	-
Várady Zoltán	Távol	-

1030

Száma: 1899.12.30/2/0/A/KT

-----Napirendi pont-----
3

-----Időkorlátozás nélküli //Méretlen-----

► Vendég 12

► Gulyás Gergely Kristóf

► Biczók Péter

► Balogh Balázs

► Vendég 12

► Vendég 11

► Vendég 11

► Vendég 12

► Vendég 11

► Gulyás Gergely Kristóf

► Dományi Bálint

► Biczók Péter

► Balogh Balázs

► Vendég 11

► Vendég 14

Szavazás eredménye

#: 1031 Száma: 25.04.14/3/0/A/KT

Ideje: 2025 április 14 11:24

Típusa: Nyílt

Határozat; Elfogadva

Egyszerű

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	10	100.00	90.91
Nem	0	0.00	0.00
Tartózkodik	0	0.00	0.00
Szavazott	10	100.00	90.91
Nem szavazott	0		0.00
Távol	1		9.09
Összesen	11		100.00

Megjegyzés:

Név	Voks	Frakció
Dr. Andrejszki Tamás	Igen	-
Balogh Balázs	Igen	-
Barabás Richárd	Igen	-
Barna Judit Annamária	Igen	-
Biczók Péter	Igen	-
Déri Tibor	Igen	-
Dományi Bálint	Igen	-
Gulyás Gergely Kristóf	Igen	-
Papp Tibor	Igen	-
Vitézy Dávid	Igen	-
Várady Zoltán	Távol	-

1031

Száma: 1899.12.30/3/0/A/KT

-----Napirendi pont-----
4

-----Időkorlátozás nélküli //Méretlen-----

► Vendég 1

► Papp Tibor

► Barna Judit Annamária

► Papp Tibor

► Vendég 1

► Gulyás Gergely Kristóf

► Papp Tibor

Szavazás eredménye

#: 1032 Száma: 25.04.14/4/0/A/KT

Ideje: 2025 április 14 11:33

Típusa: Nyílt

Határozat; Elfogadva

Egyszerű

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	10	100.00	90.91
Nem	0	0.00	0.00
Tartózkodik	0	0.00	0.00
Szavazott	10	100.00	90.91
Nem szavazott	0		0.00
Távol	1		9.09
Összesen	11		100.00

Megjegyzés:

Név	Voks	Frakció
Dr. Andrejszki Tamás	Igen	-
Balogh Balázs	Igen	-
Barabás Richárd	Igen	-
Barna Judit Annamária	Igen	-
Biczók Péter	Igen	-
Déri Tibor	Igen	-
Dományi Bálint	Igen	-
Gulyás Gergely Kristóf	Igen	-
Papp Tibor	Igen	-
Vitézy Dávid	Igen	-
Várady Zoltán	Távol	-

1032

Száma: 1899.12.30/4/0/A/KT

-----Napirendi pont-----

5

-----Időkorlátozás nélküli //Méretlen-----

► Vendég 1

► Vendég 12

► Vendég 2

► Vendég 12

Szavazás eredménye

#: 1033 Száma: 25.04.14/5/0/A/KT

Ideje: 2025 április 14 11:46

Típusa: Nyílt

Határozat; Elfogadva

Egyszerű

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	10	100.00	90.91
Nem	0	0.00	0.00
Tartózkodik	0	0.00	0.00
Szavazott	10	100.00	90.91
Nem szavazott	0		0.00
Távol	1		9.09
Összesen	11		100.00

Megjegyzés:

Név	Voks	Frakció
Dr. Andrejszki Tamás	Igen	-
Balogh Balázs	Igen	-
Barabás Richárd	Igen	-
Barna Judit Annamária	Igen	-
Biczók Péter	Igen	-
Déri Tibor	Igen	-
Dományi Bálint	Igen	-
Gulyás Gergely Kristóf	Igen	-
Papp Tibor	Igen	-
Vitézy Dávid	Igen	-
Várady Zoltán	Távol	-

1033

Száma: 1899.12.30/5/0/A/KT

-----Napirendi pont-----

6

-----Időkorlátozás nélküli //Méretlen-----