



1000291330636

ikt. szám: FPH157 /11 - 5 /2025

Tartalomjegyzék

a Fővárosi Közgyűlés Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottsága

2025. május 12. napi nyílt ülésének jegyzőkönyvéhez

1. napirendi pont.....	4
Javaslat a rákosrendezői ingatlanok használati megállapodásával összefüggő kérdésekről.....	4
2. napirendi pont.....	5
Konzultációs kezdeményezés Budapest belvárosát övező rozsdazóna lakás célú fejlesztetőségéről.....	5
3. napirendi pont.....	13
Tájékoztató a fővárosi gyalogos közlekedés fejlesztésére vonatkozó átfogó hálózati stratégiáról.....	13
4. napirendi pont.....	18
Javaslat a Fővárosi EuroVelo kerékpár-útvonal engedélyezési terveihez kapcsolódó tulajdonosi hozzájárulás, valamint a leendő vagyonkezelői és előzetes közútkezelői nyilatkozatok kiadására.....	18
5. napirendi pont.....	33
Javaslat BKM Budapesti Közművek Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság 2025. évi üzleti tervének elfogadására	33
6. napirendi pont.....	34
Konzultáció a Radó Dezső Terv felülvizsgálatával kapcsolatban.....	34
7. napirendi pont.....	35
Tájékoztatás kérése a Fővárosi Állat-és Növénykert működéséről.....	35
8. napirendi pont.....	39
Egyebek	39

Jegyzőkönyv

Készült a Fővárosi Közgyűlés Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottsága 2025. május 12-i nyílt üléséről

Helyszín: a Főpolgármesteri Hivatal (1052 Budapest, Városház u. 9-11.) III. emelet 316. számú tárgyalója
Az ülés kezdésének időpontja: 10:01 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	nem jelent meg
4. Barabás Richárd	képviselő bizottsági tag	nem jelent meg
5. Déri Tibor	képviselő bizottsági tag	jelen van (távozik 12:02-kor)
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	nem jelent meg
11. Várady Zoltán	nem képviselő bizottsági tag	jelen van

Meghívottként jelen vannak: a mellékelt jelenléti ív szerint

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

Elnök: Jó reggelt kívánok mindenkinek! Biczók urat kérem, hogy kapcsolja be a gépét és Dományi urat is. Megállapítom, hogy az ülésünk határozatképes, a mai két közgyűlés közötti májusi Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság munkáját tehát megkezdhetjük. A napirendre javaslatot tettem az ülés összehívásakor, összesen az Egyebekkel együtt nyolc napirendi ponttal. Kérdezem a bizottság tagjait, hogy kíván-e bárki a napirendhez módosító javaslattal vagy kiegészítéssel élni? Ilyet nem látok. Amit kötelező elmondanom, de nem mondtam még el, hogy szeretném minden vendégünk figyelmét felhívni, hogy a bizottsági ülésről szó szerinti hanganyag leirat és videó felvétel is készül, a jelenlétükkel ehhez hozzájárulnak. Kérem, hogy ha hozzászólnak, akkor a vendégmikrofonokba tegyék meg az asztaloknál, és minden esetben mutakozzanak be, illetve a jelenléti ívet is írják alá a kollégáimnál. No, akkor itt az idő, szavazzunk a napirendről. Kérdezem a bizottságot, hogy támogatja-e a napirend elfogadását? Kérem szavazzanak.

A szavazásra feltett napirendi javaslat pontos tartalma:

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

Nyílt ülésen tárgyalandó bizottsági előterjesztések:

1. Javaslat a rákosrendezői ingatlanok használati megállapodásával összefüggő kérdésekről

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Főpolgármesteri Iroda

2. Konzultációs kezdeményezés Budapest belvárosát övező rozsdazóna lakás célú fejleszthetőségéről

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Várostervezési Főosztály

3. Tájékoztató a fővárosi gyalogos közlekedés fejlesztésére vonatkozó átfogó hálózati stratégiáról

Előterjesztő: Dr. Walter Katalin

Előkészítő: BKK Zrt.

4. *Javaslat a Fővárosi EuroVelo kerékpár-útvonal engedélyezési terveihez kapcsolódó tulajdonosi hozzájárulás, valamint a leendő vagyonkezelői és előzetes közútkezelői nyilatkozatok kiadására*

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Városüzemeltetési Főosztály

5. *Javaslat BKM Budapesti Közművek Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság 2025. évi üzleti tervének elfogadására*

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Városüzemeltetési Főosztály

6. *Konzultáció a Radó Dezső Terv felülvizsgálatával kapcsolatban*

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Főpolgármesteri Iroda

7. *Tájékoztatás kérése a Fővárosi Állat-és Növénykert működéséről*

Előterjesztő: Vitézy Dávid

Előkészítő: Képviselő

8. *Egyebek*

(Szavazás)

167/2025. (V.12.) KKVH HATÁROZAT

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

Nyílt ülésen tárgyalandó bizottsági előterjesztések:

1. *Javaslat a rákosrendezői ingatlanok használati megállapodásával összefüggő kérdésekről*

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Főpolgármesteri Iroda

2. *Konzultációs kezdeményezés Budapest belvárosát övező rozsdazóna lakás célú fejlesztettségéről*

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Várostervezési Főosztály

3. *Tájékoztató a fővárosi gyalogos közlekedés fejlesztésére vonatkozó átfogó hálózati stratégiáról*

Előterjesztő: Dr. Walter Katalin

Előkészítő: BKK Zrt.

4. *Javaslat a Fővárosi EuroVelo kerékpár-útvonal engedélyezési terveihez kapcsolódó tulajdonosi hozzájárulás, valamint a leendő vagyonkezelői és előzetes közútkezelői nyilatkozatok kiadására*

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Városüzemeltetési Főosztály

5. *Javaslat BKM Budapesti Közművek Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság 2025. évi üzleti tervének elfogadására*

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Városüzemeltetési Főosztály

6. *Konzultáció a Radó Dezső Terv felülvizsgálatával kapcsolatban*

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Főpolgármesteri Iroda

7. *Tájékoztatás kérése a Fővárosi Állat-és Növénykert működéséről*

Előterjesztő: Vitézy Dávid

Előkészítő: Képviselő

8. *Egyebek*

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

Elnök: A bizottság 8 igen egyhangú szavazattal a napirendjét elfogadta.

Nyílt ülésen tárgyalandó bizottsági előterjesztések:

1. napirendi pont

Javaslat a rákosrendezői ingatlanok használati megállapodásával összefüggő kérdésekről

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Főpolgármesteri Iroda

Elnök: Egyes napirendünk a Rákosrendezői ingatlanok használati megállapodásával összefüggő kérdésekről szóló előterjesztés. Előterjesztő főpolgármester, van szóbeli kiegészítés, - gondolom. Parancsoljon főigazgató úr!

Kiss Ambrus főigazgató: Igen, ugye röviden; csak ennek a státusza, ugye ez egy tulajdonképpen egy technikai lépés ahhoz, hogy folytatódjon a munka, hiszen itt abban állapodunk meg a MÁV-val, hogy mely területeket kívánja használni a vasúti közlekedés szempontjából. Ez nem összekeverendő azzal, ami a júniusi közgyűlésre fog érkezni, ahol döntünk majd, várhatóan dönt a közgyűlés arról, hogy milyen mesterterv pályázatot írjon ki, illetve dönt arról, hogy a szerződésből fakadóan milyen jogszabály módosítási igényekkel, illetve infra beruházási igényekkel lépne fel a kormány felé. Úgyhogy az előterjesztés az azt mutatja be, hogy jelenleg hol tartunk a folyamatban, és ez kifejezetten csak a MÁV-ra vonatkozó részt illeti. Köszönöm szépen!

Elnök: Köszönöm! Nekem annyi kiegészítésem lenne még, hogy egyrészt ugye ami itt vitás pont, és ami miatt nem egy végleges szöveg van előttünk, az az, hogy itt valójában azt a kérdést kell mindenképpen rendeznünk, hogy azok a használati jogai a MÁV-nak, amik a különböző, a mi területünkön, a fővárosi területen futó kábelekből, vasúti alépítményekből, vasúti infrastruktúra elemekből, de nem pályaelemekből erednek, ezeket a használatokat meddig kívánja a MÁV fenntartani. Nyilván a MÁV az MÁV, tehát nem reménykedik semmi jóban az étellel kapcsolatosan, tehát nem reméli, hogy itt nagy felújítások történnek egyhamar, tehát ő ezt az idők végezetéig szeretné fenntartani. A főváros nyilván úgy gondolja, hogy amit az araboknak a kormány megígért, hogy itt lesz vasúti felújítás, azt a főváros felé is tartani fogja, és szeretnénk cap-elni azt, tehát korlátok közé szorítani azt, hogy milyen határidőn belül kell a MÁV-nak a mi területünkön ezeket a használatokat megszüntetnie, hiszen ezek a hasznosítást részben gátolják vagy megnehezítik. Ez egyébként elég érdemi kérdés az, aminek a lezárása előttünk van, de valószínűleg éppen azért, mert ez az állami beruházásokkal összefügg. A legegyszerűbb lesz ennek egy részét, ennek a vitának az ÉKM-mel abba a megállapodásba utalni, ahol egyébként az állami beruházásokról megállapodunk. Ami még talán fontos, az az, hogy az előterjesztés szövegesen részletezi, a határozat nem megy bele részletesen, de én kiemelném, hogy a vasúttörténeti park bekötővágánya kapcsán azt, amit akkor mondtunk, amikor az arab beruházást kritizáltuk, azt most a terület új tulajdonosaként is képviseljük, értve ezalatt azt, hogy szeretnénk a vasúttörténeti park hosszú távú működését biztosítani. Tehát míg az arab befektető számára lehetővé volt téve az, hogy felszámolja ezt a vágányt, ami egyedül ellátja a vasúttörténeti park kiszolgálását, a főváros ezt szeretné a parkba integrált módon megtartani, - ugyanakkor nem villamosított vágánnyá, hiszen az érthető módon egy lakónegyedbe elég nehezen illeszthető bele - a BKV kezelésébe átvéve. Erről zajló tárgyalások vannak, még a megállapodásnak ez egy kimunkálendő eleme. Illetve úgy értem, hogy egyezség van abban, - de talán fontos, hogy ez itt is elhangozzon - hogy azt a gyalogos felüljárót, ami átvezet a vasúton ezen a területen, és biztosítja annak az északi területén egyedül az átjárást, ezt a MÁV vállalja hosszú távon kezelni, működtetni, üzemeltetni, fenntartani, egészen addig, ameddig a mi fejlesztésünk oda nem ér, hogy ennek a kiváltására sor kerülhessen. Tehát azt gondolom, hogy ezen a szakmai szinten nyilván a MÁV-val zajlik az egyeztetés, emellett továbbra is igaz az, hogy ha jól tudom, hogy Lázár miniszter úr nem válaszolt főpolgármester úrnak a közgyűlés által kezdeményezett tárgyalási kezdeményezésére, immár több mint két hónapja. Tehát azok az érdemi egyeztetések, amik akár a jogalkotási kérdésekről, akár a 2039-ig vállalt különböző közlekedési fejlesztésekről, kiserőművelésről, Szegedi úti felüljáróról, vasútfejlesztésről szólnak, ezek még mindig nem tudtak megindulni, de ezzel együtt a MÁV-val a birtokba lépésünkhöz szükséges megállapodás halad, és éppen ezért én azt javaslom a bizottságnak, hogy támogassa ezt a ma egyes napirendi pontként szereplő előterjesztést. Van-e kiegészítés vagy kérdés ehhez a bizottság részéről? Nem

látok illet, akkor a vitát lezárom, kérdezem a bizottságot, hogy támogatja-e a Rákosrendezőről szóló előterjesztést? Kérem szavazzanak!

A szavazásra feltett döntési javaslat pontos tartalma:

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy

- a) a MÁV Pályaműködtetési Zrt. és a BKM Zrt. között a rákosrendezői ingatlanok használata tárgyában kötendő szerződés állami fél által megküldött tervezetét megismerve kifejezi azt a véleményét, hogy az irányát tekintve a végleges használati megállapodás alapjaként elfogadható, azzal, hogy a végleges szerződés a biztonságos vasútüzemet nem veszélyeztető, de az ingatlanok fejlesztését lehetővé tevő véghatáridőt tartalmazzon a BKM Zrt. kizárólagos használatába kerülő területreszen jelenleg található vasúti infrastruktúra felhagyására és az ingatlanokra vonatkozó használati jogról történő lemondásra.*
- b) javasolja a főpolgármesternek, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II. 5.) önkormányzati rendelet 93. § (1) bekezdés 8. pontja alapján alapítói határozatban hívja fel a BKM Zrt. vezető tisztségviselőjét az a) pontnak megfelelő szövegezésű használati megállapodás megkötésére.*

határidő: 2025. május 23.

felelős: Karácsony Gergely főpolgármester

(Szavazás)

168/2025. (V.12.) KKVB HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy

- a) a MÁV Pályaműködtetési Zrt. és a BKM Zrt. között a rákosrendezői ingatlanok használata tárgyában kötendő szerződés állami fél által megküldött tervezetét megismerve kifejezi azt a véleményét, hogy az irányát tekintve a végleges használati megállapodás alapjaként elfogadható, azzal, hogy a végleges szerződés a biztonságos vasútüzemet nem veszélyeztető, de az ingatlanok fejlesztését lehetővé tevő véghatáridőt tartalmazzon a BKM Zrt. kizárólagos használatába kerülő területreszen jelenleg található vasúti infrastruktúra felhagyására és az ingatlanokra vonatkozó használati jogról történő lemondásra.
- b) javasolja a főpolgármesternek, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II. 5.) önkormányzati rendelet 93. § (1) bekezdés 8. pontja alapján alapítói határozatban hívja fel a BKM Zrt. vezető tisztségviselőjét az a) pontnak megfelelő szövegezésű használati megállapodás megkötésére.

határidő: 2025. május 23.

felelős: Karácsony Gergely főpolgármester

Szavazás eredménye: 8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás

Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

Elnök: A bizottság 8 igen egyhangú szavazattal támogatta.

2. napirendi pont

Konzultációs kezdeményezés Budapest belvárosát övező rozsdazóna lakás célú fejleszthetőségéről

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Várostervezési Főosztály

Elnök: Következik egy konzultációs kezdeményezés Budapest belvárosát övező rozsdazóna lakáscélú fejleszthetőségéről. A közgyűlés kérte ennek a tájékoztatónak az elkészítését. Kaptunk egy részletes írott dokumentumot, kaptunk egy prezentációt, illetve nyilván egy előterjesztést. Kívánja a prezentációt bemutatni az előterjesztő? *(A háttérből beszélgetés hallatszik)* Igen? Főépítész úr? *(A háttérben beszélgetés hallatszik)* BFVT? Akkor Ute? *(A háttérben beszélgetés hallatszik)* Igen, parancsoljon. Öné a szó, nem tudtam. Parancsoljon!

Teremy Viktória irodavezető, BFVT Kft.: Igen. Jó napot! Köszönjük szépen. Előzetesen megkapták a prezentációt, úgyhogy csak gyorsan mennék rajta végig, nem szeretnék túl sokat beszélni róla. Ugye a fővárosi

közygyűlési határozat, ami a felvezetőben is elhangzott, az volt, hogy vizsgáljuk meg, hogy a Budapest belvárosát övező rozsdáövezetben miként lehet zöldfelület növelése mellett lakások kialakítására alkalmas ingatlanberuházást megvalósítani. Van az anyagunkban egy ilyen rövid ipartörténeti áttekintés, hogy hogyan alakult Budapest településtörténete, ezt most nem ecsetelném itt nagyon részletesen. Ennek van egy ilyen idővonalas felépítése itt a prezentációban, és abban az anyagban is, amit megkaptak egy leírása. A jelen vizsgálathoz is alapvetően a barnamezős katasztert használtuk fel. Ezt 2016 óta vezetjük folyamatosan a Fővárosi Közgyűlés határozata alapján. Jelenleg ez a kataszter 2685 hektárnyi területet tartalmaz. Itt nagyon röviden kicsit ezekről a fogalmakról is szót ejtettünk ebben az anyagban. A barnamezős kataszterben mi az egységes európai barnamezős fogalmat használjuk, ez van felírva a slide-ra is, tehát erőteljesen hatással vannak a saját környezetükre, korábbi használatuk megszűnt, felhagyottak vagy alulhasznosítottak, vélt vagy valós környezeti szennyezettséggel rendelkeznek, és fejlett városi térségben található, valamint hogyha újra használatba lennének véve, akkor ez egy ilyen értéknövelő beavatkozást igényel. A magyar építészeti törvény ehhez képest egy szűkebb körben határozza meg a barnamezős területek körét, ezért ezeket megkülönböztetjük. Ugye a rozsdázóna, ami összefogja ezeket a nagyon jelentős színterületi tartalékkal, fejlesztési potenciállal rendelkező barnamezős területeket, a belvárost öleli körbe, ez a slide-on ilyen narancssárgás színnel, aláfestéssel látszik. Itt az összes barnamezős területünkben nagyjából 1240 hektárt érint ez a fejlesztési céltérség. Ebből 1100 hektár az, ami a magyar építészeti törvény fogalmának megfelelő barnamezős terület. Általában ide keveredik a rozsdáövezeti akcióterület kifejezés is. Korábban a szakma ezt valóban használta barnamezős területekre, de nemrég, néhány évvel ezelőtt a kormányzati intézkedések által ez egy olyan fogalomvá vált, hogy igazából rozsdáövezeti akcióterv minősítést a kormány adhatja egy területnek, ez kezdeményezésre indul, és jelenleg áfakedvezmény jár az itt épülő lakások után. Ez csupán 5 és fél hektárnyi területet tesz ki ebből a több, 1240 hektárnyi barnamezős területből. Azt néztük a határozattal összhangban, hogy hol lehetne lakásokat kialakítani. Itt a jelenleg véleményezés alatt álló fővárosi településtervnek a fejlesztési terv lapját, illetve a rendezési szabályzatnak az általános használati besorolását vettük alapul. Vannak olyan kategóriák, ahol megengedett a lakások elhelyezése, van, ahol a kormányrendelet ezt korlátozza, hogy milyen arányban, milyen mennyiségben lehet lakásokat elhelyezni, és van, ahol a kormányrendelet alapján nem is lehet lakásokra igénybe venni a területeket. Ez egy, - amit mi itt kimutattunk - ez egy elméleti lehetőség, ezt a kerületi önkormányzatok jelentősen korlátozhatják a saját jogkörükbe tartozó építési szabályzatok készítése során. Ez egy 590 hektárnyi területen 71 ezer darab lakás elhelyezésére van elméleti lehetőség. Ugye azért ez egy elég nagy szám, elég sűrű, intenzív beépítést igényel, tehát ezeken a területeken mindenképpen az infrastruktúra kapacitásokkal is fel kell készülni, illetve ezeket az ingatlanfejlesztésekkel összhangban kell a megfelelő kapacitásokat biztosítani. Megnéztük a zöldfelület növelés lehetőségét is, ez a zóna elsődleges célterülete a zöldfelületek növelési potenciáljának, ugye több nagyvárosi tervezett közpark is ki van jelölve ezen a területen, illetve vannak már meglévő parkok, amik azért alulhasznosítottak és minőségi fejlesztést lehetne elérni a területen, illetve magukon a fejlesztési területeken belül is elő van írva több esetben zöld területeknek a kialakítási szükségessége. Beszélni kell mindenképp itt a környezetvédelmi szempontokról is, ugye itt ez a vélt vagy valós szennyezettség kapcsán, ugye a kármentesítések felmerülnek, a talajfelszín alatti vizek szennyezettségének a felmérése, illetve, hogyha lakófejlesztésekről van szó, akkor a környezetállapot javítására is hangsúlyt kell fektetni, itt például a zaj és légszennyezés csökkentésére. A fenntartható közlekedési infrastruktúra fejlesztése alapvető ahhoz, hogy ez a zóna városszerkezethez illeszkedően tudjon fejlődni. Itt alapvetően azt néztük meg, hogy a kapacitív kötőtpályás kapcsolatokban hol vannak olyan tartalékok, amik lehetővé teszik azt, hogy már jelenleg is elinduljanak fejlesztések, illetve a másik részben pedig azt néztük, hogy közép és hosszú távon, hogyha a szükséges közlekedési fejlesztések is megvalósulnak, akkor hol lehet további lakáscélú fejlesztéseket végrehajtani. Az energiarendszerek kapcsán a dokumentumban egy nagyon rövid részt szerepeltettünk. Ugye itt a távhőszolgáltatásra való rákapcsolódásnak az ösztönzése vagy támogatása lenne egy cél. Volt egy másik közgyűlési határozat is arról, hogy hogyan lehet ezekre a területekre európai uniós forrásokat bevonni. Itt a prezentációban néhány slide-dal kiegészítettük az írásbeli anyagot ezzel kapcsolatban. Ugye vannak vissza nem térítendő, visszatérítendő támogatások. Itt alapvető döntés, hogy az önkormányzat a saját fejlesztéseire fordítja ezeket, vagy egy forgó alapot hoz létre. Ugye alapvetően az a cél, hogy kombinált felhasználású modell legyen. Akit talán jobban érdekel ez a téma, vannak európai uniós kiadványok már ezzel kapcsolatban, hogy a megfizethető lakhatásra ki, hogyan, milyen célterületekre tud felhasználni forrásokat. Ugye két uniós ciklus volt ebben a közgyűlési határozatban, az egyik az a jelenlegi, ami 2027-ig tart, itt is több lehetőség van igénybe venni a különböző forrásokat, ugye..., vagy 2029-ig, bocsánat, itt ugye az a kérdés, hogyha késlekedve kapja meg az önkormányzat a támogatást, akkor 2029-es határidőig hogyan tudja biztosan fel is használni azt. Tehát például egy lakásfejlesztési beruházásnál azért kétséges, hogy az épületek meg is tudnak-e valósulni már

2029-re, míg egy forgó alapot technikailag azért könnyebben van talán lehetőség létrehozni. A következő finanszírozási ciklus, ugye ez a 2028-2034, ez előkészítés alatt van. Itt ugye kifejezetten fontos az előkészítésben való részvétel, kapcsolatoknak az építése, és a különböző partnereknek a felkeresése. És ide a prezentáció végére, ahogy az anyagban is van, beraktunk néhány részletes térképet, hogy pontosabban lehessen látni a térbeli vetületeket és a különböző szempontoknak az egymásra nyitását, de itt most ezekre nem szeretnék kitérni, úgyhogy csak gyorsan végig léptetem, és köszönöm szépen a figyelmet.

Elnök: Köszönöm. Nagyon fontos anyag, és aláhúznék belőle néhány dolgot. Tehát szerintem az, hogy egy ilyen budapesti, városias beépítéssel toronyházak nélkül 71 ezer lakást el lehetne helyezni a budapesti rozsdáövezetekben, ami ugye azért azt jelenti, hogy ez több mint 100 ezer ember lakhatása, az azt mutatja, hogy a KSH által a következő 15 évre prognosztizált központi régiós lakosságszám növekedést Budapest egy az egyben ki tudná szolgálni, hogyha a rozsdáövezeteket megfelelően hasznosítjuk. Ugye egy része ennek történik kvázi magától magántulajdonban, - hiszen akár a Budafoki úti átalakulás, aminek most nem a minőségét dicsérem, csak a tényét, vagy több más esetében ez zajlik - nyilván vannak állami területek, ahol ez csak akkor zajlik, hogyha a közsféra ezért lép, ennek most egy elég speciális esete Rákosrendező, de nyilván lehetne sok más is. Én csak azt akarom aláhúzni, hogy egyrészt az az állítás, hogy Budapest megtelt, az nem állja meg a helyét, mert a rozsdáövezeteinkben érdemi fejlesztési területek vannak, anélkül, hogy zöldet kéne beépíteni. Ezek a rozsdáövezetek tipikusan azért egész jól el vannak látva közlekedéssel is. Látjuk Rákosrendezőn is, hogy nem eléggé, és kell még rá fejleszteni. De most csak Rákosrendező példáját, ha elképzeljük, Rákosrendezőn 10 ezer lakást legalább akarunk építeni, vagy többet is. Tehát itt fog lakni 15-20 ezer ember, ha ennyi ember nem ide jönne, hanem az agglomerációba. Ez azért önmagában egy közepes méretű agglomerációs település. Ehhez a kormány építene egy valami M2-es, M akárhányas utat, vagy legalább egy kétszer két sávot valahova, és előbb-utóbb építeni kéne elővárosi vasutat vagy HÉV-et, mert azért egy vadonatúj 20 ezres agglomerációs településhez..., nyilván nem egy helyre mennének ezek az emberek, hanem szétszóródnának, de léptékében ez már nyilván kötőtpályás fejlesztéseket is indokolna. Ez már önmagában sokkal több lenne, - most nem tudom kiszámolni, hogy mennyi, de majd egyszer érdemes kiszámolni - önmagában sokkal több lenne, mint amennyit a kisköfalatti fejlesztésre, vagy a Szegedi úti felüljáróra el kell költeni. Most az egyéb összes szétterülésből eredő környezeti és városszerkezeti problémájáról nem is beszélve. Tehát én azt gondolom, hogy azt, hogy miért mondjuk azt sokszor, hogy a rozsdáövezetek az aranytartálékai a fővárosnak, hogy az az állításom egy évvel ezelőtt, - ilyenkor egy picit más szezonjában a politikának - hogy 10 ezer lakást fel lehet építeni, akár belátható időn belül is a budapesti rozsdáövezetekben, - ugye ebből volt egy vita még néhány éve - azt gondolom, hogy ezeket abszolút alátámasztja ez az anyag és éppen ezért nagyon fontos, és szerintem fontos, hogy még forgassuk és hivatkozzuk, amikor részben Rákosrendezőn dolgozunk, részben további rozsdáövezetek sorsáról gondolkodunk, részben érvelünk az agglomerációs szétterülés szabályozási megengedése ellen - ami ugye zajlik - és gondolkodunk arról, hogy Budapestet hogyan lehet lakhatási szempontból a mainál fenntarthatóbb pályára állítani. Úgyhogy köszönöm szépen az anyag elkészítését. A Bizottság tagjait kérdezem, hogy van-e kérdés hozzászólás. Várady Zoltán jelentkezett, parancsoljon!

Várady Zoltán bizottsági tag: Köszönöm szépen, én a Dél-budai térség - Kelenföldre szeretnék kitérni, mert azt ismerem. Ugye ott most per pillanat is több mint 6 beruházót, 8100 lakást terveznek építeni, a fele már meg is épült, és abszolút támogatónak tartom azt, hogy rozsdáövezetben újabb lakások épüljenek, és így a lakhatást is könnyebbé tegyék a városban. Viszont már most látszik, hogy ott nagyon sűrűn vannak beépítve, úgyhogy a 60-as, 70-es évek lakótelepei, ahhoz képest ilyen élhetőbbnek tűnnek, és nagyon kevés infrastruktúra fejlesztés zajlik. Tehát ugye nincs kötőtpályás közlekedése, a Szerémi útnál az 1-es villamos az kint van a szélén, az új budai fonódó is csak a Nádorligetig van tervezve. Alig..., most kezdenek tervezni ilyen új óvodákat, bölcsődéket, iskolákat, egy darabot. Tehát nagyon fontos, ugye ez a humán infrastruktúra és a szolgáltató központok, a rendelők, az iskolák, stb. Azt láttam, hogy némileg kitértek a zöld felületekre, - az is nagyon fontos - a kérdésem, hogy mennyivel számoltak az ilyen egyéb infrastruktúrával, amire szüksége van az embereknek, és mennyire számoltak a már most épülő lakóparkokkal, lakótelepekkel, hogy a mellé hogy fér be ez a többi? Köszönöm szépen.

Elnök: Köszönöm, Szilágyi Anna képviselő asszony jelentkezett. Parancsoljon!

Szilágyi Anna képviselő: Köszönöm szépen, igazából vissza is vontam, mert Várady Zoltán elmondta a kérdésemet, alapvetően én is a humán infrastruktúrára szerettem volna rákérdezni, különös tekintettel arra, illetve erre csak fölhívnám a magunk figyelmét, hogy a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtárnak például a könyvtárfejlesztési hálózata, tehát, hogy hova tegyenek könyvtárat, hol szűnjön meg a könyvtár, ez is most

újrágondolás alatt van. Nyilván ez is egy dinamikusan változó rendszer lesz, de én is ezt szeretném hangsúlyozni, hogy ezek a területek, a lakások prioritása mellett akkor lesznek valóban élhető városrészek, hogyha ott a zöld humán és egyéb infrastruktúra megfelelőképpen kiépül. Köszönöm szépen!

Elnök: Mindjárt megadom a szót, csak hogy ne a BFVT-t hozzuk lehetetlen helyzetbe. Tehát azért Magyarországon Európa leg..., - főleg Budapest esetében - Európa legszétaprózottabb tervezési, városépítési szabályozási rendszere van a kétszintű önkormányzatiságnak köszönhetően, illetve minden olyan egyéb hatásnak, ami ebből ered. Tehát éppen ezért a főváros a maga szintjén azt, hogy ezek a rozsdáövezetek átminősülő területekké váljanak, hogy ott milyen funkció legyen, ezeket tudja szabályozni és a településtervezési konzultációjában azt gondolom, hogy az összhangban is áll ezzel a most hallott anyaggal. Azzal persze mindenki egyetért, hogy az, ami mondjuk a Budafoki út mentén megépült, az nonszensz. De ezt viszont..., fővárosi szintről, politikai eszközökkel nyilván sok mindent lehet, de jogi eszközökkel direkt módon nagyon nehéz megfogni, mert ezek kerületi szinten vannak. Az is, hogy az óvoda..., tehát mire köt településrendezési szerződést a humán szolgáltatások terén, óvoda, iskola, rendőrőrs és egyebek. Az, hogy milyen parkolási előírások vannak, ugye ebbe még az állam is beleszól nagyon sokféleképpen. Tehát az, hogy a földszinten ezekben az új építésű házakban kisbolt, pékség, 15 perces város van, vagy parkolók, és a földszinten egy garázs van. Az, hogy ezek ilyen zárt, körbekerített lakóparkok, érdemi közterületek nélkül, ahol minden négyzetcentiméteren autók parkolnak, és a házból nem lehet egy járdára kilépni, ugye ilyet is láttunk új építésben bőven. Vagy olyan típusú házak, ahol minőségi közterületek, zöldfelületek, játszótérek, valamilyen köztes hálózat veszi ezt körbe. Nem mondom, hogy a fővárosnak ebben nincs felelőssége, hogy ez így alakult, mert nyilván van, de azért abból, hogy mennyire nincsen gazdája ma ilyen típusú várostervezési kérdéseknek Budapesten, hanem mennyire szét van ez aprózva az állami engedélyező kormányhivatal, a mindent agyonszabályozó állami szint, és az egyre rosszabb építési jogszabályok miatt, ugye ez az új építészeti törvény inkább visszalépést hozott, nem előrelépést, és még Budapesten belül is a kétszintűség miatt, azért ennek isszuk itt a levét nagyon sok szempontból. Tehát amikor mondjuk Bécsben látjuk, hogy milyen minőségű új ilyen lakónegyedek jönnek létre rozsdáövezetekbe, akkor valójában nem is az intenzitásban van igazán különbség. Nem kevésbé sűrűek azok, mint amik Budapesten épülnek, hanem abban, hogy milyen városépítészeti minőség valósul meg, hogy vannak a tömbök súlyozva, milyen közterületi szélességek vannak, hogy van elosztva a zöld, milyenek a földszintek, autókkal van-e tele minden körülötte, és ez még inkább egy ilyen nyomasztó hatást gyakorol az egészre, vagy egyébként minőségi közterületekkel van körbevéve. Tehát ezernyi dolgon múlik az, hogy egy ugyanolyan szinterület egyébként nyomasztó vagy nem. Most Rákosrendező kapcsán néztünk is ilyeneket, hogy egy gazdagréti lakótelep sűrűsége egy mai lakóparkhoz képest hogy néz ki, és mi okozza azt, hogy akár ugyanolyan sűrűségnél is egészen másként látjuk a kettőt, és ez nagyrészt alapvetően a várostervezés minőségének a következménye. De persze válaszként megadom a szót, és utána pedig a jelentkezőnek is. Parancsoljon!

Teremy Viktória irodavezető, BFVT Kft.: Köszönöm szépen és köszönöm az előzetes választ. Szerintem nagyon sok minden benne volt. Annyival kiegészíteném, hogy a fővárosi település terv készítésénél nagyon figyeltünk arra, hogy az elmúlt 10 évben mik valósultak meg, milyen fejlesztések voltak, és ezeknek a tapasztalatait levonva vizsgáltuk felül a jelenleg hatályos településszerkezeti tervet és fővárosi rendezési szabályzatot. Ezekre a jelentős változással érintett területekre, amikről most beszélünk, az új tervben készítettünk egy teljesen új fejezetet, ami igazából a jogköri hiányosságok miatt elsősorban azért ajánlásokat tartalmaz, amit majd a kerületeknek az új tervükbe figyelembe kell venniük, és ezek az ajánlások között kiemelten hangsúlyosan szerepel például a humán infrastruktúra témaköre is, hogy egy-egy területen belül a létesítendő lakásokkal arányosan hogyan kell kiszámolni azt, hogy milyen humán infrastruktúra kapacitásra van szükség, és hogy ezeket lehetőleg területen belül kell kialakítani, elhelyezni. Lehetőleg azért is van, mert Budapesten azt látjuk a közzétett adatokból, hogy azért például az általános iskolákban nagyon jelentős a szabad kapacitás. Persze nagyon sokszor az a probléma, hogy ezek a szabad kapacitással rendelkező intézmények nem közvetlen a fejlesztési terület környezetében vannak. Ilyenkor ugye azért kapcsolat javítás, stb. Tehát minden egyes területnél egyedileg kell megnézni, hogy az adott fejlesztési programhoz hogyan lehet hozzáigazítani ezeket a szükséges igényeket. Maga a településtervezési terv egy-egy nagyobb fejlesztési területre ugyanúgy, ahogy felírja azt, hogy hány százalék zöld területet kell kialakítani, sokszor felírja azt is, hogy hány százalék alapintézményi területet, amin belül a részletes tervezésnél kell eldönteni, hogy akkor az egy óvoda, egy bolt, vagy valami egyéb intézménynek lesz a helye, vagy egy orvosi rendelő, vagy ilyesmi. Az, hogy a folyamatban lévő fejlesztésekkel hogyan számoltunk, az egy kicsit ilyen technikaibb kérdés ehhez képest. Ugye alapvetően a barnamezős katasztert vettük alapul. Barnamezős katasztert minden évben felülvizsgáljuk, minden év második felében. Jelenleg ugye decemberi, vagyis, hogy ugye januárban volt tájékoztató

napirendként szerintem, úgy emlékszem itt a bizottság előtt is. A kataszterben azok a területek nincsenek már benne, ahol folyamatban van építkezés. Tehát ahol fizikailag a felvonulás elkezdődött, azokat a területeket ki szoktuk venni ebből a kataszterből, ezért csak azokkal a területekkel számolunk, ahol még jelenleg nincsen építés. De ezekre a területekre is több esetben már van kiadva engedély, vagy ismerjük azt, hogy majd valamit szeretnének fejleszteni. Ezek ugye azért gyakran nem valósulnak meg, tehát ezeket ilyen feltételeken szoktuk figyelembe venni, de azért ott az ismert programokat kapacitás vagy mennyiségi számértékkel figyelembe vettük a kimutatások során. Köszönöm.

Elnök: Köszönöm szépen, még a hölgy jelentkezett. Foglaljon helyet, parancsoljon. Óbudáról, hogyha jól emlékszem.

Tálosné Dr. Vass Katalin Civilek a Római Partért Egyesület: Igen, pontosan, de nem csak Óbudáról szeretnék beszélni. Tálosné Dr. Vass Katalin vagyok a Civilek a Római Partért Egyesület részéről, de én úgy gondolom, hogy több civil szervezet részéről, óbudai egyes szervezet részéről mondom el a véleményemet. Az elmúlt időszakban próbáltuk követni többen is a bizottság munkáját, a közgyűlési döntéseket. Legutóbb véleményeztük nyolcadikáig a településtervet, most olvassuk teljes gőzzel a Radó Dezső tervet, tehát én úgy gondolom, hogy próbálunk képbe kerülni, és úgy érzem, hogy nagyon sokat csinál a főváros, meg itt a képviselők, meg nagyon sokat akarnak, meg nagyon szép szavak vannak, de valahogy elmegyünk egymás mellett, és nem találkoznak a dolgok. Például vannak ellentmondások már most a Radó Dezső terv és a településterv között, illetve a jelenlegi beadott beadvány között. Itt például megjelenik, hogy ha Óbudára tudok..., vele tudok példálózni, én is Óbudát ismerem, - ki Kelenföldet, ki Óbudát - hogy az óbudai gázgyár területe, mint beépíthető lakhatás szempontjából beépíthetőként van megjelölve, nyilván ez egy távoli jövő, de egyáltalán koncepcióban, viszont a Radó Dezső tervben egyértelműen nem lehet lakást építeni oda. Tehát jó lenne, hogyha itt a különböző területek egyeztetnének erről, mert ne nekünk kelljen civileknek erre felhívni a figyelmet, így több száz oldalt olvasni. Ez csak egy példa, biztos, hogy van más is, ahol érdemes. A másik pedig, hogy amit érzek, hogy ez az előterjesztés, ez is csak egy kiragadott dolog, egyrészt, csak a belvárosi rozsdaovezettel fog..., belvároshoz közeli körben rozsdaovezettel foglalkozik, tehát azon kívül is vannak, plusz pont voltak döntések, pont április végén, hogy projektjellegű ez a Rimaszombat és még egyéb projekt jelleggel, hogyan lehet bevonni a magántőkét. Itt is fölmerültek területek, és úgy gondolom, hogy itt sok olyan döntés van egymás mellett, ami nincs összerakva. Óbudával szeretnék példálózni. Most nem azzal szeretnék vitatkozni, hogy megtelt - nem telt, mert ennek a minősége a kérdés, hanem azt tudom, hogy Óbuda vezetése már a második turnusban is azt vallja, hogy nem alvóvárost szeretne Óbudából, hanem kompakt várost, ami mindenhol megjelenik, tehát nem feltétlenül csak a lakásépítkezést és a lakásfelújítást, csak a lakásban gondolkodik, viszont úgy tűnik, hogy a főváros csak lakásban gondolkodik. Példa. A településtervben meg van jelölve egy hely, ahol Békásmegyertől északra még szeretne pluszban megjelölni - az is barna övezeti rész - lakást, plusz pont az április 30-i előterjesztésben meg van jelölve még egy békásmegyeri terület, ami nem lakáscél, elsődlegesen nem lakáscélra, hanem egyéb kiszolgáló területként volt megjelölve, ott tíz emeletet szeretne. Tehát én úgy gondolom, hogy a főváros egyre-másra a lakást preferálja, úgy, hogy ezek nem jelennek meg ebben az anyagban. Tehát ezek nem érnek össze. És igenis azt támogatom, amit a képviselő úr mondott, hogy egybe kéne nézni a hatásokat. Tehát ezek egyszerre fognak rámenni a..., Nem tudom, nem most, nem ma, de tíz év múlva is ott lesz a Szentendrei út, és tíz év múlva nem biztos, hogy lesz HÉV. Még egy másik példa, és ez szerintem nagyon kritikus itt a kommunikációban is, ami bonyolítja, hogy kerület, főváros. Az egyik barnamezős terület, ami jelenleg a Biggeorge tulajdonában van, és vannak is tervek. Jelenleg úgy van megjelölve, hogy lakás céljára nem beépíthető, így van a településtervben is. Ezzel szemben márciusi döntés van arról, - közgyűlési döntés - hogy támogatja a lakáscélú beépítést, pont a lakhatási válság megoldására a közgyűlés, csak még nem készítette el a beruházó az erre vonatkozó tanulmánytervet. De ha meglesz, akkor várható bármikor. Ezt a választ kaptuk Erő Zoltán főépítésztől is, hogy várható akár májusban is, csak egyetlenegy problémám van, a kerület ezt nem támogatja. A kerület a februári bizottsági ülésre nem ter..., levette napirendről ezt a témát, nem is tárgyalta a BKB, és így nem is került testületi ülés elé. Úgy zajlott le a partnerségi egyeztetés, hogy április 14-én tájékoztatta először hivatalosan a beruházó a helyi képviselőket, hogy egyáltalán mit tervez. Másnapig járt le a partnerségi egyeztetés a főváros részéről, és úgy gondolom, hogy ez a folyamat nem állja meg a helyét, és nem tudom elképzelni azt, hogy egy 65 méteres, 19 emeletes épület, lakóépület, hogyan tölti be a lakhatási válság problémáját, úgy, hogy a másik..., - ez 1400 lakás - úgy, hogy a másik beruházás, a Waterfront City még nincs befejezve, ami megint 1400 lakás, úgy, hogy azt mondja ott a beruházó, - amikor rákérdeztünk a közlekedés infrastruktúrára - hát az a főváros feladata, potenciális HÉV, potenciális busz. Hát én úgy gondolom, hogy a HÉV-vel, amennyire követtem a közgyűlés döntését, éppen hogy problémája van a közgyűlésnek és a fővárosnak, hogy hogyan fogja, öt év

múlva hogyan lesznek megoldva a HÉV járatok, és ott már Csepelre is megy. Tehát én úgy gondolom, hogy itt, mielőtt még bármilyen komoly döntést hozna a főváros, a bizottság, és én nagyon támogatom azt, hogy a bizottság ezt vegye kézbe, hogy itt az egészét komplexen nézze, akár majd a későbbi Radó Dezső terv témájában is, amit nagyon komolyan kéne venni, mert...,

Elnök: Köszönöm.

Tálosné Dr. Vass Katalin Civilek a Római Partért Egyesület: Köszönöm, bocsánat!

Elnök: Főigazgató úr reagál. Parancsolj! *(Beszélgetés hallatszik a háttérben)*

Kiss Ambrus főigazgató: Köszönöm szépen a..., kicsit elkalandoztunk konkrétan, ez egy tájékoztató anyag, egy konzultáció, tehát itt a bizottság nem hoz döntést, de nyilván ez jó, hogy erről tudunk beszélni. Egyébként a kollégáim azt mondják, hogy a Radó Dezső terv nem mond semmit a gázgyár területéről, de lehet, hogy akkor a Bardóczi úr ezt ki tudja egészíteni majd Ön mögött. Szívesen szót adok neki. Konkrétan a..., *(Nevetés hallatszik a háttérben)* Mindenképpen elnök urat megkérem, adjon szót neki. Biggeorge kapcsán. *(Mikrofonon kívüli beszélgetés hallatszik a háttérben)* A településterv szól róla, igen, ezt nem állítottam. De a Radó Dezső tervet tetszett mondani, de Biggeorge beruházás kapcsán, csak hogy itt konkrétan egy ilyet előhúztunk, szerintem még idejekorán egy kicsit, hiszen a májusi közgyűlés egészen biztosan nem fog erről tárgyalni, nem vagyunk olyan állapotban. Közgyűlés egyébként azért kellett, hogy foglalkozzon vele, mert a kerület kezdeményezte. Ha pedig a kerület kezdeményezi, akkor nekünk nincsen más lehetőségünk ilyenkor, mint 30 napon belül valamit mondani. Arra a tervekre a főváros azt mondta, hogy nem, és azt mondta, hogy lakáscélú beruházást támogat, de egyelőre még túlságosan előrehaladott állapotban nincsenek ezek az egyeztetések, hiszen még a telepítési terv sem volt társadalmi vitán, és hogyha meg tudunk állapodni, és ez fontos, hogy megállapodás csak háromoldalú lehet. Tehát a kerület, a főváros és maga a beruházó. És ebben egy dolgot valóban mondott a Fővárosi Közgyűlés, hogy a lakhatási válság kapcsán lakáscélú beruházást tud támogatni ezen a területen. És itt megállt a közgyűlés ebben a döntésben. Tehát szerintem még ebben azért nagyon előre szaladunk, hogyha erről kezdünk el egyeztetni, mert semmilyen konszenzus mező nem állt elő a három oldalban egyelőre. Abban egyetértek önnel, hogy persze komplexen kell nézni, valójában a településterv éppen erre szolgál. Ugye ez a prezentáció, ez most a rozsdáövezetekről szól, és nyilván ezt kiegészítendő humán logisztikai beruházások, vagy humán beruházások, ezek szükségesek. Az egy probléma, hogy ezeknek nagy jelentős részét vagy a kerület vagy az állam kell, hogy végrehajtsa. Tehát az általános iskolát, középiskolát, állami beruházást, óvoda kerületi beruházás, bölcsőde kerületi beruházás, és általában ezekről szoktak próbáltak megállapodni a beruházóval ilyenkor a kerületek. De abban mind a három felszólóval egyetértek, hogy nyilván erre figyelniük kell a későbbiekben is.

Elnök: Még én arra hadd reagáljak, hogy most nem a konkrét telek kapcsán, hanem elvontan. Tehát a lakhatási válság és a közlekedés és fenntarthatósági válság ennek a városnak pont abból a szemléletből is ered, hogy azt mondjuk, hogy ami itt a városban történik, ott mutassa ki, hogy hogy lesz a Szentendrei út, aminek a vége az, hogy valójában aztán a Szentendrei útra nem ezer autó jön, hanem kétezer, mert az agglomerációban családi házként épül meg ugyanaz. Tehát pont az a lakhatási válsággal való szembenézés, hogy abba hagyjuk ezt a fajta gondolkodást. Hogy azt mondjuk, hogy ahova lehet lakást építeni, oda lakást építünk. Persze garantáljuk, hogy minél inkább megfizethető legyen, megpróbáljuk elérni, hogy minél kevesebb parkoló épüljön, és minél inkább tömegközlekedésre épüljön, de minden egyes így megépülő budapesti lakás az egy agglomerációs ingázónak vagy kettőnek az autózását váltja ki. Tehát ha a Szentendrei út forgalmáért aggódunk, azt nem az fogja megoldani, hogy nem épül lakás bárhol, bármelyik óbudai rozsdáövezetben, - nem a konkrét telekről beszélek - hanem épp az segít enyhíteni, hogyha épül, ha épül, és nem az agglomerációba épül. És persze kell ehhez fejlesztenünk a közösségi közlekedést Budapesten is, meg nyilván a HÉV-eket az egész témától függetlenül is meg kell csinálni előbb-utóbb a magyar államnak, de azt gondolom, hogy az a típusú nimbizmus, amit lényegében ilyen amerikai baloldali mozgalmakból kezdünk beimportálni lassan Budapestre, mint oly sok minden woke ideológiát, hogy ne épüljön semmi a városba többé soha, ahol ki nőtt egy kökörccsin, akkor oda soha többé ne építsünk semmit, ne épüljön vasút, ne épüljön HÉV, ne épüljön lakás, minden maradjon, ahogy van, mert minden úgy szép, ahogy van. Most ezt nem önnek címezem, csak úgy általában a hangulatot írom le, amivel néha így azért szembesülünk. Ebből baj lesz. És ezt a siker..., tehát Bécsben nagyon büszkék arra már, hogy ez már nincs. Londonban nagyon büszkék arra, hogy ez már nincs, pedig mind a kettő mélyen szocialista vezetésű város. De ezen túlhaladtak. És építeni, építeni, építeni, lakást építeni, ezt mondja a londoni főpolgármester, munkáspárti, vagy éppen a bécsi, most újraválasztott szociáldemokrata főpolgármester is. Tehát azért azt szeretném mondani, hogy itt átmehessünk a ló túl felére,

mert kicsit ezt érzem néha. Nem kell belemenni semmilyen olyan dologba, ami nem a város érdekét szolgálja, majd meglátjuk, mit hoz a városvezetés ebben a konkrét ügyben. Itt ez a bizottság tárgyalni fogja, szót fognak kapni az óbudai civilek is. De az az érvelés, hogy azért, mert nagy a forgalom a Szentendrei úton, ne építsünk a rozsdáövezetekben lakást, az biztos, hogy nem állja meg a helyét, asszonyom. Az a fordítottja, az igaz. Azért kell építeni lakást a rozsdáövezetben, hogy a Szentendrei úton ne növekedjen tovább a forgalom. És ez nem csak a Szentendreire, a Soroksárra, a Jászberényire, a Vácira, mindegyikre igaz. Azért kell Rákosrendezőn megépíteni azt a tízezer lakást, és azért nem lehet az egészet úgy hagyni ahogy most van, és ott parkosítani. Tudom, hogy ilyen vélemények is vannak, mert az M3-as autópályán akkor 20 ezerrel több autó fog előbb-utóbb bejönni. Tehát így kell ezt néznünk, ilyen urbanisztikai összefüggésben, és a lakhatási válság, a közlekedési válság és a fenntarthatósági válság az így függ össze. Szerintem ezt azért fontos látni. Bálint, parancsolj!

Dományi Bálint bizottsági tag: Köszönöm, Elnök úr! Nagyjából elmondta, amit elmondtam volna, valószínűleg frappánsabban, úgyhogy nekem már csak ilyen apróságok maradtak. Az egyik, hogy megvédeném a tanulmányt abban, hogy egyrészt alapvetően a lakhatásra kellett fókuszálnia, tehát más területhasználati módokra nem tért ki olyan mélységben, ezzel együtt valóban hasznosnak látnám, hogyha az alap intézményi ellátással még foglalkozna. Viszont az, hogy a tanulmány igen nagy területi bőséget igazolt, az csak azt jelzi, hogy hatalmas lehetőségek vannak a városban, ami nem következik, hogy 5 éven belül, 10 éven belül az itt felvázolt színesebb, besatírozott foltok mind át fognak alakulni, és lakásépítés fog ott zajlani. Pusztán annyit, hogy alapvetően ezek között érdemes priorizálni abban, hogy a meglévő igényeket hova tereli a város, hol van konkrétan az a néhány folt, ahol közberuházásokkal, megfelelő policy-val, megfelelő megállapodásokkal valóban kívánatosnak tartja, hogy beinduljon a fejlesztői tevékenység, és implicite azt is jelenti, hogy ami viszont ezeken a színes foltokon kívül van, ott igyekszik elbátortalanítani az ilyen irányú törekvésektől a fejlesztőket. Tehát ez valóban a reális kínálat meghatározására irányuló tanulmány az értelmezésem szerint, nem pedig az aktuális fejlesztési elképzelések összefoglalása. Éppen ezért attól sem kell tartani, hogy pozitív vagy negatív a felhang, ki hogy gondolja, hogy hirtelenjében ez a százezernyi lakás itt megépülne, ami bizonyos nézőpontból akár sajnálatos is lehet. Viszont valóban a tanulmányt érdemes lehet kibővíteni esetleg azokkal a területekkel, amik itt elhangzottak a vita során, illetve más városrészek hasonló adottságú területeivel, amelyek ilyen irányú átsorolás esetén, hirtelen kurrens lakásépítési területté válhatnak, hiszen látjuk, hogy ilyen igények vannak. Akár a településtervezési végző hatályba lépő verziója is eltérhet a most egyeztetés..., a most véleményezés alatt állt verziótól. Tehát az ilyen változtatásokat még érdemes lehet a tanulmány felülvizsgálata során beépíteni. Ahhoz az érvhez, hadd adjak egy ilyen hüvelykujj becslést, amit előbb elnök úr mondott. Ha Rákosrendezőn az említett 10 ezer lakásban egy olyan 22-24 ezer lakos költözik be, az egyenértékű azzal, mint hogyha ez a 24 ezer ember valahol az agglomerációban keresne otthont magának. Vegyük az egyszerűség kedvéért úgy, hogy szintén egy tömbben telepednek le bárhol. Mivel, körülbelül ennek a népességnek az 50%-a lenne ingázó, ez 12 ezer embert jelent, akik elindulnak Budapest felé, minden egyes hétköznap. Ez elég tipikus arány, így az agglós településeken. Ebből a 12 ezerből, ha mindenki autóval indulna el, akkor átlagban 1,3 ember ül egy autóban, tehát körülbelül 9200 autó indulna meg reggelként egy kétórás intervallumban a főváros irányába. De legyünk nagy vonalúak, mondjuk azt, hogy csak 70%-uk indul el, mert 30%-uk közösségi közlekedést választ, mint ami egy elég tipikus modal split aránya az agglomerációnak, talán még egy kicsit a biztonság javára is tévedek. Ez is azt jelentené, hogy 6500 autó indul el ez alatt a két óra alatt, ami konkrétan egy viszonylag zsúfolt és még éppen járható autópálya kapacitása. Tehát a fiktív, agglós településünkben kéne Budapestnek vélhetően a központjába építeni egy kétszer két sávos autópályát ennek az igénynek a kielégítésére, aminek a gyakorlati és pénzügyi lehetetlenségét most nem ecsetelném. Tehát a Rákosrendezői fejlesztés ezt az autópályát és ezt a fiktív agglomerációs alvóvárost váltja ki, úgy, hogy igazából a kiszolgálhatósága jórészt már ma is adott, ellentétben ettől a településtől, és akkor most nem vettem sorra a vízi közművek, az energiaellátás, a humán infrastruktúra és az összes többi szükséges feltételnek a teljesítését, amelyek együtt sok száz milliárdra rúgnának. Köszönöm.

Elnök: Köszönöm. Főépítész úr kért szót. Parancsoljon!

Erő Zoltán főépítész: Köszönöm szépen. Az előző felvetésre szeretnék visszatérni. Látni kell, hogy ez a folyamat, ez demokratikus úton így zajlik; a fejlesztő megkeres minket, megkérdezi, hogy át lehet-e minősíteni azt a területet, ami iránt érdeklődik, mi elmondjuk az első véleményünket. Nagyon fontos elem, hogy településrendezési szerződés nélkül, tehát kompenzáció nélkül, nem minősítünk át területeket értékesebbé, nem minősítünk át területeket jobban beépíthetővé. Ez egy alapvetően fontos dolog. Emiatt a városvezetéssel kell tudniuk településrendezési szerződést kötni. Tehát egy dolog az átminősítés, egy dolog a

településrendezési szerződés, ami mind a választott képviselők megítélése szerint fog alakulni. Tehát, rengeteg döntési helyzet van a továbbiakban. Hogy én mit gondolok erről főépítésként? Én azt gondolom, hogy a Filatorigát HÉV megálló mellett, a Bogdáni utcai autóbusz megálló, vagy autóbusz végállomás mellett, a felüljárón belül érdemes ezeket a területeket lakóterületként használni. Hogy mit gondolok arról, hogy a magántőke fejlesztésében megvalósuló lakóterületek tudnak-e szerepet kapni a lakásválság megoldásában? Erről egyértelműen azt gondolom, hogy ez így önmagában kevés, de hát ezen dolgozik a városvezetés, hogy lakásprogramot építsen bele a privát fejlesztések körébe. És hogy hogyan lehetne munkahelyeket létrehozni? Ez megint egy nagyon nehéz dolog. Milyen munkahelyeket? A tercier szektorra próbálnánk számítani. Jelen pillanatban Budapesten az irodapiac iránt semmi érdeklődés nincs. Tehát túl van feszítve, túl van telítve az elmúlt évek építkezései vákuumot teremtettek azáltal, hogy a lakáspiacra bevont fejlesztőerők miatt nincs is kapacitás a másik szektor fejlesztésére. Tehát én azt gondolom, hogy ez nem egy évnek az előre látása, ez sok évnek az előre látása, és ennek értelmében én is nagyon köszönöm a BFVT-nek a tanulmányát, ami arról szól, hogy hogy lehet ezt a kompakt helyzetet kialakítani, fenntartani. Köszönöm szépen.

Elnök: Köszönöm. Már is megadom a szót, csak azt akarom mondani, most ezt itt nyilván le fogjuk zárni, nagyon érdemi vita, messze nem Óbudáról szól, a város jövőjéről szól. Nagyon sokat fogunk még erről vitatkozni az előttünk álló években, évtizedben, és szerintem ez az egyik legfontosabb vitája Budapest jövőjének, hogy a lokális szempontokat, amik kétségtelenül jogosak, megvannak, mindenki aggódik azért, hogy a saját lakóterülete ne terhelődjön túl. Hogy lehet azokkal az összvárosi túlterhelődési szempontokkal összeegyeztetni, hogyha a Szentendrei útra néző panelből kinéz valaki az ablakon, akkor értem, hogy egyszerre azt is gondolja, hogy ide ne épüljön már több minden, de azt is gondolja, hogy nem tud ablakot nyitni, mert akkora a forgalom, és annak a forgalomnak a fele legalább, - az ilyen főutakon még picit több is - az az agglomerációból jövő forgalom. És ez csak nő minden évben, mert egyre nő az agglomerációba beáramló autómennyiség. És ezt a két szempontot kéne valahogy úgy összeegyeztetnünk, hogy ez a város fejlődjön, de fenntartható módon fejlődjön. Ez lesz az igazán nagy kihívás. Parancsoljon.

Tálosné Dr. Vass Katalin Civilek a Római Partért Egyesület: Nagyon szépen köszönöm. Igazából nem nagyon másról beszélünk, valahol ugyanaz a dolog. Én említettem a kompakt várost, tehát az lenne jó Óbudának és szerintem másnak is, ha nem mindenki akarna bejönni a központba dolgozni is, tehát, hogy ne csak lakás, tehát ez itt az arányban a gondolkodás, és igazából most is megvalósul, hasonló a piac bevonása Óbudán, mert ott már megtörtént a pilot projekt, hiszen ott épül Pünkösdfürdőnél, ott pont önkormányzati lakások fejében épül, tehát 15 önkormányzati lakás lesz. A másik meg, hogy pontosítás az anyagban, én pont a közlekedési területen érzem azt, hogy egy kicsit ki kéne bontani, mert 2030-ra 50%-os közösségi közlekedés szerintem nagyon pozitív meglátás. Tehát szerintem egy kicsit..., meg ott Észak-Pestre bement egy kicsit a H5-ös HÉV, szerintem ilyen tervek nincsenek.

Elnök: Jó, köszönjük szépen.

Tálosné Dr. Vass Katalin Civilek a Római Partért Egyesület: Köszönöm.

Elnök: Parancsoljon, és akkor az előterjesztőé a zárszó.

Teremy Viktória irodavezető, BFVT Kft.: Köszönöm szépen. Csak röviden egy dologra reflektálnék még, amiről nem volt szó, hogy az anyagok közötti összhang. Itt a Radó Dezső tervet, a fővárosi településtervet és ezt a tárgyi tanulmányt is mi a BFVT Kft. tervezői készítettük, és ezek mindegyik konzultációs véleményezésre szánt dokumentum, és egymással összhangban vannak. Ez biztos. A gázgyári terület vonatkozásában ez a tanulmányterv is nulla darab lakást mond, de nulla darab, nem megengedett lakás, nem számol lakásépítéssel, ugye itt az a logika, hogy van ez az 5500 hektár, amit nézünk, azt leszűkítettük az 1200 hektár barnamezős területre, és az van utána leszűkítve az 590 hektár olyan területre, ami alkalmas lakásra, és ezen számolja a tanulmányterv a 71 ezret. Tehát a gázgyár megjelenik a tanulmánytervben, de lakásépítésre nem alkalmas területként szerepel az anyagban. Ez egy konkrét példa volt csak, ezzel szeretném csak alátámasztani azt, amit állítok, hogy azért mi a BFVT-nél igyekszünk arra, hogy olyan anyagokat terjesszünk be a bizottság elé, amik egymással összhangban vannak. Nyilván itt a véleményezések, konzultációk során felmerülnek szempontok, amiket folyamatosan vezetünk át párhuzamosan készülő dokumentumokon, úgyhogy köszönöm szépen.

Elnök: Köszönöm szépen. Vitát lezárom, szavazni fogunk. Kérdezem a bizottságot..., ja ez konzultáció volt, nem kell elfogadni a jelentést, akkor nem fogunk szavazni. Köszönöm szépen a részvételét, és amikor majd

tárgyaljuk a konkrét ügyet, ami miatt hozzászólt, akkor is szívesen látjuk a bizottság ülésén természetesen. Köszönjük szépen!

3. napirendi pont

Tájékoztató a fővárosi gyalogos közlekedés fejlesztésére vonatkozó átfogó hálózati stratégiáról

Előterjesztő: Dr. Walter Katalin

Előkészítő: BKK Zrt.

Elnök: Következik a 3. napirendünk fővárosi gyalogos stratégiával kapcsolatos előterjesztés. BKK-nak megadhatom a szót, gondolom az előterjesztő nevében, Bodor Ádám vezérigazgató-helyettes úr parancsoljon.

Bodor Ádám BKK Zrt. mobilitási vezérigazgató-helyettes: Köszönjük szépen! Igazából hosszan nem beszélnék róla, egy slide-ot készítettünk csak elő, hogyha azt fel tudják tenni nekünk, még nem is kell léptetnem. Megpróbáltuk röviden összefoglalni azt, hogy milyen lépésekben szeretnénk elkészíteni ezt a stratégiát. Nagyon örülünk neki, hogy van erre egy közgyűlési felhatalmazásunk is, és összeraktuk azt a scope-ot is a mellékelt anyagban, ami tartalmazza azt, hogy mi is lesz majd az outputja ennek a stratégia készítésnek. Én azért azt szeretném talán kiemelni ebből, nem elmondva azt, ami ebben szerepel, hogy a gyalogos mellett az akadálymentesség felmérése, stratégiai intézkedései és intézkedési terve is része ennek. A korábbiakban ugye a közlekedésbiztonsági stratégia részeként készült egy kerékpárforgalmi főhálózati terv. Ehhez hasonlóan nyilván azért a műfajából adódóan egy picit más módon egy gyalogos hálózati tervet is szeretnénk készíteni, illetve nyilván ez az anyag nem csak az infrastruktúrára terjed ki, hanem a szolgáltatásokra, szemléletformálásra és az intézményi rendszerre is. A kapcsolódás a közösségi közlekedéshez, különösen az akadálymentességi területen része ennek, ami nem része nyilván az a magánterületeken történő gyaloglás és ehhez kapcsolódó akadálymentesítés. A munka során igyekszünk az adatalapúságot, amennyire lehet megvalósítani, már a helyzetértékelés, de később a hálózati terv készítése kapcsán is, és az ehhez szükséges forrásokban pedig igyekeztünk a saját fővárosi forrás mellett, európai uniós projektet és az include projektet bevonni, hogy ebből is legyen forrás ennek a megvalósítására. És a következő lépésben a jövőképpel és a koncepcióval, pontosabban a helyzetértékeléssel és a diagnózissal, majd a jövőképpel és a koncepcióval jönnénk ide a bizottságra. Az, hogy milyen előzetes konzultáció, vagy egyéb, aki ebben részt akar venni nyilván erre lehetőséget biztosítunk, hogy ne itt kelljen minden részletét átbeszélni, de ezeket a lépéseket gondoltuk el, és '26 szeptemberében bízom, hogy egy közgyűlési jóváhagyás is tud születni. Magára már az intézkedési tervre, hálózati tervre, és természetesen az egész folyamatot egy intenzív részvételiség mellett kívánjuk megvalósítani.

Elnök: Köszönöm. Sajnálom, hogy ennyire csúszik az anyag, ugye az eredeti szándék '25 vége volt. Az előterjesztésbe lett jobb későn, mint soha. Én, amit szeretnék hozzátenni, az az, hogy egyrészt a Radó Dezső tervvel azt a típusú összhangot szerintem fontos megteremtteni, hogy a zöldfelületek esetében is a gyalogos hálózati, gyalogos főtengety funkcióval bíró, jellemzően lineáris parkok, de akár a parkokon átvezető gyalogos tengelyek kapcsán ezt a szempontrendszert a gyalogos stratégiában és a Radó Dezsőben is összehangoltan meg kéne jeleníteni. Ugye azt gondolom, hogy valójában ezek a lineáris parkok egyik fő célja, hogy gyalogos főtengetyként is működjenek városszerkezeti jelentőséggel, tehát ezt a kettőt mindenképpen javaslok közelíteni egymáshoz ezt a két anyagot majd. Ez az egyik. A másik a végén mondta a vezérigazgató-helyettes úr a részvételiséget. Én itt kifejezetten azt kérem, javaslok, hogy egy ilyen gyalogos fájdalomtérképet Budapestre rakjunk össze, ahol bárki, most persze nyilván a járókelőn keresztül, meg közvetlenül beérkező észrevételekből amúgy is a BKK-nak vannak adatai, amit szerintem érdemes lenne feldolgozni az összes panaszt, ami zebrát, gyalogos kapcsolatot érint, de akár egy olyan célzott felmérést, ami azt mondja, hogy most mindenki egy hónapon belül egy jól kezelhető térképes területen jelezze azt, hogy gyalogosként hol érzi azt, hogy elfeledkezett róla a város, hogy elfogy a járda, hogy hiányzik a zebra, hogy nincsen meg a megfelelő átkelési lehetőség, hogy az a fejünkben lévő gyaloglási irány, ami mentén gyalogolnánk, az nincsen meg a város által kiszolgálva, hanem kerülőket kell tenni, háztömböket kell kerülni. Tehát ezeket a típusú problémákat összvárosi szinten összegyűjtsük egyszer egy valamilyen hőtérképes logikán, én ezt javaslok, hogy csináljuk meg a részvételiség keretében, mert szerintem aki ezt a várost rendszeresen használja, rögtön fejből tud mondani 20 ilyen pontot, mármint mindenki mást, de mondjuk valószínűleg a Széchenyi tér például az úgy mindenkinek eszébe jutna egyből, hogy ott az hogy van, de nyilván nem csak belváros, sőt leginkább nem csak belvárossal kell foglalkoznunk, hanem a külső kerületekkel is. Ott meg nyilván mindenkinek megvan a saját élettapasztalata, de hát nem azért, mert ma már kétszer volt róla szó, de hát ugye Rákosrendező jól

mutatja, hogy tele van a város olyan infrastrukturális elemekkel, amik gyakorlatilag kilométereken keresztül gyalogos szempontból is szétvágják a várost, M3-as bevezető, M5-ös bevezető, M1-M7 bevezető, vasútvonalak. Tehát itt a gyalogos hálózat nem feltétlenül mindig csak azt jelenti, hogy a meglévő közútjainkon hogy akadálymentesítjük a zebrát, hogy hogy festünk fel zebrát ott ahol nincs, hogy hogy biztosítjuk azt, ez szerintem mondjuk biztos, hogy alapelveként bele kéne kerülni egy ilyen gyalogos stratégiába, hogy minden buszmegállónál van zebra a kétoldali megálló között. Ugye ebből több száz van, ami nincs meg Budapesten még mind a mai napig. Vagy az, hogy kerületi hiányokat hogyan pótlunk itt-ott, hanem akár az is, hogy hol azonosítunk olyan típusú gyalogos hálózati hiányokat, amik a nagyvonalas infrastruktúrákon keresztül mennek. Például az, amit most a Déli Körvasútban megépít az állam, ugye hosszas munkánk nyomán, hogy az Újbudán, a Hamzsabégi park vonalában három helyen is új átjárók nyílnak gyalogos szempontból a vasút alatt. Jó lenne, hogy a jövőbeni vasútfejlesztéseknél ezeket nem ötletszerűen határoznánk meg, hanem ebből a gyalogos stratégiákból levezetve tudnánk azt mondani, bármilyen vonalas infra fejlesztésnél, hogy itt és itt hiányoznak gyalogoshálózati kapcsolatok a városban a nagyvonalas infrák elvágó hatása miatt. És azt is gondolom, hogy ilyen messzire menjek, hogy ennek a stratégiának tudom, hogy ez is ilyen kicsit távolinak tűnik, de szerintem fontos vele legalább stratégiai szinten foglalkozni, a jövőbeni lehetséges gyalogoshíd pozíciókkal is foglalkozzunk a Duna budapesti szakaszán. Nem is a nagy mederről beszélve csak, hanem akár a különböző kiságakról is. Tehát kicsit a scope-ot leszűkítőnek érzem ilyen szempontból, hanem ezekbe az irányokba, amiket most mondok, én tágítani javasolnám a scope-ot, hogy a városszerkezeti szempontú, legyen a zöld korridor, legyen az Duna, legyen az vonalas infra, ahol tényleg gyalogos szempontból is hiányzó hálózati kapcsolat van, ott ezt azonosítsuk és ezzel tervezzünk. Szilágyi Anna képviselő asszony, mint az eredeti gyalogos stratégia előterjesztés előterjesztője kért még szót, és aztán adom tovább a szót önöknek is. Parancsolj!

Szilágyi Anna képviselő: Köszönöm szépen! Én is nagyon örülök, hogy el tud indulni végre ez a munka, és annak is örülök, hogy az akadálymentesítés ilyen hangsúlyosabb szerepet kapott, mint amennyire talán a mi eredeti előterjesztésünkben megjelent, úgyhogy mindenképpen támogatom és örülök, hogy kaptunk most már egy menetrendet is ehhez kapcsolódóan. Néhány kiegészítést szeretnék csak hozzátenni, illetve van egy kérdésem. A kiegészítés annyi, hogy egyrészt örömmel látom, hogy a hagyományos mérnöki tervezési eszközökön túl, megjelent benne a service design, megjelentek benne a viselkedési attitűdöknek a vizsgálata. Itt azt gondolom, hogy érdemes lehet bevonni az ezzel foglalkozó szakértőket, most különösen a Dúl Andrea féle csapatra gondolok, akik vizsgálják ezeket, és akiknek nagyon jó cikkei is jelentek meg ebben a témában, egy-egy pilot projekt erejéig szerintem sokat lehet ezekből tanulni, ezekből a megfigyelésekből. A második megjegyzésem az az, hogy a társadalmasítást is örömmel látom, hogy az anyag ezt külön programként kezeli a teljes tervezési folyamatban. Érdemes majd ehhez is egy második lépésben, - nyilván ezután a menetrend elfogadása után - egy ennél azért részletesebb programot készíteni, hogy pontosan mikor, milyen módszerrel, kiket tudunk bevonni ennek az anyagnak a készítésébe. A harmadik ilyen megjegyzésem az arra vonatkozik, hogy szerintem a végén, bizonyos típushelyzeteket fogunk tudni azonosítani, belvárosi helyzetek, kertvárosi helyzetek, nem tudom, iskolautcák, - ennek van is előzménye a BKK-nál - turisztikailag frekvenciált térségek, stb., stb. Tehát hogy ezekre valószínűleg, azt gondolom, hogy lesz egy olyan, a stratégiát követő második eredmény termékünk, hogy olyan iránymutatók, guideline-ok tudnak készülni, hogy ezeknél mondjuk, hogy lehet tervezni kifejezetten, vagy hogy ajánlott tervezni kifejezetten ezeket a gyalogos kapcsolatokat. Pozsonynak vannak nagyon jó ilyen típusú útmutatói. És amit még szeretnék jelezni, és ez kicsit egyfajta kérdés is a részemről, hogy az anyag most foglalkozik vele, de csak egy fél mondat erejéig, a szervezeti keretekkel. Tehát, hogy később, hogy lehet majd azt biztosítani, hogy a gyalogos közlekedésnek is folyamatosan meglegyen az a prioritása, amit egyébként a közlekedésben megérdemel. Ugye Bécsben, ennek van egy saját felelőse, szerintem érdemes vizsgálni a különböző megoldásokat, hogy Budapesten is hogy lehet azt biztosítani, vagy milyen szervezeti keretek mellett lehet azt biztosítani, hogy ennek mindig meglegyen a maga hangsúlya. A második, amit említett is vezérigazgató-helyettes úr, az adatalapúság, ennek a tervezésnek az eredményeként ki kell essen a rendszerből egy olyan térinformatikai rendszer, amiben majd aztán folyamatosan monitoringozni lehet, hogy hol milyen akadályok vannak. Én Amszterdammal láttam egy ilyen rendszerét, ott tényleg terasz szinten meg tudják mondani, hogy hol, milyen szék van útban a gyalogosnak, és az utolsó ilyen megállapításom, hogy azt is szeretném, hogyha a stratégia végén javaslatot tennének egy olyan quick win listára, ahol nagyon kis beavatkozásokkal, nagyon sokat lehetne javítani a gyalogosok helyzetén. Szerintem ezek is elő kell, hogy álljanak egy ilyen vizsgálat végére. És akkor egyetlen egy kérdésem van még, hogy említi az anyag, hogy a KTI-nek a walkability indexével kezdenék meg a vizsgálatot, hogy ennek volt-e már magyar előtanulmánya, tehát, hogy látjuk-e, hogy ez az index a gyakorlatban tényleg adaptálva hogy működik és mérhetőek. Köszönöm szépen.

Elnök: Szerintem gyűjtsük össze a hozzászólásokat, és BKK-nak javaslom a szorgos jegyzetelést, mert azt fogom javasolni, hogy a végén azzal fogadjuk el az előterjesztést, hogy a vitában elhangzottak szerint dolgozzon tovább a BKK. Biczók Péter kért szót, parancsoljon.

Biczók Péter bizottsági tag: Köszönöm, igen. Az elhangzottakhoz már egy pár dolgot le is vettem, mert nem akarom ismételni, csak egy-két gondolat még, hogy láttam itt a pontszámozásnál, hogy egyrészt megjelent a gyalogos átkelőnek a megemelt szintbeli átkötése, és ott a pontozásnál azért azt látom, hogy a jelzőlámpás gyalogátkelő és a kijelölt gyalogátkelő az ugyanazt a pontszámot kapta, miközben különböző társadalmi csoportoknak különböző érdekei vannak, de alapvetően, hogyha az biztonságosan meg van oldva, akkor egy nem jelzőlámpás gyalogátkelő az mindig vonzóbb lesz a gyalogosok számára, mint a jelzőlámpás, hiszen nem kell akkor várakoznia sem, hanem, hogyha meg van ugye a biztonság oldva. De örülök, hogy látni ezt a fajta..., a... kolléganőm volt, aki ugye, még a kerékpározás ügyében összeállította ezt a piramist, hogy először biztonságos, aztán közvetlen eljutás, aztán kényelmes és vonzó legyen a kialakítás, és pont ezen még gondolkodtam így a vonzóság kapcsán, és hát a gyerekek kapcsán, hogy olyan pontrendszer szívesen látnék, ahol megnézzük, hogy mennyire vonzó mondjuk a gyerekek ott sétálni, akár mondjuk egy iskolaút, hogy hívják ezt? Ugráló utca, le van-e valahol festve, vagy ilyesmi. Tehát ezeket, azt gondolom, hogy a jövő gyerekbárát városában minden utcában van valami, ami vonzóvá teszi a gyerekek számára is a gyaloglást, és ne csak, hát nem tudom, hogyha saját tapasztalatból, ne csak húzni kell a gyereket mögöttünk, hanem vonzó is legyen neki átmenni azon az utcán, tehát a játékoság kérdését, és azt hiszem, hogy szeretném látni azt a fajta szemléletváltást, amit nekünk címeznek, mert ez nagyon jól megjelent most, hogy hol vannak azok a helyek, ahol a gyalogosoknak nehéz az átkelés, de azt hiszem, hogy még nekünk is kell ez a szemléletváltás. Most gondolok akár nem csak bármilyen nagy térre, de akár a Nagykörútra is, ahol mondjuk a keresztező közlekedési gyalogosnak, hát ugyan el kell menni valamelyik lámpához, de hogyha arra gondolok, hogy több városban már akárhol át lehet menni keresztezve gyalogosan. Megint csak egy kis anekdota, amikor Londonba költöztem, és egyszer meglátogattam Angelt, akkor még meg volt Easington Angelben ezek a nagy vaskorlátok a két forgalmi irány között, mind a két oldalon kétszer három sáv van, ugye a sok-sok busz és forgalom miatt. Aztán amikor már elköltöztem, akkor már nem voltak ott a korlátok, hanem a forgalom olyan lassan közlekedett, hogy bárki átmehet az egyik oldalról a másikra. Még azért nekünk is megvan az a fajta gondolkodásunk, hogy minden villamosmegállóban kirakjuk a korlátokat, nehogy lelépjen valaki, miközben, hát pont, hogy lehet, hogy a biztonságot máshogyan is meg lehet oldani, mint hogy korlátokat rakunk ki, hanem igenis talán fontosabb a 4-6-ról leszálló gyalogosoknak a kényelme és vonzó közlekedése, mint hogy egy lámpacikluson kelljen átjutniuk mindenkinek aki leszállt a 4-6-osról. Szóval szerintem ezen még mi önmagunk is fejlődhetünk. Köszönöm.

Elnök: Köszönöm szépen, Várady Zoltán.

Várady Zoltán bizottsági tag: Köszönöm szépen! Hát egy-egy, most Szilágyi Anna képviselő asszony előzött meg a kérdésével. De kihangsúlyoznám, hogy nemrég voltam Bécsben a Mobilitás Ügynökségben, ugye ami kifejezetten kerékpárra és gyalogos közlekedésre szakosodott ilyen különálló intézmény, és hát nem azt javaslom, hogy hozzunk létre még egy igazgatóságot, de érdekelné, hogy itt volt egy lista a dokumentumban, így a belső erőforrásokról, a különböző szakterületekről, stb., amit a BKK bele tud adni, és nem volt egyértelmű számomra, hogy van-e a BKK-n belül most akár egy személy, akár egy ilyen részleg, ami kifejezetten így a gyalogos közlekedéssel foglalkozik, dedikáltan. Köszönöm!

Elnök: És Dományi Bálint!

Dományi Bálint bizottsági tag: Köszönöm! Örömmel láttam ezt az anyagot. Nagyon sok tekintetben komplex és közlekedési szempontból valóban jól használhatónak tűnő módszertanra épülne hogyha e mentén indul el a munka, azonban szerintem, - és ezzel szerintem nem vagyok egyedül ezzel a véleményemmel - a gyaloglás az nem csak A pontból B pontba való közlekedés és mozgás, hanem egyben a városi élet lehetősége is, tehát a közterület az több annál, minthogy felületet kínáljon a helyváltoztatásra, és egy gyalogos stratégiának erre a kihívásra is választ kell keresnie, lehetőleg találnia is. Éppen ezért nagyon fontosnak tartom, hogy a stratégia a vizsgálati szakaszban és majd a javaslatok fázisában is térjen ki arra, hogy az egyes gyalogos irányokban, közlekedési igények mentén, milyen..., a város szövet milyen attrakciókat kínál, vagy kínálhatna, hogyha egyébként a gyalogos-elérhetősége jobb lenne. Mennyire aktívak ott az épület földszintek, a homlokzatok, a kapcsolódó közparkok, a magánterületek, mert, hogy ezeknek az ösztönzése, ezeknek az életre keltése az egyik lényegi eleme egy ilyen stratégiának. Ez az, ami egyébként szintén jól paraméterezhető, nyilván csak több éves távlatban, tehát hogyha meg lehet határozni előre a mérések idején, hogy milyen a kiskereskedelmi

aktivitás, hány bedeszkázott ablakú üzlet és hány vibráló kávézó van az adott utcaszakaszon, akkor ez később után követhető, hogy 2-5-10 év alatt hogyan változott ez a gyalogosítás hatására. De itt így mérhető, más városok módszertana alapján az is, hogy milyen a gyerekek, idősek, különböző társadalmi csoportok jelenléte a közterületen egy adott időszakban, és ez hogyan változik a gyalogosítás hatására. Valóban, és ezzel elejét lehet venni mondjuk az olyan kritikáknak, hogy az adott utca az csak a dzsentifikációt segíti elő, mert onnantól kizárólag avokádó lattét lehet kortyolgatni. Nem, egy jó gyalogosítás szólhat arról, hogy az egyébként, az udvarokba, vagy lakásokba beszoruló gyerekek, idősek, helyiek, azok hogyan tudják ismét birtokba venni és használni az utcát, és hogyan lesz az közösségi találkozóhely. Tehát ahhoz, hogy igazán a kritikus kérdésekre választ tudjon találni ez az anyag, ahhoz szerintem ezeket a puhább társadalmi szempontokat is fel kell vállalnia. Egy fél mondat erejéig szerepel a területi fókuszban, ez természetesen a közterületekre terjed ki, magánterületekre nem. Azért itt egy köztes kategóriát mindenképpen javasolnék beemelni. Ezek a közhasználat számára átadott területek. Egyrészt azért, mert hálózati szempontból is abszolút relevánsak lehetnek. Ilyenek a Rákóczi út árkádjai, vagy számos belvárosi átjáróház, másrészt azért is, mert ezekkel kapcsolatban, - pont azért, mert szürke zónában vannak a közterület és a magánterület között - teljesen zavaros és kidolgozatlan a jogi szabályozás is. Ezért fordulhat elő, hogy mondjuk itt egy ugrásnyira a városházától, József Attila utca turisták által járt árkádjai le vannak zárva 10 éve, és senki nem talált jogszerű megoldást arra, hogyan lehetne ott átjuttatni az embereket. Amíg ilyen anomáliák lehetnek, addig itt szerintem van keresnivalója a városnak és a BKK-nak. És egyébként is jót tenne, és egyébként számos fejlesztési projekt számára is hasznos bemenő információ lehet, hogyha a közterületek és a magánterületek elválasztásának és együttélésének egy finomabban differenciált rendszerét lehet megalkotni Budapesten. Tehát nem biztos, hogy minden 0-24 órában meg kell nyitni, ami ma meg van nyitva, de nem biztos, hogy mindent le kell zárni. Az, hogy egyfajta kontrollált együttélés létezzon természetesen magánterületeken a köz és a magánérdek között, az lehet egy cél, és ennek a finomabb megoldásait is érdemes lesz körül járni a későbbiekben. Még egy dolgot szeretnék mondani, ez részben a környezetpszichológiához kötődik, részben viszont nagyon is egzakt mérnöki szemléletet igényel. Az, hogy egy utcaszakasz ma mennyire vonzó, azt eléggé meghatározza, hogy milyen és milyen minőségű köztárgyakkal van telerakva. Ezek többsége, az egyes szolgáltatók, üzemeltetők, cégek részszempontja, illetve különböző előírások mentén került oda, - Biczók Péter is erre utalt az előbb a korlátokkal - ezeknek tudom, hogy folyik egy generális szemléletű felülvizsgálata a BKK tervezési útmutatóiban, de érdemes ezzel a szemmel is rájuk nézni, hogy hogyan befolyásolják a gyalogos élményt, a funkcionalitást, és melyek azok az elemek amiket el lehetne hagyni a vizuális zaj szűrése és az utca vizuális lecsitítása érdekében, mert erre is számos nagyváros pozitívabb példákkal tud szolgálni, mint Budapest. Köszönöm.

Elnök: Köszönöm! Közlekedő Tömeg kért szót. Parancsoljon!

Fodor Gergely Közlekedő Tömeg Egyesület: Köszönöm szépen, Fodor Gergely. Utolsó hozzászólóként egyetlen kérdésem maradt a kollégák után. Nem elvitatva a BKK-nak a szervezeti autonómiáját, engem érdekelne a meglátásuk a külső, illetve belső erőforrások igénybevételét illetően ezen tervezési munka kapcsán, itt ugye hivatkozik is az előterjesztés arra, hogy 75 millió forint szerepel az idei üzleti tervben erre a tervezési munkára. Mi a viszonyulásuk ahhoz, hogyha mondjuk hasonló nagyságrendben, saját belső erőforrások fejlesztése történne, és mi volt a döntő szempont e mögött, hogy ez a döntés született, hogy ez külső erőforrással megy előre ez a munka. Köszönöm szépen!

Elnök: Köszönöm! Én még annyit mondanék, hogy egyrésztől van nagyon jó nemzetközi szakirodalma a témának, azt nyilván van, amit a Közlekedési Múzeum magarra le is fordított a 101 szabályos FEK-könyv, de nyilván van más is, tehát azt gondolom, hogy azért érdemes ebből inspirálódni. Másrésztől azt is gondolom, hogy ez a munka túlmutat azért önmagában egy stratégiai alkotáson, hanem egy picit a BKK önképzésképzéséről is szól. Tehát az, hogy a közútkezelői feladatok reintegrációjával a BKK visszanyerje azt a fajta szervezeti ambíciót, hogy ezekben az ügyekben, hogy mondjam, legalább annyira a stratégia előkészítő képessége legyen, mint amennyire mondjuk a főtájépítész képes a Radó Dezső tervben ezt a saját területein megtenni. Ezt javaslom, ezt az ambíciót érteni és értő módon, így ilyen módon hozzáállni ennek az anyagnak az elkészítéséhez, de szerintem az igazgató-helyettes úr pontosan érti, hogy mire utalok. Parancsoljon!

Bodor Ádám BKK Zrt. mobilitási vezérigazgató-helyettes: Köszönöm szépen! Először a késés kérdésére reagálnék. Igen, amikor tavaly ősszel a gyalogos stratégia felmerült, akkor abban optimisták voltunk, hogy ehhez egyből lesz forrás is. Az idei költségvetéssel, üzleti terv elfogadással nyílt ez meg, addig bátor lett volna egy ilyen ütemtervet letenni az asztalra, de szerencsére ez megoldódott, és ebbe a bizonyos egy évbe körülbelül bele fogunk így férni, csak mondom, akkor túlzottan optimisták voltunk. A lineáris parkok kapcsán,

amit elnök úr mondott, abszolút egyetértek, és itten a Sustrans nevű brit szervezetnek a módszertanára hivatkoznék, akik egyébként azt mondják, hogy ezeket gyakran félreértik, hogy csak rekreációról szólnak ezek a lineáris parkok, ezek egyébként akár több kilométer hosszban, mindennapi közlekedésre is szolgálhatnak. Nagyon sok ember számára, akire egyébként, mondjuk akár a kerékpározás is már egy nagy lépés előre, a tekintetben, hogy nem gyakorlott kerékpározó, és mondjuk nincs hozzáférhetősége mindennapi testmozgáshoz, ez a legolcsóbb gym bérlet, bárki számára, úgyhogy ők ilyen módon, az egészségmegőrzés eszközeként is, a mindennapi közlekedés részeként a gyaloglás promócióját, és infrastruktúrájának a megteremtését is látják abban, hogyha lineáris parkok mentén fő tengelyek alakulnak ki. A gyalogos fájdalompont térképet ezt szeptemberben a koncepcióval együtt, a koncepció első verziójával együtt hozni fogjuk. Pont ezt terveztük, hogy az emberek számára egy online felületet nyitunk, ezt értettük az alatt a pont alatt, amikor a konfliktus pontok és nehezen járható helyszínek, szakaszok feltérképezése, a '25 szeptemberéig lévő munkarészben van. És igen, pont az a célunk, hogy a nagy vonalas infrastruktúra fejlesztéseknél, ahogy a kerékpárforgalmi főhálózati tervnél is, ez egy kőbe véssett, legalábbis a közgyűlés által elfogadott, általunk érvényesített hálózati terv legyen, akkor, amikor mondjuk egy nagy vasútfejlesztés van, akkor az átjárókat meg lehessen nyitni, meg kelljen nyitni ott, és ne akkor ötleteljünk, amikor ezek odaérnek, vagy akár egy átvezetést is. A gyalogos híd valóban nem szerepelt ebben, ezzel kiegészítjük a scope-ot, ennek a helyének a meghatározása. Nyilván adódik a főhálózatban, hogy hova érdemes ilyen tenni, és vettem, hogy nem csak a főmederre gondoljunk. Service design; abszolút ebben azon a gondolkodáson voltunk, a környezetpszichológia, ez egy olyan módszertan, amit szerintem különösen gyalogos közlekedésnél nagyon erősen használni fogunk, és a quick win lista is ez mindenképpen része lesz az intézkedési tervnek. A gyaloglásra vonatkozóan, és akkor Várady képviselő úrnak is válaszolva, nincs jelen pillanatban dedikált, olyan gyaloglásért felelős ember a BKK-ban, vagy a fővárosi intézményrendszerben, mint Bécsben van, de intenzív kapcsolatban vagyunk a bécsi gyalogos felelőssel, többször vendégünk volt már a Balázs Mór Klubban is, és egyébként azt gondolom, hogy ezek nyilván mindig egy furcsa helyzet, hogy kell-e egy ilyen szervezeti megoldás. Én azt gondolom, hogy ideiglenesen jó, hogyha van egy ilyen nagyköveti szerep, mert amíg a kerékpározásnak van egy viszonylag erős civil szervezeti képviselője. A gyaloglás - bár mindenki gyalogosnak születik -, picit el szokott veszni az intézményi erdőben, úgyhogy szerintem ez egy jó gondolat. A gyaloglási indexet ilyen léptékben nem tesztelték még, úgyhogy ilyen értelemben nekünk az előzetes nyári időszakban is fontos azt kipróbálnunk, hogy ez mennyire működik, és abban olyan finomhangolások például, amiket Biczók úr is mondott, azok szerintem abszolút beleférnek, úgyhogy erről szerintem beszéljünk, mert nyilván Budapest, meg ez a lépték azért már elég nagy ahhoz, hogy előbb egy pilot-on ezt teszteljük, hogy jól működik-e. A scope kapcsán; kiterjed-e a közhasználatra átengedett magánterületekre? Igen, ez egy fontos pontosítás, ezt így beletesszük, és nyilván az időbeli differenciálás is szerintem egy ilyen kérdés, amit a megoldási kérdéseknél már így kell kezelni. Biczók úr is említette a gyerekek szempontjait, szerintem, ahogy elhangzott, még az időssekkel, nőkkel, szociális szempontokkal abszolút kiegészítve kell ezt figyelni, ez nem a középkorú fehér férfiak gyaloglási stratégiája lesz, hanem minden budapestié. A szemléletváltás tervezés ez mindenképpen része ennek a projektnek. Az, hogy a korlát nélküli, vagy a korlátozásokkal erősebben érintett közösségi közlekedés kapcsán mire fogunk jutni, ebben szerintem óriási vitákat, nem most, de egyébként óriási vitákat fogunk valószínűleg lebonyolítani szakmai szinten, hiszen ha valaki mondjuk a Kossuth Lajos térre gondol, ott a villamos körül nincsenek korlátok, de ez együtt jár azzal, hogy a villamos lényegesen kisebb sebességgel tud haladni, tehát nyilván a közösségi közlekedéssel való utazási idő, és az elérhető város időnként ütközésbe kerül, vagy a gyalogolható város, hiszen le kell lassítani ahhoz azt a közösségi közlekedést, hogyha nem akarunk korlátokat, lámpákat elhelyezni, úgyhogy ebben szerintem majd biztos helyszíntől függő különböző megoldások fognak születni. Volt egy kérdés arra vonatkozóan, hogy külső, vagy belső munkatársakkal tervezzük ezt megvalósítani. Alapvetően, nyilván a belső munkatársakra alapozva akarjuk, de itt azért lesz egy nagyobb kampányszerű felmérési rész, ami azért külsőre..., mindenképpen külső munkatárs, mert néhány hónapra nem szeretnénk felvenni viszonylag sok embert a felmérés kapcsán. A másik meg, hogy van olyan speciális szakértelem is, most így nem nevesítve, akiket én nagyon szeretném, ha belső munkatársak lennének, csak jelen pillanatban a függetlenségükhöz jobban ragaszkodnak. Úgyhogy ez egy ilyen kérdés is, de nyilván erre az időre, amíg a stratégia készül, szeretnénk őket bevonni, és a stratégia kapcsán talán még egy utolsó kérdés ami felmerült, szerintem Bálint részéről, hogy nem csak a közlekedési szempontú gyaloglással foglalkozunk, hanem a város szöveggel, az attrakciókkal. Ezt azért..., egyetértek vele, tehát annyiban kérdés a számomra, hogy ezt mennyire fogjuk tudni beépíteni a scope-ba az erőforrás igényessége miatt, de gondolni fogunk rá, és szerintem egyeztetünk arról, hogy mi az, ami még belefér ebbe a keretbe, mert azért ez az egész városra kiterjedő stratégia, valószínűleg inkább mintaterületek mentén, vagy módszertani szempontból tudom ezt elképzelni. Az egész városra ez egy nagyon hatalmas felmérési feladat

lenne, vagy talán visszamérési feladat. Néhány kiemelt helyen tudom, de szerintem egyeztessük le, hogy hogyan tudjuk ezt betenni. *(Mikrofonon kívüli hozzászólás hallatszik a háttérben)*

Elnök: Más kért szót, Bálint nem te először. Főépítész úr? Parancsoljon!

Erő Zoltán főépítész: Köszönöm szépen. Csak szeretném jelezni, hogy ebben a feladatban természetesen a Várostervezési Főosztály is maximálisan részt vesz, és felajánljuk a tudásunkat, kapacitásunkat. Én azért szeretnék annyit mondani, hogy a gyalogos területeket nem közlekedés tervezőkkel kell majd megterveztetni, mert egy picit félek attól, hogy ez a jel, korlát, poller, kiépítettség, ez egy kicsit másképp működik a gyalogos szándékú felületeken, mint ahogy az benne van eddig a gondolatainkban, úgyhogy nagyon szeretném ezt a folyamatot indítani, és legyen gyalogos szakértő a BKK-ban, és dolgozzunk együtt, köszönöm.

Elnök: Köszönöm szépen, Dományi Bálint most következik.

Dományi Bálint bizottsági tag: Köszönöm. Pontosan azért, mert egyébként mind a 9000 utcának az ilyen szempontú részletes felmérése, az egy kezelhetetlen léptékűvé duzzasztaná a feladatot. Szerintem nagyon fontos lesz a helyzetek, a tipizálható helyzetek azonosítása, és néhány jellemző típusú utca azonosítása, lehet, hogy ezekből egy mátrix áll elő különböző jellemzők mentén, de akkor is egy viszonylag leszűkített választék kezelése. Igen, már ez is hozhatja szerintem az elérhető eredmények 80%-át, mert, hogyha a típus helyzetekre lehet jó választ adni, akkor a maradék 20% az egyedileg kezelhető lesz, és már megválaszolja azt a kérdést, amit óhatatlanul fel fognak tenni a stratégia kapcsán, hogy jó, de mégis mit lehet elérni ezzel a papírgyártással? Azt lehet elérni, hogy látható, hogyha megfelelő után követés is társul hozzá, hogy egyébként az ebből levezethető intézkedések azok milyen területeken hoztak előrelépést. Ehhez viszont nem kell minden egyes utcaszakaszt egyesével végignézni. Köszönöm!

Elnök: Köszönöm! További hozzászólást nem látok. Én azt kérem a BKK-tól, hogy a vitában elhangzottaknak megfelelően állítsa össze a feladat kiírását. Nem biztos, hogy kell bizottsági ülésen tárgyalni, de arra is nyitottak vagyunk. Szerintem egyszer még, amikor elkészül a konkrét diszpozíció, hogy mit kell a tervezőnek vizsgálni, azt még lehet érdemes egy körben megfuttatni azért a Városházán, és akár a Bizottságon is, ezt javaslom, de akkor kérem, hogy ennek mentén dolgozzatok tovább, hogyha sikerül többséget szereznie a javaslatnak. Kérdezem a bizottságot, hogy támogatja-e az előterjesztésben foglalt határozati javaslatokat, kérem szavazzanak!

A szavazásra feltett döntési javaslat pontos tartalma:

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy tudomásul veszi jelen előterjesztés 1. és 2. számú mellékleteiben foglaltak szerint a fővárosi gyalogos közlekedés fejlesztésére vonatkozó átfogó hálózati stratégiáról szóló tájékoztatót.

(Szavazás)

169/2025. (V.12.) KKV B HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy tudomásul veszi jelen előterjesztés 1. és 2. számú mellékleteiben foglaltak szerint a fővárosi gyalogos közlekedés fejlesztésére vonatkozó átfogó hálózati stratégiáról szóló tájékoztatót.

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

Elnök: 8 igen, egyhangú. Köszönöm szépen!

4. napirendi pont

Javaslat a Fővárosi EuroVelo kerékpár-útvonal engedélyezési terveihez kapcsolódó tulajdonosi hozzájárulás, valamint a leendő vagyonkezelői és előzetes közútkezelői nyilatkozatok kiadására

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Városüzemeltetési Főosztály

Elnök: Következik a BKK következő napirendje: EuroVelo kerékpárutakkal kapcsolatos tulajdonosi hozzájárulások és vagyonkezelői nyilatkozatok megadása. Annyival előrébb vagyunk, hogy a terveket időben most megkaptuk, ez egy fontos dolog, viszont nyilvánvalóan a tervekkel kapcsolatban felmerültek kérdések. Biczók Péter benyújtott egy módosító indítványt is, ezt majd nyilván összefoglalja, de első körben szeretném az előterjesztőt kérdezni, hogy befogadja-e ezt a módosító indítványt, illetve megnyitnám a vitára a lehetőséget a tervek fölött. Főigazgató úr parancsoljon!

Kiss Ambrus főigazgató: Csak annyira, hogy nem fogadjuk be a módosító indítványt és a BKK-s kollégák majd elmondják ennek a szakmai okait.

Elnök: Köszönöm! Akkor BKK most kiegészíti? *(Háttérben hozzászólás: igen)* Horváth László parancsoljon!

Horváth László BKK Zrt. beruházási igazgató: Üdvözlök mindenkit. Egyrészt köszönjük szépen azt a munkát, amit a múlt héten el tudtunk közösen végezni. Egy 4 órás megbeszélésen, méterről méterre átnéztük mind a négy darab EuroVelo projektnek az 1 az 500-as forgalomtechnikai helyszínrajzát. Kettő tervre érkezett ugye, módosító indítvány. Az első észak pesti kapcsán, ezek olyan észrevételek, amelyekre azt tudjuk vállalni és mondani, hogy a kiviteli tervezés során, illetve, tehát a kiviteli tervezés során ezeket az észrevételeket át tudjuk vezetni. Mégis azt kérjük, hogy a most elkészült engedélyezési tervek, mivel már bírnak az összes kezelő, egyéb tulajdonos, közműcég, forgalombiztonsági auditornak a jóváhagyásával. Azt kérjük a Tisztelt Bizottsági tagoktól, hogy az eredeti tervi tartalommal adja ki a tulajdonosi hozzájárulást, azzal, hogy a BKK-nak adja feladatba, hogy a kiviteli tervek készítése során végezze el ezeket a módosításokat. Egyszerű az oka, rengeteg többlet időt okoz, nagyjából, most így fél évvel kalkuláltunk, amíg minden, amíg utasítanánk a tervezőt arra, hogy most hajtsa ezeket végre, minden egyes kezelői üzemeltető és a többi jóváhagyást, egyeztetést lefolytat, tehát ezeknek van időigénye is, de díjigénye is van, ezt nem tudtuk egyeztetni a tervezővel, aminek azonban a jogalapját nem találjuk egyelőre. A közbeszerzési törvény azokra a módosításokra, a szerződésmódosításokra ad lehetőséget, amelyek előre nem látható körülmények okán külső szereplők véleménye, vagy utasítása alapján kerül be a folyamatba. Itt ugye a fővárosi, - és itt egyként kezelve a fővárost és szakképeit a közbeszerzési törvény szempontjából nézve - ugye a fővárossal konzultáltunk a tervezés kiírásakor, a tervezői kooperációk során mind a főváros főosztályainak a kollégái részt vettek, illetve hát ugye maguk a szakképek, - a fővárosi tulajdonú szakképek is - e mentén készült el a tervcsomag. A bírálati tervek elkészültek, a bírálatát megadták ezek a fővárosi és egyébként nem fővárosi érdekkörbe tartozó cégek, önkormányzatok is, e mentén kijavította a tervező a terveket. Újbóli olyan észrevétel, amely erre az időszakra visszanyúl és a fővárostól érkezik, jogszerűen erre nem..., a közbeszerzési törvény erre nem ad lehetőséget, ilyen irányú szerződés módosításra és díj növekményre. Úgyhogy az Észak-Pestnél ezek az észrevételek viszont úgy látjuk, hogy kiviteli tervezés során maximálisan kezelhetőek és figyelembe vehetőek. Az Észak-Budai szakasz az, amelyre szintén érkeztek módosító indítványok. Itt van olyan, például az első, ami kiviteli tervek során maximálisan kezelhető, azonban vannak nyomvonalat érintő, koncepcionális kérdések, amelyeket, és itt például a 6. pont, - az utolsó pont - az I. kerületi és a II. kerületi területeket érinti, itt valóban lefolytathatók az egyeztetések, az utolsó pont tekintetében kiemelten, azonban, és itt majd Ádámnak átadom a szót, az alsó rakpart, a Slachta Margit rakpart nyomvonal használatával kapcsolatos stratégiai kérdések tekintetében. Ebben a szerződésben biztos, hogy nem tudunk érdemi nyomvonal módosításokat tenni, de hálózat kapcsán pedig Ádámnak átadom a szót.

Bodor Ádám BKK Zrt. mobilitási vezérigazgató-helyettes: A Slachta Margit rakpart kapcsán, ugye, ahogy a László is mondta, vannak egyrészt technikai akadályok, hogy egy ilyen léptékű áttervezést kérjünk a tervezőtől most ebben a fázisban, másrészt meg a közgyűlés elfogadta a közlekedésbiztonsági stratégiát, és annak részeként a közúthálózati tervet, ez a budai alsó rakpartot egy tranzitútként határozta meg. Nem látjuk ma kiszerezhetőnek, mondjuk 2030-ig a budai alsó rakpartot, és egy gyűjtőúti funkcióval ellátandónak, amin keresztül egy kerékpáros átvezetést elsőbbséggel meg lehessen valósítani. Természetesen tudunk egy ilyen vizsgálatot csinálni, nyilván ez idő, pénz. A tervezést azt arra az időre megakasztaná, amíg ez a vizsgálat folya, de ennek az eredményét most a közgyűlési döntés, meg a közúthálózati terv ismeretében, azt most el tudom mondani, tehát ilyen értelemben nem biztos, hogy érdemes ezzel az erőforrásokat, - amik egyébként szűkösen állnak rendelkezésre - égetni, és ebben felelősségteljes döntést szeretnék javasolni, mert nyilván én azt gondolom, hogy mindannyian egyetértünk abban, hogy egy kerékpáros nyomvonalnak, - pláne, hogyha egy EuroVelo nyomvonal - minél nagyobb biztonsággal kell haladnia. Én azért ennek a gyakorlati megvalósítását is nehezen látom, hogy a Budai alsó rakpart forgalma egy keresztirányba jövő, szintben kiemelt kerékpáros átvezetésnek hogy ad ott elsőbbséget. Tehát én azt gondolom, hogy nagyon súlyos konfliktushelyzetek alakulnának ki, hogyha... - természetesen joga van a bizottságnak meg a közgyűlésnek

felülbírálni a forgalomtechnikai kérdésekben a BKK meg a Budapest Közútnak az álláspontját - én ettől azért..., ezt le tudjuk írni írásos formában is egy vizsgálat eredményeként, én ettől azért óva inténém a közgyűlés, vagy a bizottság tagjait. Szóval ez nem a kiviteli terven átvezethető módosítás kategória, és kérdés egyébként, hogy egy tervező, ehhez a nevét fogja-e adni. Tehát, hogyha minden jogi akadályt megugoránk, - amit nem tudom, hogy hogyan csináljuk a közbeszerzési szempontból - egy tervező, akinek tervezői jogosultsága van, alá kellene, az egy kiválasztott tervező, aki ezt aláírja.

Elnök: A válaszai most az 1-es, 2-esre vonatkoztak, a 11-es az ugye egy újabb vizsgálat?

Bodor Ádám BKK Zrt. mobilitási vezérigazgató-helyettes: Ott még nem tartunk most még. A 11-es vizsgálatot azt természetesen meg tudjuk csinálni, ami arról szól, hogy a Halász utcai lehajtó kapcsán..., ott viszont nekünk egyébként ennél konkrétabb javaslatunk van, tehát abban a tekintetben ilyen vizsgálatot lefolytattunk, forgalmi modellezést is végeztünk, ennek az eredményét viszonylag gyorsan meg tudjuk osztani a bizottsággal is. Tehát azt nagyon könnyen tudjuk vállalni annak a vizsgálatnak az elvégzését, mert ezt elvégeztük. A Halász utcai lehajtó kapcsán is modelleztük őket.

Elnök: Magyarul..., csak ilyen ülésvezetési szempontból leegyszerűsítve, az 1-est és a 2-est élesen vitatja. A BKK és az előterjesztő a 11-est pedig akár el is tudja fogadni, de azzal, hogy egyébként ezt a munkát részben már el is végezte, - ha jól foglalom össze. Gulyás Gergely Kristóf kért szót, parancsolj!

Gulyás Gergely Kristóf bizottsági tag: Köszönöm a szót! Kettő részhez lenne a kérdésem. Egyrészt a Dél-Budai szakasz kapcsán a Furnér Művek környékén ugye található az előterjesztésben egy használati megállapodás, ott egy darab magántulajdonossal van. A kérdésem az lenne, hogy a többi magántulajdonossal, illetve az önkormányzattal hogyan terveznek majd megegyezni itt az útvonal kapcsán, a kisajátítások vagy használati megállapodások kapcsán? Illetve van a Budafok-Tétényi Önkormányzatnak egy 2023-as határozata, amiben egyértelműen kinyilvánítja azt, hogy ők nem támogatják a jelenlegi útvonalat, és éppen ezért a kisajátítási és kártalanítási költségekből nem vállalnak semmilyen részt. Akkor azt én jól értem-e, hogy a főváros akkor ezt saját költségen vállalja az egész kisajátítási, illetve kártalanítási költségét ennek az útszakasznak?

Elnök: Parancsoljon a BKK!

Horváth László BKK Zrt. beruházási igazgató: Köszönöm! Ugye jelenleg az engedélyezési tervek elkészítésénél tartunk, amennyiben kivitelezésre, forrás biztosításra kerül, akkor merül fel magának a területszerzésnek is a kérdése. Tehát jelenleg a tervek, engedélyek beszerzéséhez nincs szükség ezen kisajátítási eljárások elvégzésére, de amennyiben kivitelezésre kerül sor, úgy igen, a megvalósítót terheli, és valóban a XXII. kerületi önkormányzat jelezte, hogy ő nem kíván részt venni ennek a terület kisajátításnak a finanszírozásában. Bocsánat, mi volt a másik kérdés? Elnézést kérek.

Elnök: A többi tulajdonos megkeresése.

Horváth László BKK Zrt. beruházási igazgató: Igen, ennek a területnek a tulajdonosával egyeztetünk, és a többi..., ugye itt ez a Furnér Művek területe az amely szabályozási terv módosítással is jár. A többi tulajdonos esetében pedig a szabályozási terv már azt a szakaszt jelöli, tehát ott a szabályozási terv módosítására nincs szükség, az megfelel, tehát itt, hogyha szintén kivitelezésre sor kerül, akkor kell a területszerzést megtenni és finanszírozni.

Elnök: Köszönöm, Biczók Péter két szót.

Biczók Péter bizottsági tag: Köszönöm! Azt hittem az előbb, hogy mint módosító, ügyrendben akkor én szólalak föl, miután a hivatal ugye..., de akkor félreértettem.

Elnök: Ha szót kér, azonnal megadom a szót.

Biczók Péter bizottsági tag: Ja, nem tudtam, hogy kell szót..., bocs, azért nem kértem, de akkor. Szóval, hogyha csak valaki nem olvasta a módosítót; alapvetően arról van szó, hogy az első és a második előterjesztésre azt kértem, hogy ne fogadja el a bizottság a tulajdonosi hozzájárulást. Valóban köszönöm szépen, hogy ugye a múlt héten, hogy egy ilyen maratoni négy órás megbeszélés alatt elég sok mindent át tudtunk szerintem beszélni, amiből kiderült, hogy a másik négy vonalon is vannak azért problémák, de azt hiszem, hogy azokat is lehet ecsetelni, javítani, és abban egyeztünk meg, hogy ott lesznek is apróságok, amiket javítani fogunk. Illetve az első előterjesztési módosítót akár..., hogy mondjam, elfogadom, hogy

viSSzavonnám, hiszen ott is azért úgy láttam, hogy van kompromisszum készség arra, hogy azt javítsuk. Ott ugye volt azért technikai, vagy jogi probléma is, akár más jelzés volt egyik irányból, mint a másik irányból, tehát hogy jogilag is furcsa volt, hogy nem megfelelő, tehát forgalom technikailag sem felelt meg. De a másodikra viszont kitérnék. Tehát ez az Óbudai EuroVelo szakasz, amiben akkor ugye két ellentmondásunk, vagy vitánk van, inkább azt mondanám..., köszönöm! Az egyik ugye, ahol jelenleg is meglévő keresztezés, csomópont van, ahol a Görzenál mögött, - jelenleg a gyakorlatban - a kerékpározónak megadják az elsőbbséget a gépjármű vezetők, annak ellenére, hogy jogilag nincsen elsőbbsége a kerékpározónak, de megmondom őszintén, hogy én azért heti rendszerességgel legalább járok arrafelé, - az utóbbi három évben minimum - még nem volt olyan, hogy meg kellett volna állnom. Viszont a terven az van jelölve, - és pont ezért úgy gondolom, hogy ez nem megfelelő, hogyha főleg EuroVelo-ról beszélünk, ami egyébként ugye az útvonal ki is van jelölve kerékpársztrádának is - hogy a jövőben jelzőlámpát raknánk oda, ami azt jelenti, hogy a kerékpározónak és a gyalogosnak is ugye oda kell mennie, meg kell nyomni a gombot. Ez a kerékpározó esetében egy 200 méternyi energiavesztésről szól, ez azt jelenti, hogy oda kell mennie, megáll, megnyomja a gombot, várakozik, mert, hogy a tervben arról nincsen szó, hogy lenne bármiféle előérzékelő, ami által automatikusan megkapná, tehát, hogy még ott sem tartunk, - mint mondjuk Hollandiában - hogy akkor, hogy legyen előérzékelő. De alapvetően azt gondolom, hogy az a fajta hozzáállás, hogy a jelzőlámpát figyeljük, az hát pont a gyaloglónak és a kerékpározónak hátrányos, hiszen nem a gyaloglót és a kerékpározót figyeli a gépjárművezető, hanem csak, hogy milyen jelzést lát, és hogyha zöld, akkor nem érdekli az sem, hogyha éppen nem tudom, egy ötéves gyerek kicsúszik véletlenül, akkor pont jogi felelősség is az lesz a gyerekre, illetve a szülőn, hogy miért nem figyelt oda. Miközben, hogyha nincsen jelzőlámpa, és úgy alakítjuk ki, akkor biztonságosan éri el. Egyébként most is ugye az van, hogy kanyarban simán lelassítanak a gépjárművezetők, és megadják az elsőbbséget. Egyébként azt hiszem, hogy ez az egész kérdéskör, - hát ugye a terv is 2024. márciusi - tehát, hogy bőven volt egy évünk ezt átnézni, és akkor nem most lenne a probléma, és nem most lenne erről a vitánk. Úgyhogy az a fajta ilyen nyomásgyakorlás, hogy idő keretéből kifutunk, az szerintem már csak azért sincsen, mert, ha jól értem, akkor a koncepció, hogy ettől a Görzenál ponttól hogyan jutunk el egészen a K-hídig, - az ugye kiderült, hogy nem annyira tiszta, mert a Hajógyári szigeten is vannak problémák, épület bontással jár, a konzolok kialakítása is, hát amellet, hogy több milliárd forintból beszélünk, amellet ugye arról is szól, hogy nem tudjuk, hogy lehet-e, mert a vízügyi hatóság nem ad rá engedélyt - tehát azt gondolom, hogy maga az egész vonal most kérdésben van, hogy történik-e itt majd valami. Pont ezért azt gondolom, hogy igenis abba az irányba kell mennünk, hogy ne csak ugyanolyan, de ne legyen semmiképpen sem rosszabb majd a jövő kerékpározói számára, hiszen pont azért dolgozunk, hogy több legyen ezekből a kerékpározókból, vagy akár hivatásforgalmi kerékpározókból. És akkor pont innen vezetnék oda, hogy hát ahelyett, hogy milliárdokat költünk el, ahelyett inkább gondolkodjunk el azon, hogy hát pár százezer, vagy pár millió forintból ki lehetne alakítani azt, hogy már a Margit hídtól, - tehát ez az Üstökös utcai lehajtótól kezdve - egészen a K-hídig, a kerékpározónak adjuk át a forgalmi sávok egyikét. Ez ugye jelenleg megtörténik minden egyes árvíz idején, illetve futóversenyekkor, sőt a Sziget Fesztivál alatt is ugye ez történik, tehát lezárjuk, és úgy látom, hogy túléli a város. Hadd térjek ki arra is, hogy három párhuzamos útvonal van a gépjárművek számára, így a belső városból, egészen így az Árpád híd felé. Tehát, hogy van a Lajos utca, van az Árpád-fejedelem, illetve van ez a Slachta Margit. Ez négy, illetve oda vissza nyolc forgalmi sávról van szó. Miközben ugye a nyolc forgalmi sáv mellett a kerékpározóknak próbálunk valamit több milliárd forintból építeni, azt gondolom, hogy egy forgalmi sávot igazán el lehet ezekből venni, és akkor megoldani azt, hogy dinamikusan, ugye mind a két irányban jelzőlámpa belépő és kilépő pontok vannak, tehát meg lehet oldani, kb. semmiből, hogy reggel mondjuk befelé használható az a forgalmi sáv, délután, vagy délutántól kezdve pedig kifelé használható az a forgalmi sáv. Hozzáteszem, hogy azzal, hogy javítjuk a kerékpáros forgalmat, - és akkor kitérhetünk most a rozsdáövezeti kérdéskörre - mert hogy pont az a célunk ugye, hogy minél többen kerékpározzanak. Mi történik, hogyha minél többen kerékpároznak, mondjuk ebből az Aquincum régióból? Hát az, hogy kik fognak ott kerékpározni? Valószínűleg azok, akik most gépjárműbe vezetnek, hiszen nem csak a nemzetközi irodalom, de hát a G7-nek a legutóbbi tanulmánya is azt mutatja, hogy a gépjárművezetők a legelső választói annak, hogy ők átülnek kerékpárra, és ők sokkal inkább, - több mint 50% mondja azt - hogy valószínűleg kerékpárra fog felülni, és nem közösségi közlekedésre, hiszen azt az életmódot viszi, hogy amit a kerékpár meg tud adni. Erre ugye szokták mondani ezt a viccet, hogy az autóreklámok adják meg azt a..., a kerékpár adja meg azt az életmódot, amit az autó reklámoz, hogy bárhol, bárhova megyünk dugó nélkül és bármikor. Úgyhogy ha ugye valóban ez az EuroVelo út az javítja a hivatás forgalmi kerékpározók számát, akkor ez azt jelenti, hogy kevesebb autózó lesz. Tehát akkor, ha viszont kevesebb autózó lesz, akkor két megoldásunk van. Vagy csökkentjük a kapacitást, és akkor ugyanez a dugó lesz, vagy legalábbis nem fog növekedni, hiszen kevesebb az autóforgalom is, vagy a lakosok észre fogják venni, hogy ja, most már csak

15 percnyire van Aquincum, hiszen soha nincsen dugó, akkor miért ne költözzek ki a külvárosba? És akkor az agglomerációból fog beingázni autóval. Mert, hogy pont nem az a célunk, hogy az agglomerációba költözzön, hanem közelebb. Úgyhogy azt gondolom, hogy nyolc forgalmi sávból egyet meg tudunk oldani és elveszünk, emellett pedig több milliárd forintot spórolunk a budapesti lakosok számára, azzal valóban, hogy ezt a tervezési szakaszt el kell engednünk. Köszönöm!

Elnök: Köszönöm szépen, Dományi Bálint kért szót.

Dományi Bálint bizottsági tag: Köszönöm! A terveket részletesen átnézve, bennem két szakasszal kapcsolatban merültek fel különösen kételyek. Az egyik a Budapest-Balaton kerékpárútnak a leágazása Budafok felé. Ott szeretném megkérdezni, hogy mi indokolta, hogy a kővirág soron a nyitott kerékpársáv az úgy elfogy a Buba lecsatlakozása után, és egy közönséges kétszer egy sávós út formájában folytatódik a legközelebbi csomópontig? A másik pedig az, hogy ez az utolsó szakaszán, a Pécsi út mentén, - tehát a vasúti töltés mellett kigyózó szakaszon - ezt kíséri egy járda is, viszont az a járda, az látszólag - így a forgalomtechnikai tervből kiindulva - teljesen szeszélyes kanyarokat vesz, kerülget egy garázssort, miközben láthatóan nincsen különösebb gyalogos hálózati jelentősége, ugyanezt az igényt le tudná fedni a túloldali kis lakótelep épületei előtt meglévő járda, illetve annak az északi irányú meghosszabbítása, ott látok fura megoldásokat, - de ezek valószínűleg apróságok, illetve biztos választ fogok rájuk kapni mindjárt. Nagyobb és koncepcionálisabb problémát látok az Északi szakaszon, - a K-hídtól az északi összekötő vasúti hídig tartó szakaszon - ahol a gázgyári terület mentén a meglévő Hamvas Béla sétány, illetve annak a folytatásában a rekultiválandó gázgyári terület partszakaszán vezetne a kerékpárút. A Hamvas Béla sétány, az egy igazi elvarázsolt helye a városnak, 100 éves platánfák, műemléki védelem alatt álló tisztviselőházak, a teljesen igényes és példaértékű irodapark épületei kísérik, miközben ott van a Kis-Duna ág és a tóparton az Óbudai szigetnek a galéria erdeje. Ha vezetne valahonnan valahova, akkor ma is nagyon kellemes kerékpárút, illetve sétány lehetne. Ha nem is ennyire kimagaslóak, de elég jók az adottságai a gázgyári terület partszakaszának is. Ehhez képest a terv, amit kaptunk, az egy teljesen érzéketlen módon, egyértelműen csak az úttervezési szempontokat figyelembe véve vezet végig a kerékpárosokat. A gyalogosokat, - úgy maradék elven - vele nagyjából párhuzamosan egy járdán végig viszi. Nem találtunk utcabútorozási tervet, nem látszik, hogy változna a közvilágítás, nem foglalkozik azzal, hogy pár méterrel odébb ott van a parti mellvéd, amihez ki lehetne ülni, ami önmagában gyalogos szempontból izgalmas, és ráadásul ezt a burkolt felületet ezt ráolja a 100 éves platánfáknak a gyökereire. Egyébként a mai meglévő burkolt út is ott van, de hát ez így alakult ki, valószínűleg a fák nőttek rá az aszfaltra, viszont ezt nem kéne reprodukálni egy új útalappal és szegéllyel rendelkező infrastruktúrájánál, úgyhogy ez a szakasz önmagában problémás. Ahogy megyünk tovább a Záhony utcától északra, - a most megnyitandó partszakaszon - ott pedig egyszerűen úgy tűnik, minthogyha a tervezők nem éltek volna azzal a lehetőséggel, hogy itt a város egyik legizgalmasabb átalakuló területének abszolút világvárosi szinten rendezendő partszakaszán járnak, hanem van a kerékpárút a felső térszínen, és alatta a köztes térszínen, - mondjuk így - az alsó rakpart síkján, vezet végig egy járda, - egy térköves járda - másfél méter szélességgel, de minimum el lehet menni, de abszolút nincsen bejátszva az a pálya, hogy itt lehetnének attrakciók, lehetne hosszasan elidőzni, - ez egy tájépítészeti hihetetlenül értékes partszakasz - hanem tényleg csak az van, hogy A pontból B pontba el kell jutni kerékpárral és gyalog, - tökön passzoljon keresztül, nem számít, hogy mi van körülöttünk. Tehát ezt a szakaszt kifejezetten és erősen koncepcionális kritikával illetném. A többi egyébként szerintem rendben van, tehát én az összes többit támogatni kívánom, de az előbb említetténnél lennének kérdéseim, az utóbbit viszont azt hiszem problémásnak látom. Köszönöm.

Elnök: Akkor hányas pontról szeretnél külön szavazást kérni Bálint?

Dományi Bálint bizottsági tag: Tehát az Észak-Budainak a négyes szakaszáról, illetve a BuBa-nak a hármas szakaszáról szeretnék majd külön szavazást kérni. Ha ez megoldható.

Elnök: Átgondoljuk. Köszönöm. Gulyás Gergely Kristóf.

Gulyás Gergely Kristóf bizottsági tag: Köszönöm a szót! Még az Észak-Budainak az egyes szakaszával kapcsolatban lenne pár kérdésem. Tudom, hogy arról most nem fogunk dönteni, de ha már megkaptuk a terveket, akkor egy-két kérdés felmerült itt. Az egyik az lenne, hogy a Vám utca és a Halász utca között azt én jól észleltem-e, hogy az egyik oldali parkolás az megszűnne itt a kerékpárút következtében? Hogyha igen, akkor ott hány parkolóhely szűnne meg, és az kinek a tulajdona jelenleg? Illetve a másik kérdésem a Halász utcai kereszteződés lenne, ugye ez egy problémás része az egész szakasznak. A kerület része egyébként most kezdődik majd egy többkörös társadalmasítása a kérdésnek, és csak részben van átfedés a jelenlegi tervekkel. A kerület részéről ami preferált lenne, az pont, hogy a dél irányú forgalomátengedés, tehát nem az

északról bejövő, hanem a délnek tartó forgalom leengedése az alsó rakpartra, ami ugye jelenleg nincs benne a tervekben. Vagy a teljes zárás van, vagy pedig az északi irányú forgalom lehetősége, hogy ezt vizsgálták-e, hogy a déli nyitás az hogy működhetne esetleg, és erre kaphatnék egy kis tájékoztatást? Köszönöm!

Elnök: Köszönöm! Bálint melyiket mondtad? Észak-Buda IV-et? *(A háttérben Dományi Bálint válaszol mikrofonon kívül)* Csak, hogy ezt nem lehet kiszedni, tehát, hogy az benne..., egyben van a II/a, IV. és az V. egy határozati javaslatban. És a Dél-Buda III-at? *(Dományi Bálint mikrofonon kívül válaszol)* Az pedig..., az ugye szintén egyben van, egy dél-budairól van egyben határozati javaslat, ugye? Jó, oké, akkor BKK-nak megadom a szót válaszádsra, köszönöm.

Bodor Ádám BKK Zrt. mobilitási vezérigazgató-helyettes: Köszönjük szépen. Lehet, hogy először a koncepcionális kérdésre reagálnék Biczók úrnak, mert egyébként ez egy picit válasz lesz a Halász utca kérdésére is. Ugye nyolc sávot említett, Slachta, Árpád fejedelem, Lajos utca. Ez pont így van, egyébként én a környéken lakom, úgyhogy elég jól látom a forgalmát ezeknek az útvonalaknak. Valóban humanizálásra szorulnak ezek az utak, mi azonban nem a Slachta Margit rakpartnak a humanizálásával foglalkoznánk, hanem sokkal inkább a Lajos utcával. És az Árpád fejedelem úton meg el is kezdtük ezt, ugye a kerékpársávok kialakításával. Pont a Slachta Margit az, ahol meg tudjuk tartani a folyamatos tranzit forgalmat, míg azokat az utakat, mint az Árpád fejedelem, a Lajos utca - Pacsirtamező út tengely, meg ahol a házak között megy sokkal inkább megtartanánk..., vagy mi sokkal inkább átalakítanánk egy humanizáltabb környezetté. És ez ilyen értelemben válasz a Halász utcára is, hogy miért akarjuk a Halász utcai felhajtót- lehajtót lezárni, mert azt gondoljuk, hogy a Budai alsó rakparton, ami ugye a Slachtának a folytatása abba az irányba, - a déli irányba - egy viszonylag folytonos közlekedést kell fenntartanunk, és azért gondoljuk, hogy a lehajtók - felhajtók ebbe akadályoznak, és egyébként a parkoló autók is, ahol van a támfal mellett, az árvédelmi vonal mellett parkoló autó, hiszen a ki-beálló autókat, le-fel hajtás, ez folyamatosan akadályt képez, a folyamatosan áramló gépjármű forgalom útjába. Tehát mi a Budai alsó rakpartot, egy ilyen értelemben városi tranzit útként javasoljuk fenntartani, és ez az oka a két lehajtóág lezárásának, és ez az oka annak, hogy az Árpád, vagy a Slachta Margit rakparton mi egyes sávnak az elvételét nem tartjuk reálisnak. Egyébként mondjuk egy változó jelzés képpel elvenni egy-egy sávot, mondjuk egy külső Szentendrei úton, és átadni, változtatni, hogy melyik irányba megy, nem elvenni, változtatni, hogy melyik irányba megy a különböző időszakokban, ott tudom ezeket elképzelni, ahol kétszer egy sáv van, azért ez egy nehezen megképzhető történetnek látom. A jelzőlámpás, versus nem jelzőlámpás csomópont; de pont annak a folytatása kérdéses, egyébként lehet, hogy az a legegyszerűbb, ha kivesszük ezt a csomópontot ebből a tervből, hiszen ahogy említette Biczók úr, ha jelenlegi állapot marad az is jobb ön szerint, mert akkor megadják az elsőbbséget. Az is lehet, hogy a jelzőlámpát benne hagyjuk azt a csomópontot, csak a jelzőlámpát vesszük ki, tehát szerintem erre azért..., és egyébként akár, ha a jelzőlámpa benne marad, azt is lehet, hogy egy előérzékelővel legyen az átvezetés. Tehát én ebben legalább három megoldást látok anélkül, hogy az egész szakaszt ki kellene dobni. Kivehetjük a..., és kérdzem a véleményét, hogy melyiket preferálja? De mindegyik megoldás lehet erre a kérdésre, hogy ne az egész szakaszra, hiszen a végponti csomóponttal van gond. Hogyha elfogadjuk, hogy egyébként ott megy fönn az útvonal, tehát előérzékelő, a jelzőlámpa kihagyás, az egész csomópont kihagyása is a megoldás lehet arra a kérdésre, ha elfogadjuk, hogy egyébként a helyén marad a kerékpárút. László!

Horváth László BKK Zrt. beruházási igazgató: Igen, akkor csak ehhez a gondolathoz kapcsolódva valóban arra van lehetőség, hogy a jelzőlámpának előérzékelőt tegyünk, arra is van lehetőség, hogy kihagyjuk. Egy dologra sajnos nincs, arra, hogy a mostani tervezési szerződésben per ma a tervezőt utasítsuk arra, hogy ezt így teljesen tervezze át. De egyébként megértettük, bocsánat, mert több helyről szedem össze a válaszokat. Akkor sorrendben Bálint, Dományi Bálint kérdéseire. Leágazás Budafoke felé; miért nincs, miért nem folytatódik a nyitott kerékpársáv? Csak így hagyta jóvá a teljes tervezést a XXII. kerületi önkormányzat végig. Amellett, hogy a legjobb szakmai tudásunk és meglátásunk szerint visszük előre a projekteket, egyúttal jóváhagyásokat is kell szereznünk, ilyen módon, ez az egyetlen verzió volt, amit a kerület jóváhagyott. A Pécsi út menti járda kanyarog; itt a kerület egy kutyafuttatót fog létesíteni, és ennek a kialakítása miatt történik. Hamvas Béla sétány; valóban, tehát egy eldugott, de gyönyörű területe a városnak, bízom benne, hogy egy EuroVelo fejlesztés ezt meg tudja nyitni, ugye itt a gázgyári átkötés ennek a kulcsa. Most a forgalomtechnikai terveket töltöttük fel, de készült rá építész terv is. Nagyon szívesen folytatunk erről is konzultációt, hogy annak a kiviteli tervein mit módosítsunk, de abban vannak utcabútor kérdések is, pihenőhely is. A szegélyek nem mozdíthatók a platánfák miatt, tehát az biztos, hogy nem volt mozdítható, sőt, még a projekt elején sétányt szerettünk volna közelebb tenni a platánokhoz, de szintén a platánok védelme miatt ez nem volt megvalósítható, de utcabútor egyéb kérdésben tényleg tudunk ilyen irányú egyeztetéseket folytatni, bár azt is hozzá kell tennünk, hogy ez egy EuroVelo tervezési program, tehát teljes város megújítást sem a támogató tervezést 50%-ban finanszírozó

magyar állam, sem a főváros ilyen formában nem rendelt, vagy nem finanszírozott. Egyébként rákapcsolódóan majd bízom benne, hogy a jövőben egyéb fejlesztések során lehet erre lehetőség. Akkor a Észak-Buda egyes szakasz, Vám utca, Halász utca közötti rész; ugye ezt valóban most nem nyújtottuk be tulajdonosi hozzájárulásra, és tudjuk a kerületnek..., vagy ismerjük, fel is vettük a kerülettel a kapcsolatot a társadalmisítással kapcsolatban, sőt, alapvetően mi kezdeményeztük még tavaly, amikor egyeztetünk polgármester úrral, illetve jegyző úrral a témáról, úgyhogy ezt a kérdéskört ismerjük, és különböző verzióban készítettünk el forgalmi vizsgálatokat. Ezekről javasoljuk, hogy később egyeztessünk majd mindenképpen, mert egy kulcskérdése ennek a szakasznak. És akkor a Vám utcától a Halász utcáig tartó parkolóhelyeknek a kérdése; ugye a terv azt tartalmazza, hogy ami ma a Batthyány tértől a Halász utcáig tart, két irányú kerékpárút, a villamos oldalán, az lenne meghosszabbítva a Vám utcáig, valóban ez a parkolóhelyeknek a rovasára. Végig számoltuk, illetve több időpontban is végeztünk parkolás kihasználtsági számítást. Mi úgy látjuk, hogy jelenleg 126 darab parkolóhelyből összesen 23 az a hely, ami megszűnik, tehát 103 a terv alapján, tehát 103 darab parkolóhely marad meg, és mondanám a parkolóhely kihasználtságokat is, mert ezt több időpontban is, reggeli és esti vagy délutáni időpontokban is, sőt esti órákban is mértük. A Bem rakparton 37%, 53%, 53%, 33%, és egy esküvő során volt 93% a parkolóhelyeknek a telítettsége. Tehát alapvetően azt látjuk, meg rendszeresen magam is közlekedek arra, hogy ezek nem 100%-ban kihasznált, hanem jelentős mértékben azért felhagyható parkolóhelyeket is tartalmaznak kihasználtságuk okán.

Elnök: Köszönöm, ügyrendben Biczók Péter.

Biczók Péter bizottsági tag: Igen, én azt javasolnám, hogy akkor az 1-es pontot fogadjuk el, a 2. pontot pedig ne fogadjuk el, hiszen ha jól értem, akkor konzolok úgysem lesznek, illetve nem is lehet ezt a jelenlegi tervezőt megbízni azzal, hogy áttervezze, a Hajógyári-szigetrész úgysem lesz, hiszen ott is valami ház bontással kell foglalkozni, tehát úgy gondolom, hogy a 2-est úgy ahogy van, vegyük le. Ehelyett viszont, hát valahogy vegyük bele, hogy az új útvonalterv azzal foglalkozzon, hogy a Slachta Margit két forgalmi sávja közül az egyik dinamikusán működjön a gépjárművek számára, a másik pedig két irányú kerékpár fogalom számára. Azt nem tudom elfogadni, amit Bodor vezérigazgató-helyettes úr mondott, hogy ugye a Lajos utcának a humanizálása, mert ez nem vagy-vagy, hanem is-is. Azt gondolom, hogy ez a terv..., ugye 2020. decemberben döntött a BKK igazgatósága erről, és ez pont az az időpont, amikor *(jelez a gép, hogy lejárt a hozzászólási idő)* Karácsony Gergely ugye egy olyan...,

Elnök: Ügyrendi javaslatot megfogalmazna?

Biczók Péter bizottsági tag: Igen, hogy a 2-es pont helyére legyen az, hogy azt nem fogadjuk el, és helyébe viszont a Slachta Margiton alakítsunk ki két irányú kerékpárutat az egyik forgalmi sávban.

Elnök: Hát ez nem ügyrendi javaslat, hanem tartalmi, amit most már csak én tudnék benyújtani az ülés előrehaladottságára tekintettel. Én azt gondolom, hogy..., hát hogy mondjam vég szavaztathatjuk most a pontokat, de én azt látom, hogy lassan mindegyik elesik, vagy van olyan, amiben nincs vita? Mert ugye te az egyiket vitatod Péter, Bálint a másikat.

Biczók Péter bizottsági tag: A Bálint is ugyanazt a 2-est vitatja, és úgy látom arra van nyitottság elnök úrnál, hogy akkor azt szétszedné a 2-est. Ugyanazt a 2-est vitatjuk, csak más szakaszát.

Elnök: Jó, tehát akkor szerintem csináljuk azt, hogy akkor azt nézzük át, hogy most melyikről tudunk egyáltalán dönteni. Tehát az 1-esről; ami az Észak-Pest, Megyeri Csárda, Északi Vasúti híd nincs vita, - ha jól értem - de szóljon aki másképp látja. A 2-esben; több vita is van több szakaszt érintően. A 3-asban; Budapest-Balaton, Kolozsvár-városhatár kapcsán nem látok, vagy ott van a vita? *(Mikrofonon kívül válaszolnak)* Elfogadja a választ, nincs vita. 4-es; Dél-Buda, Duna menti, nincs vita. 5-ös; Észak-Buda, Városhatár-Lánchíd kapcsán ez meg ugye ugyanaz, csak ez a másikhoz, ez már vagyonkezelői hozzájárulás, akkor kezdjük előlről. Jó. Tehát én azt gondolom, hogy a 2-esről, az 5-ösről, mert az ugye ugyanaz. És ez nem jön vissza többet, ugye? Ez a szakasz. A nyilatkozat van hozzá, annak is kéne lennie. Megyeri Csárda. Igen, a 8-as. Tehát a 2-es, 5-ös, 8-as az ugyanazt a projektet érinti, csak az egyik a tulajdonosi, aztán a vagyonkezelői, aztán pedig az üzemeltetői nyilatkozat. Ezekről szavazzunk külön. Én azt javaslom, hogy akinek bármelyik szakasszal gondja van, az most mondjon erre nemet, és akkor a BKK amit tud, abból átvezet és visszahozza ezt még egy későbbi alkalommal, és akkor a többről pedig tudunk szavazni. Jó? Tehát akkor így tenném fel a szavazásra. Kérdezem a Biczók urat, hogy fönntartja-e a módosítóját ezzel? Gondolom a 11-est igen, de a többit nem, ha jól értem.

Biczók Péter bizottsági tag: Igen, a 11-est szeretném fenntartani.

Elnök: Jó. Akkor először a 11-es számú Biczók Péter módosító javaslatról szavazunk, ami a jelenlegi tulajdonosi hozzájárulással nem érintett budai szakaszok kapcsán ad vizsgálati feladatokat a BKK számára. Kérdezem a bizottságot, hogy ki ért egyet Biczók Péter módosítójával? Kérem szavazzanak!

A szavazásra feltett döntési javaslat pontos tartalma:

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy az előterjesztés a következő határozati ponttal egészül ki:

„A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy felkéri a főpolgármestert, hogy az I. és II. kerületi önkormányzattal egyeztetve, Budapest rövid- és hosszútávú mobilitási terveivel összehangolt módon, az EuroVelo következő ütemének tulajdonosi hozzájárulása érdekében a Margit híd és a Lánchíd közötti szakasz vonatkozásában dolgozza ki a parti sétányon a gyalogosforgalom elsőbbségét biztosító, az Eurovelo kerékpáros nyomvonalat a közúthálózat meglévő elemein vezető forgalmi rend koncepcióját, amely egyszerre növeli a Bem rakparti, a folyó mentén haladó járdán a gyalogosok biztonságát, megszünteti a Halász utcai rakparti lehajtó mai közúti forgalmi rendjéből eredő baleseti kockázatokat, és csökkenti a Fő utca átmenő gépjárműforgalmát az ottlakók zaj- és légszennyezésének csökkentése érdekében.”

(Szavazás)

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy az előterjesztés a következő határozati ponttal egészül ki:

„A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy felkéri a főpolgármestert, hogy az I. és II. kerületi önkormányzattal egyeztetve, Budapest rövid- és hosszútávú mobilitási terveivel összehangolt módon, az EuroVelo következő ütemének tulajdonosi hozzájárulása érdekében a Margit híd és a Lánchíd közötti szakasz vonatkozásában dolgozza ki a parti sétányon a gyalogosforgalom elsőbbségét biztosító, az Eurovelo kerékpáros nyomvonalat a közúthálózat meglévő elemein vezető forgalmi rend koncepcióját, amely egyszerre növeli a Bem rakparti, a folyó mentén haladó járdán a gyalogosok biztonságát, megszünteti a Halász utcai rakparti lehajtó mai közúti forgalmi rendjéből eredő baleseti kockázatokat, és csökkenti a Fő utca átmenő gépjárműforgalmát az ottlakók zaj- és légszennyezésének csökkentése érdekében.”

Szavazás eredménye: 7 igen, 0 nem, 1 tartózkodás

Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

Elnök: 7 igen, 1 tartózkodással a bizottság támogatta. A bizottsági vitákban vitatott szakaszok vonatkozásában elnöki jogkörben külön szavazásra kértem ki a 2-es, az 5-ös és a 8-as határozati javaslatot, mely az Észak-Buda, Városhatár-Lánchíd közötti szakaszt, tehát mind a Rómait, mind az attól délebbre eső szakaszt érinti. Tehát most az Észak-Budai szakaszcól fogunk egyben a 2-es, 5-ös, 8-as határozati pontban a tulajdonosi hozzájárulás megadásáról, a vagyonkezelői hozzájárulás megadásáról és az üzemeltetői nyilatkozatról szavazni, aki egyetért az Észak-Budai szakasszal, kérem ennek megfelelően szavazzon. Kérdezem a bizottságot, hogy egyetért-e ezekkel a határozati javaslatokkal.

A szavazásra feltett döntési javaslatok pontos tartalma:

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

1.

a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva megadja a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. kérelmező részére, az általa megbízott Globál Terv Kft. generáltervező megbízásából a Célirány Generáltervező Kft., mint szakági tervező által elkészített (a Mikrolíne Kft. által benyújtott), 2197 tervszámú az „EuroVelo6 (Duna menti) kerékpáros-útvonal Észak-Buda (Városhatár – Lánchíd között)” II/a és IV. V. szakasz Útépítési és forgalomtechnikai egyesített szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, a 14617/23, 14617/22, 14478/7, 14478/3, 13472/2, 19333/53, 19333/50, 19333/49, 19333/13 és 19333/10 hrsz.-ú Budapest Főváros Önkormányzata kizárólagos tulajdonában lévő ingatlanokra vonatkozó tulajdonosi hozzájárulást az előterjesztés 2. számú melléklete szerinti tartalommal. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a tulajdonosi hozzájárulást Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a kérelmező záradékolását követő 5 napon belül
felelős: Karácsony Gergely

2.

a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva megadja a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. kérelmező részére az általa megbízott Globál Terv Kft. generáltervező megbízásából a Céllírány Generáltervező Kft., mint szakági tervező által elkészített (a Mikroline Kft. által benyújtott) 2197 tervszámú, az „EuroVelo6 (Duna menti) kerékpáros-útvonal Észak-Buda (Városhatár – Lánchíd között)” II/a, IV. V. szakasz Útépítési és forgalomtechnikai, valamint közvilágítási hálózat létesítés engedélyezési szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, a Budapest Főváros Önkormányzata vagyonkezelésében lévő, a Magyar Állam tulajdonát képező 63624 hrsz.-ú, a III. kerületi Önkormányzat tulajdonát képező 19337/1, 19330, 17977/2, 14621 (363/619 arányban), 14617/13, 14617/17 és 19330/2 hrsz.-ú, valamint a II. kerületi Önkormányzat tulajdonát képező 14617/16, 14617/9 hrsz.-ú ingatlanok útépitéssel érintett részeire vonatkozó vagyonkezelői hozzájárulást az előterjesztés 5. számú melléklete szerinti tartalommal. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a vagyonkezelői hozzájárulást Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a kérelmező záradékolását követő 5 napon belül
felelős: Karácsony Gergely

3.

a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva jóváhagyja Budapest Főváros Önkormányzata „EuroVelo6 nemzetközi kerékpáros útvonal fővárosi szakaszainak fejlesztése” projekthez kapcsolódó - a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. által megbízott Globál Terv Kft. generáltervező megbízásából a Céllírány Generáltervező Kft., mint szakági tervező által elkészített (a Mikroline Kft. által benyújtott), 2197 tervszámú, az „EuroVelo6 (Duna menti) kerékpáros-útvonal Észak-Buda (Városhatár – Lánchíd között)” II/a, IV, V. szakasz Útépítési és forgalomtechnikai engedélyezési szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, a 19340, 19337/2, 19333/2, 19333/63, 19333/61, 19333/32 hrsz.-ú ingatlanok útépitéssel érintett részeire vonatkozó – előzetes, az előterjesztés 8. számú melléklete szerinti tartalmú nyilatkozatát, amelyben vállalja, hogy a kerékpárút megvalósítását követően azokat a fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépitések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet alapján helyi közútként fogja kezelni és szakcégei útján üzemeltetni. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a nyilatkozatot Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a döntést követő 15 napon belül
felelős: Karácsony Gergely

(Szavazás)

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy nem fogadja el a beterjesztett határozati javaslatot, mely szerint:

„A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva megadja a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. kérelmező részére, az általa megbízott Globál Terv Kft. generáltervező megbízásából a Céllírány Generáltervező Kft., mint szakági tervező által elkészített (a Mikroline Kft. által benyújtott), 2197 tervszámú az „EuroVelo6 (Duna menti) kerékpáros-útvonal Észak-Buda (Városhatár – Lánchíd között)” II/a és IV. V. szakasz Útépítési és forgalomtechnikai egyesített szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, a 14617/23, 14617/22, 14478/7, 14478/3, 13472/2, 19333/53, 19333/50, 19333/49, 19333/13 és 19333/10 hrsz.-ú Budapest Főváros Önkormányzata kizárólagos tulajdonában lévő ingatlanokra vonatkozó tulajdonosi hozzájárulást az előterjesztés 2. számú melléklete szerinti tartalommal. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a tulajdonosi hozzájárulást Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a kérelmező záradékolását követő 5 napon belül
felelős: Karácsony Gergely”

Szavazás eredménye: 2 igen, 4 nem, 2 tartózkodás
Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy nem fogadja el a beterjesztett határozati javaslatot, mely szerint:

„A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva megadja a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. kérelmező részére az általa megbízott Globál Terv Kft. generáltervező megbízásából a Célirány Generáltervező Kft., mint szakági tervező által elkészített (a Mikroline Kft. által benyújtott) 2197 tervszámú, az „EuroVelo6 (Duna menti) kerékpáros-útvonal Észak-Buda (Városhatár – Lánchíd között)” II/a, IV. V. szakasz Útépítési és forgalomtechnikai, valamint közvilágítási hálózat létesítés engedélyezési szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, a Budapest Főváros Önkormányzata vagyonkezelésében lévő, a Magyar Állam tulajdonát képező 63624 hrsz.-ú, a III. kerületi Önkormányzat tulajdonát képező 19337/1, 19330, 17977/2, 14621 (363/619 arányban), 14617/13, 14617/17 és 19330/2 hrsz.-ú, valamint a II. kerületi Önkormányzat tulajdonát képező 14617/16, 14617/9 hrsz.-ú ingatlanok útépitással érintett részeire vonatkozó vagyonkezelői hozzájárulást az előterjesztés 5. számú melléklete szerinti tartalommal. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a vagyonkezelői hozzájárulást Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a kérelmező záradékolását követő 5 napon belül
felelős: Karácsony Gergely

Szavazás eredménye: 2 igen, 4 nem, 2 tartózkodás
Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy nem fogadja el a beterjesztett határozati javaslatot, mely szerint:

„A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva jóváhagyja Budapest Főváros Önkormányzata „EuroVelo6 nemzetközi kerékpáros útvonal fővárosi szakaszainak fejlesztése” projekthez kapcsolódó - a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. által megbízott Globál Terv Kft. generáltervező megbízásából a Célirány Generáltervező Kft., mint szakági tervező által elkészített (a Mikroline Kft. által benyújtott), 2197 tervszámú, az „EuroVelo6 (Duna menti) kerékpáros-útvonal Észak-Buda (Városhatár – Lánchíd között)” II/a, IV. V. szakasz Útépítési és forgalomtechnikai engedélyezési szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, a 19340, 19337/2, 19333/2, 19333/63, 19333/61, 19333/32 hrsz.-ú ingatlanok útépitással érintett részeire vonatkozó – előzetes, az előterjesztés 8. számú melléklete szerinti tartalmú nyilatkozatát, amelyben vállalja, hogy a kerékpárút megvalósítását követően azokat a fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépitések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet alapján helyi közútként fogja kezelni és szakségei útján üzemeltetni. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a nyilatkozatot Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a döntést követő 15 napon belül
felelős: Karácsony Gergely

Szavazás eredménye: 2 igen, 4 nem, 2 tartózkodás
Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

Elnök: A bizottság 2 igen, 4 nem, 2 tartózkodással nem adta meg a tulajdonosi hozzájárulást és a vagyonkezelői hozzájárulást, illetve a szükséges nyilatkozatokat. És akkor az előterjesztés fennmaradó határozati javaslatairól fogunk most szavazni. Kérem, szavazzanak!

A szavazásra feltett döntési javaslatok pontos tartalma:

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

1.

a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva megadja a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. kérelmező részére, az általa megbízott Globál Terv Kft. generáltervező megbízásából a Célirány Generáltervező Kft., mint szakági tervező által elkészített, 2195 tervszámú, „EuroVelo6 (Duna menti) kerékpár-útvonal Észak-Pest szakasza (Megyeri csárda - Északi vasúti híd között) Útépítési és forgalomtechnikai egyesített szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges a 75832 valamint 72307 hrsz.-ú Budapest Főváros Önkormányzata kizárólagos tulajdonában lévő közterületi ingatlanokra vonatkozó tulajdonosi hozzájárulást az előterjesztés 1. számú melléklete szerinti tartalommal. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a tulajdonosi hozzájárulást Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a kérelmező záradékolását követő 5 napon belül

felelős: Karácsony Gergely

2.

a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva megadja a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. kérelmező részére, az általa megbízott Globál Terv Kft. generáltervező megbízásából a Mikroline Kft., mint szakági tervező tervei által elkészített és benyújtott 2196 tervszámú, „EuroVelo14, Budapest-Balaton (Kolozsvári utca - városhatár között)” kerékpáros-útvonal Útépítési és forgalomtechnikai engedélyezési szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, a Budapest Főváros Önkormányzata kizárólagos tulajdonában álló 37 hrsz.-ú, valamint a 224932/1 hrsz.-ú ingatlanokra vonatkozó tulajdonosi hozzájárulást az előterjesztés 3. számú melléklete szerinti tartalommal. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a tulajdonosi hozzájárulást Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a kérelmező záradékolását követő 5 napon belül

felelős: Karácsony Gergely

3.

a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva megadja a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. kérelmező részére, az általa megbízott Via Futura Kft., mint generáltervező által elkészített 2197 tervszámú, „az EuroVelo6 (Duna menti) kerékpáros útvonal dél-budai szakasza” Útépítési Vízépítési, Forgalomtechnikai egyesített szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, a Budapest Főváros Önkormányzata kizárólagos tulajdonában álló 43576/14, 43576/15, 224966/2; 224962/2, 224981/2; 232341/2, 232517; 232334/3; 232334/1; 43590/2; 43588; 43589/1 valamint 224932/1 hrsz.-ú közterületi ingatlanokra vonatkozó tulajdonosi hozzájárulást az előterjesztés 4. számú melléklete szerinti tartalommal. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a tulajdonosi hozzájárulást Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a kérelmező záradékolását követő 5 napon belül

felelős: Karácsony Gergely

4.

a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva megadja a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. kérelmező részére, az általa megbízott Globál Terv Kft. generáltervező megbízásából a Mikroline Kft., mint szakági tervező tervei által elkészített és benyújtott, 2196 tervszámú, az „EuroVelo14, Budapest-Balaton (Kolozsvári utca/városhatár között)” kerékpáros útvonal Útépítési és forgalomtechnikai engedélyezési szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, Budapest Főváros Önkormányzata vagyonkezelésében lévő, a XI. kerületi Önkormányzat tulajdonában álló 43577 hrsz.-ú ingatlan útépítéssel érintett részére vonatkozó vagyonkezelői hozzájárulást az előterjesztés 6. számú melléklete szerinti tartalommal. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a vagyonkezelői hozzájárulást Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a kérelmező záradékolását követő 5 napon belül

felelős: Karácsony Gergely

5.

a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.)

önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva jóváhagyja Budapest Főváros Önkormányzata „EuroVelo6 nemzetközi kerékpáros útvonal fővárosi szakaszainak fejlesztése” projekthez kapcsolódó - a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. által megbízott Globál Terv Kft. generáltervező megbízásából a Céllírány Generáltervező Kft., mint szakági tervező által elkészített, 2195 tervszámú, az „EuroVelo6 (Duna menti) kerékpár-útvonal Észak-Pest (Megyeri csárda – Északi vasúti híd között)” Útépítési és forgalomtechnikai egyesített szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, a 76491/12, 70390, 75838/1, 75838/2, 70391, 70397/2, 70399/2, 25996 hrsz-ú ingatlanok útépitással érintett részeire vonatkozó – előzetes, az előterjesztés 7. számú melléklete szerinti tartalmú nyilatkozatát, amelyben vállalja, hogy a kerékpárút megvalósítását követően azokat a fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépitések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet alapján helyi közútként fogja kezelni és szakségei útján üzemeltetni. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a nyilatkozatot Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a döntést követő 15 napon belül

felelős: Karácsony Gergely

6.

a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva jóváhagyja Budapest Főváros Önkormányzata „EuroVelo14 nemzetközi kerékpáros útvonal fővárosi szakaszainak fejlesztése” projekthez kapcsolódó - a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. által megbízott Globál Terv Kft. generáltervező megbízásából a Mikroline Kft., mint szakági tervező tervei által elkészített és benyújtott, 2196 tervszámú, az „EuroVelo14, Budapest-Balaton (Kolozsvári utca/városhatár között) Útépítési és forgalomtechnikai engedélyezési szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, a 556/19, 559/5, 569/2, 560/1, 242/19, 283/13, 37, 220549/1, 220550, 220551, 220552, 220555/6, 220555/5, 220555/4, 223575, 43577, 242/17, 242/16 hrsz-ú ingatlanok útépitással érintett részeire vonatkozó – előzetes, az előterjesztés 9. számú melléklete szerinti tartalmú nyilatkozatát, amelyben vállalja, hogy a kerékpárút megvalósítását követően azokat a fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépitések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet alapján helyi közútként fogja kezelni és szakségei útján üzemeltetni. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a nyilatkozatot Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a döntést követő 15 napon belül

felelős: Karácsony Gergely

7.

a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva jóváhagyja Budapest Főváros Önkormányzata „EuroVelo6 nemzetközi kerékpáros útvonal fővárosi szakaszainak fejlesztése” projekthez kapcsolódó - a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. által megbízott Via Futura Kft., generáltervező által elkészített 2117 tervszámú, „EuroVelo6 (Duna menti) kerékpáros útvonal dél-budai szakasza” Útépítési, Vízépítési, Forgalomtechnikai egyesített szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, 43619, 43576/14, 43576/15, 224962/1, 224940/6, 224981/1, 224979, 224967/2, 224978, 224971, 225007/5, 232016/10, 232016/11, 232016/12, 232016/13, 232016/15, 232016/18, 232039/2, 232049/7, 232315, 232340/2, 232340/1, 232338/5, 232331/1, 232333/19, 232335, 0238030, 0238029 "b", 238028, 0238027/2, 0238026/1, 0238031 "c", 43578, 43577, 224961, 224932/1, 224983, 224967/3, 232048/1, 232185, 232318, 232319/2, 232320, 232322, 43584/2, 43586, 43580 hrsz-ú ingatlanok útépitással érintett részeire vonatkozó – előzetes, az előterjesztés 10. számú melléklete szerinti tartalmú nyilatkozatát, amelyben vállalja, hogy a kerékpárút megvalósítását követően azokat a fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépitések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet alapján helyi közútként fogja kezelni és szakségei útján üzemeltetni. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a nyilatkozatot Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a döntést követő 15 napon belül

felelős: Karácsony Gergely

8.

felkéri a főpolgármestert, hogy az I. és II. kerületi önkormányzattal egyeztetve, Budapest rövid- és hosszútávú

mobilitási terveivel összehangolt módon, az EuroVelo következő ütemének tulajdonosi hozzájárulása érdekében a Margit híd és a Lánchíd közötti szakasz vonatkozásában dolgozza ki a parti sétányon a gyalogosforgalom elsőbbségét biztosító, az Eurovelo kerékpáros nyomvonalat a közúthálózat meglévő elemein vezető forgalmi rend koncepcióját, amely egyszerre növeli a Bem rakparti, a folyó mentén haladó járdán a gyalogosok biztonságát, megszünteti a Halász utcai rakparti lehajtó mai közúti forgalmi rendjéből eredő baleseti kockázatokat, és csökkenti a Fő utca átmenő gépjárműforgalmát az ottlakók zaj- és légszennyezésének csökkentése érdekében.

(Szavazás)

170/2025. (V.12.) KKVH HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva megadja a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. kérelmező részére, az általa megbízott Globál Terv Kft. generáltervező megbízásából a Célirány Generáltervező Kft., mint szakági tervező által elkészített, 2195 tervszámú, „EuroVelo6 (Duna menti) kerékpár-útvonal Észak-Pest szakasza (Megyeri csárda - Északi vasúti híd között) Útépítési és forgalomtechnikai egyesített szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges a 75832 valamint 72307 hrsz.-ú Budapest Főváros Önkormányzata kizárólagos tulajdonában lévő közterületi ingatlanokra vonatkozó tulajdonosi hozzájárulást az előterjesztés 1. számú melléklete szerinti tartalommal. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a tulajdonosi hozzájárulást Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a kérelmező záradékolását követő 5 napon belül

felelős: Karácsony Gergely

Szavazás eredménye: 8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás

Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

171/2025. (V.12.) KKVH HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva megadja a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. kérelmező részére, az általa megbízott Globál Terv Kft. generáltervező megbízásából a Mikroline Kft., mint szakági tervező tervei által elkészített és benyújtott 2196 tervszámú, „EuroVelo14, Budapest-Balaton (Kolozsvári utca - városhatár között)” kerékpáros-útvonal Útépítési és forgalomtechnikai engedélyezési szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, a Budapest Főváros Önkormányzata kizárólagos tulajdonában álló 37 hrsz.-ú, valamint a 224932/1 hrsz.-ú ingatlanokra vonatkozó tulajdonosi hozzájárulást az előterjesztés 3. számú melléklete szerinti tartalommal. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a tulajdonosi hozzájárulást Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a kérelmező záradékolását követő 5 napon belül

felelős: Karácsony Gergely

Szavazás eredménye: 8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás

Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

172/2025. (V.12.) KKVH HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva megadja a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. kérelmező részére, az általa megbízott Via Futura Kft., mint generáltervező által elkészített 2197 tervszámú, „az EuroVelo6 (Duna menti) kerékpáros útvonal dél-budai szakasza” Útépítési Vízpépítési, Forgalomtechnikai egyesített szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, a Budapest Főváros Önkormányzata kizárólagos tulajdonában álló 43576/14, 43576/15, 224966/2; 224962/2, 224981/2; 232341/2, 232517; 232334/3; 232334/1; 43590/2; 43588; 43589/1 valamint 224932/1 hrsz.-ú közterületi ingatlanokra vonatkozó tulajdonosi hozzájárulást az előterjesztés 4. számú melléklete szerinti tartalommal.

Felkéri a Főpolgármestert, hogy a tulajdonosi hozzájárulást Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a kérelmező záradékolását követő 5 napon belül
felelős: Karácsony Gergely

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

173/2025. (V.12.) KKVH HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva megadja a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. kérelmező részére, az általa megbízott Globál Terv Kft. generáltervező megbízásából a Mikroline Kft., mint szakági tervező tervei által elkészített és benyújtott, 2196 tervszámú, az „EuroVelo14, Budapest-Balaton (Koloszvári utca/városhatár között)” kerékpáros útvonal Útépítési és forgalomtechnikai engedélyezési szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, Budapest Főváros Önkormányzata vagyonkezelésében lévő, a XI. kerületi Önkormányzat tulajdonában álló 43577 hrsz-ú ingatlan útépítéssel érintett részére vonatkozó vagyonkezelői hozzájárulást az előterjesztés 6. számú melléklete szerinti tartalommal. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a vagyonkezelői hozzájárulást Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a kérelmező záradékolását követő 5 napon belül
felelős: Karácsony Gergely

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

174/2025. (V.12.) KKVH HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva jóváhagyja Budapest Főváros Önkormányzata „EuroVelo6 nemzetközi kerékpáros útvonal fővárosi szakaszainak fejlesztése” projekthez kapcsolódó - a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. által megbízott Globál Terv Kft. generáltervező megbízásából a Céllírási Generáltervező Kft., mint szakági tervező által elkészített, 2195 tervszámú, az „EuroVelo6 (Duna menti) kerékpár-útvonal Észak-Pest (Megyeri csárda – Északi vasúti híd között)” Útépítési és forgalomtechnikai egyesített szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, a 76491/12, 70390, 75838/1, 75838/2, 70391, 70397/2, 70399/2, 25996 hrsz-ú ingatlanok útépítéssel érintett részeire vonatkozó – előzetes, az előterjesztés 7. számú melléklete szerinti tartalmú nyilatkozatát, amelyben vállalja, hogy a kerékpárút megvalósítását követően azokat a fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépítések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet alapján helyi közútként fogja kezelni és szakcégei útján üzemeltetni. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a nyilatkozatot Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a döntést követő 15 napon belül
felelős: Karácsony Gergely

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

175/2025. (V.12.) KKVH HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva jóváhagyja Budapest Főváros Önkormányzata „EuroVelo14 nemzetközi kerékpáros útvonal fővárosi szakaszainak fejlesztése” projekthez kapcsolódó - a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. által megbízott Globál Terv Kft. generáltervező

megbízásából a Mikroline Kft., mint szakági tervező tervei által elkészített és benyújtott, 2196 tervszámú, az „EuroVelo14, Budapest-Balaton (Kolozsvári utca/városhatár között) Útépítési és forgalomtechnikai engedélyezési szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, a 556/19, 559/5, 569/2, 560/1, 242/19, 283/13, 37, 220549/1, 220550, 220551, 220552, 220555/6, 220555/5, 220555/4, 223575, 43577, 242/17, 242/16 hrsz-ú ingatlanok útépítéssel érintett részeire vonatkozó – előzetes, az előterjesztés 9. számú melléklete szerinti tartalmú nyilatkozatát, amelyben vállalja, hogy a kerékpárút megvalósítását követően azokat a fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépítések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet alapján helyi közútként fogja kezelni és szakcégei útján üzemeltetni. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a nyilatkozatot Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a döntést követő 15 napon belül

felelős: Karácsony Gergely

Szavazás eredménye: 8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás

Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

176/2025. (V.12.) KKVH HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy a Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) önkormányzati rendelet 1. melléklet szerinti táblázat 7.2. sora alapján átruházott hatáskörében eljárva jóváhagyja Budapest Főváros Önkormányzata „EuroVelo6 nemzetközi kerékpáros útvonal fővárosi szakaszainak fejlesztése” projekthez kapcsolódó - a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. által megbízott Via Futura Kft., generáltervező által elkészített 2117 tervszámú, „EuroVelo6 (Duna menti) kerékpáros útvonal dél-budai szakasza” Útépítési, Vízépítési, Forgalomtechnikai egyesített szakági terv hatósági engedélyeztetéséhez szükséges, 43619, 43576/14, 43576/15, 224962/1, 224940/6, 224981/1, 224979, 224967/2, 224978, 224971, 225007/5, 232016/10, 232016/11, 232016/12, 232016/13, 232016/15, 232016/18, 232039/2, 232049/7, 232315, 232340/2, 232340/1, 232338/5, 232331/1, 232333/19, 232335, 0238030, 0238029 "b", 238028, 0238027/2, 0238026/1, 0238031 "c", 43578, 43577, 224961, 224932/1, 224983, 224967/3, 232048/1, 232185, 232318, 232319/2, 232320, 232322, 43584/2, 43586, 43580 hrsz-ú ingatlanok útépítéssel érintett részeire vonatkozó – előzetes, az előterjesztés 10. számú melléklete szerinti tartalmú nyilatkozatát, amelyben vállalja, hogy a kerékpárút megvalósítását követően azokat a fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépítések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet alapján helyi közútként fogja kezelni és szakcégei útján üzemeltetni. Felkéri a Főpolgármestert, hogy a nyilatkozatot Budapest Főváros Önkormányzata képviselőjében eljárva írja alá.

határidő: a döntést követő 15 napon belül

felelős: Karácsony Gergely

Szavazás eredménye: 8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás

Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

177/2025. (V.12.) KKVH HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy felkéri a főpolgármestert, hogy az I. és II. kerületi önkormányzattal egyeztetve, Budapest rövid- és hosszútávú mobilitási terveivel összehangolt módon, az EuroVelo következő ütemének tulajdonosi hozzájárulása érdekében a Margit híd és a Lánchíd közötti szakasz vonatkozásában dolgozza ki a parti sétányon a gyalogosforgalom elsőbbségét biztosító, az Eurovelo kerékpáros nyomvonalat a közúthálózat meglévő elemein vezető forgalmi rend koncepcióját, amely egyszerre növeli a Bem rakparti, a folyó mentén haladó járdán a gyalogosok biztonságát, megszünteti a Halász utcai rakparti lehajtó mai közúti forgalmi rendjéből eredő baleseti kockázatokat, és csökkenti a Fő utca átmenő gépjárműforgalmát az ottlakók zaj- és légszennyezésének csökkentése érdekében.

Szavazás eredménye: 8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás

Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

Elnök: 8 igen egyhangúval a bizottság támogatta. Köszönöm szépen! Az Emberi Erőforrások Bizottságától elnézést kérünk, de nagyon éles viták zajlottak, és egy picit csúszásban van a bizottság, úgyhogy igen. Még van előttünk egy Budapesti Közművek üzleti terve és egy állatkert beszámoló, de az egyébként az emberit is érinti, úgyhogy örömmel vesszük, ha részt vesznek rajta, meg egy Radó Dezső terv. Most megyünk tovább, hogy haladjunk, mert ezek azért fontos témák.

5. napirendi pont

Javaslat BKM Budapesti Közművek Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság 2025. évi üzleti tervének elfogadására

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Városüzemeltetési Főosztály

(12:02-kor Déri Tibor elhagyja az üléstermet.)

Elnök: Budapesti Közművek üzleti terve következik. Mártha Imre vezérigazgató urat köszöntöm a bizottság ülésén. Igyekezzünk pörgetni, azt kérem mindenkitől. Van-e kiegészítése az előterjesztőnek? Nincs kiegészítése. Vezérigazgató úrnak van-e kiegészítése? Nincs. Nekem néhány kérdésem van, de szerintem gyorsan megválaszolhatóak lesznek, vagy legalábbis ebben bízom. Egyrészt, hogy akkor azt megerősíti vezérigazgató úr, - a szövegben van erre utalás, csak számszerű nincs - hogy a közterületi kukák, a közterületi kukák visszaszerelése kapcsán a korábbi bizottsági határozatban megfogalmazott számban és ütemezésben az üzleti terv számol-e a közterületi kukák visszahelyezésével? Hogy a Rákosrendező, az 1-es 2-es, a Rákosrendező kapcsán látom, hogy a terület bérleti bevételeivel számol az üzleti terv, de a projekt irodához, illetve annak a finanszírozásához kapcsolódó egyéb kiadásokkal, - amik tudom, hogy nem a BKM szervezetében működnek, de ugye a BKM-en keresztül lesz ennek a finanszírozása, ha jól tudom - ezzel számol az üzleti terv? Ha nem, akkor hogyan fogjuk ezt kezelni? Illetve a közgyűlés most már több ízben meghozott döntéseivel, - ami szerint a Klímaügynökség feladatait át kell vennie a BKM-nek - ezzel számol-e már az üzleti terv? Ezt szeretném kérdezni. Illetve nem nyújtottam be módosítót, inkább csak egy ilyen megjegyzés, hogy szerintem a temető kapcsán, mind a zöld felület fenntartás minősége kapcsán látszik egy romlás és egy gázosodás több temetőben, több ilyen visszajelzést is kaptam, illetve nagyon időszerű lenne a temetők útbaigazító rendszerének a megújítása. Tehát, hogy ezekkel - bármiféle ilyen temetői állapot javítással - most számol ez az üzleti terv? Ezt szeretném kérdezni. És végül az utolsó ötödik kérdésem az az, hogy a következő napirendben előttünk lévő Radó Dezső tervnek a meghatározott kertészeti színvonal emelési céljaival hogy van összhangban jelenleg az üzleti terv? Mert ha jól értem, az kizárólag a humán költségvonalon, a béremelésből eredően számol kiadás növekedéssel a Főkert divízióban. Vezérigazgató úr! Köszönöm. Parancsoljon!

Mártha Imre a BKM Nonprofit Zrt. vezérigazgatója: Köszönöm szépen. Megyek sorba, és amire nem tudok részletesen, a kollégáim majd mindjárt kiegészítenek. Igen, a kuka visszaszerelés; amit a bizottság eldöntött, az benne van. Vissza fogjuk szerelni abban a darabszámban, ahogy a múltkor beszéltünk róla, hogy hány méter távolságban nem található, és akkor oda visszateszük, ez rendben van. Rákosrendező; igen, bérleti bevétellel számolunk, nagyon komoly erőfeszítéseket teszünk ennek a bérleti összegnek a megnövelésére. Egy nagyon aktív sales csapatot tettünk rá erre a feladatra, ösztönözve vannak, gyakorlatilag minden elképzelhető módon próbáljuk bérbe adni a Rákosrendező területünket, természetesen átmeneti időszakra, amíg a fejlesztés meg nem valósul. Tehát mi abban reménykedünk, hogy ezt a bérleti díjat fel tudjuk tornázni néhány százmillió forinttal, és akkor abból tudunk majd juttatni a BFVK-nak is. Itt tényleg azt gondolják el, hogy door to door mennek a kollégáim, e-mailen, telefonon zaklatunk mindenkit, egy 3 km-es körzetében a Rákosrendezőnek, hogy akár parkoló, murvás parkoló, raktár, logisztikai terület, bármi. Beáraztattuk a BFVK-val ezeket a bérleti területeket, úgyhogy én azt gondolom, hogy ebből lesz többlet forrásunk. A Klímaügynökség dolgozóinak átvételével még a terv nem számol, de azt gondolom, hogy van jelenleg egy olyan létszám megtakarításunk már, aminek a terhére ezt be fogjuk tudni vállalni, és ezt a feladatot el fogjuk tudni látni. Temetők gondozása; az útbaigazító táblák cseréje egyébként zajlik, de én erre rá fogok házon belül kérdezni. Van keretszerződésünk erre, ezek nem horribilis költségek, meg fogjuk csinálni, természetesen. Azt azért szeretném jelezni, hogy most már két éve, - az én kérésemre - minden temetőben évente kétszer van bejárás. Az adott temetőt érintő kerületi polgármestert meghívjuk minden esetben. Alpolgármestert, polgármestert, aki éppen eljön, és ez évente kétszer van, egy tavaszi és a halottak napja előtti őszi bejárás, minden temetőben, és erről jegyzőkönyv készül. Tehát ott, ami hiányosságot észlel, akár a mi

menedzsmenünk, akár az adott terület polgármestere, azt jegyzőkönyvben rögzítjük, és igyekszünk helyre tenni. És aztán ezt vissza is ellenőrizzük a következő bejárásom. A zöldterület fenntartás; az egész fővárosra kiterjedően tudok válaszolni. Ugye két évvel ezelőtt azt a döntést hoztam meg, hogy szakítunk az elmúlt 15 év gyakorlatával, és minden közbeszerzést leállítottam zöldterület fenntartás kapcsán, kaszálás kapcsán, és ezt saját létszámmal látjuk el. Több mint 130 embert vettünk fel erre pluszban, és nagyon komoly gépesítést végeztünk, ilyen önjáró serpák, traktorok, távirányítású nyírók és nyilván kézi fűnyíró eszközök, úgyhogy kifuttattuk még a régi szerződéseket nyilván, de gyakorlatilag most már kizárólag a BKM saját kollégái végeznek zöldfelület fenntartást, mind a közutak mellett, mind a temetőben. Ez egy olyan kapacitás, amit egy ilyen közepesnél nagyobb mértékre lőttünk be, merthogy ez egy szezonális munka, tehát ezt a 130 embert nekünk ki kell tudni használni télen is. Télen egyébként cserjéznek, síkosságmentesítenek, és egyéb karbantartási feladatokat látnak el. Tehát ezt, már csak a költségek miatt sem szeretnénk növelni. Egyébként azt gondolom, hogy úrrá leszünk ezen, ilyenkor a Főkert Divízió is besegít ebbe a feladatba, házon belül, tehát sokszor átvezényelnek nagyon komoly létszámokat abba, hogy a kaszálásba besegítsenek. A közelmúlt egyébként két hétben nagyon esős időszak volt, - ezt önök is látták - ez nyilván nagy mértékben növeli a gyom és a fű növekedését mindenhol Magyarországon, úgyhogy ezért ebben lehetnek némi csúszások, de úrrá leszünk rajta. A Radó Dezső tervről azt gondolom, hogy itt megint ez egy létszámkérdés, alapvetően csak részben van benne az üzleti tervben egyelőre. Így röviden végig szaladtam a kérdéseken.

Elnök: Köszönöm. Bizottsági tagoknak van-e más kérdése, hozzászólása? Ha nincs, akkor a vitát lezárom. Kérdezem a bizottságot, hogy a bizottság támogatja-e a BKM üzleti tervének közgyűlés általi elfogadását? A benyújtott határozati javaslat szerint kérem szavazzanak!

A szavazásra feltett döntési javaslat pontos tartalma:

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy támogatja a BKM Budapesti Közművek Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság 2025. évi üzleti tervének a jelen előterjesztés 1. melléklete szerinti tartalommal történő előterjesztését a Fővárosi Közgyűlés elé.

(Szavazás)

178/2025. (V.12.) KKVH HATÁROZAT

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy támogatja a BKM Budapesti Közművek Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság 2025. évi üzleti tervének a jelen előterjesztés 1. melléklete szerinti tartalommal történő előterjesztését a Fővárosi Közgyűlés elé.

Szavazás eredménye: 6 igen, 1 nem, 0 tartózkodás
Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

Elnök: A Bizottság 6 igen, 1 tartózkodással támogatta. Bocsánat, 1 nem szavazattal támogatta. Megelőlegeztem egy tartózkodást, elnézést.

6. napirendi pont

Konzultáció a Radó Dezső Terv felülvizsgálatával kapcsolatban

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Főpolgármesteri Iroda

Elnök: Következő napirendünk a Radó Dezső terv felülvizsgálatával kapcsolatban. Köszönjük a BKM-nek a részvételt. Bardóczi főtájtéjtész urat köszöntöm. Nekem előjáróban annyi kérésem lenne, hogy van-e olyan dokumentum, amiben meg lehet ismerni, hogy mi változott, mert semmi kétségem az anyag szakmai tartalmának megfelelőségével kapcsolatban, de azt én nem tekintem felülvizsgálatnak, amikor van egy száz oldalas stratégia, és akkor aktualizálva megváltozik benne egy csomó dolog, de nem követhető, hogy mi. Tehát, hogy ezt meg lehet-e valahogy ismerni? Meg fogom ettől függetlenül szavazni, én csak a saját nevemben tudok beszélni, én meg fogom szavazni, de jó lenne látni, hogy mi változott, hol változott, mert most én ilyen dokumentum egyeztetést nem végeztem az előző verzióhoz képest. Főtájtéjtész úr parancsolj!

Bardóczi Sándor főtájépítés: Igen, ez a dokumentum az éppen készülő közgyűlési előterjesztés lesz ez, amiben bemutatjuk azt pontosan, hogy egészen pontosan milyen fejezetekben történt változás. Hogyha van egy kis idő, ami látom nem nagyon van. Én készültem egy prezentációval is, és abban nagyjából el tudom mondani a változásokat. Nem tudom, hogy erre van-e igény?

Elnök: Szerintem most erre nincs idő, nem szeretném megvárakoztatni az Emberi Erőforrások Bizottságát, de ha valaki kéri a bizottságból, akkor köszönjük. Én azt javasolnám, hogy a prezentációt küldje ki főtájépítés úr a bizottság titkárságán keresztül a bizottság tagjainak, és úgyis visszajön ez a közgyűlési anyag részeként május végén. Tehát hogyha a prezentáció alapján bárkinek kérdése van, akkor azt a bizottságon keresztül kérem, hogy jutassa el önhöz, tehát magyarul engem is címezzen meg benne, és akkor abból fel tud készülni a következő bizottsági tárgyalásra a hivatal. Én elolvastam a beterjesztett anyagot, szerintem többen így voltak a bizottság tagjai közül, nyilván ha most van kérdés, arra adunk helyet, de ha nem, akkor pedig ennek megfelelően, amikor visszatérünk rá, akkor megnézzük ezt. Ez így elfogadható mindenkinek? Sándornak is, a bizottság tagjainak is? Kérdés, hozzászólás van-e az RDT-hez? Nincs, hát egyöntetű támogatás. Akkor köszönöm szépen, lezárom a vitát. Kérdezem a bizottságot, hogy támogatja-e a benyújtott határozati javaslatot a Radó Dezső Terv felülvizsgálatával kapcsolatban? Kérem szavazzanak!

A szavazásra feltett döntési javaslat pontos tartalma:

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy a Budapest Zöldinfrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akcióterv (Radó Dezső Terv) felülvizsgálatára vonatkozó, társadalmi egyeztetés alatt álló dokumentumok megvitatását követően javasolja, hogy az azokban foglaltak a Fővárosi Közgyűlés elé terjesztendő felülvizsgált akciótervre vonatkozó előterjesztés alapjaként szolgáljanak.

(Szavazás)

179/2025. (V.12.) KKV B HATÁROZAT
--

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy a Budapest Zöldinfrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akcióterv (Radó Dezső Terv) felülvizsgálatára vonatkozó, társadalmi egyeztetés alatt álló dokumentumok megvitatását követően javasolja, hogy az azokban foglaltak a Fővárosi Közgyűlés elé terjesztendő felülvizsgált akciótervre vonatkozó előterjesztés alapjaként szolgáljanak.

Szavazás eredménye: 6 igen, 0 nem, 1 tartózkodás
Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

Elnök: 6 igen, 1 tartózkodással, - most jól mondtam - a bizottság elfogadta.

7. napirendi pont

Tájékoztatás kérése a Fővárosi Állat-és Növénykert működéséről

Előterjesztő: Vitézy Dávid

Előkészítő: Képviselő

Elnök: Következik a 7. napirendünk. Köszöntöm megbízott főigazgató urat a Fővárosi Állat-és Növénykert részéről. Nem volt így összehangolva, de annyiban még talán jó is az Emberi Erőforrások Bizottsága ilyen nagy számban jelen van, mert valahol közös felelősségünk is ez. Ugye azt kérte főigazgató úr is korábban, illetve a bizottság is korábban, - már ez egy ideje húzódik - hogy kapjunk egy kicsit átfogóbb bemutatót arról, hogy hol tart most az állatkert. Ugye nyilván külön fókuszba téve a Biodóm jól ismert kérdéseit. Innen főigazgató úr is látja, hogy kis időnyomásba kerültünk itt az EuroVelo tulajdonosi hozzájárulások egyórás vitája miatt, úgyhogy ha kérhetem, hogy röviden foglalja össze, azt köszönöm, és nyilván lesznek a bizottság tagjainak kérdései. Parancsolj!

Dr. Sós Endre a Fővárosi Állat-és Növénykert megbízott igazgatója: Köszönöm a meghívást és a lehetőséget, ugye a hivatalos titulusom az állategészség-és természetvédelmi igazgató, de a főigazgatói munkakört azt két éve ellátom. Köszönöm elnök úr meghívását. Nagyon röviden egy prezentációval készültem, és igazából csak néhány dolgot szeretnék megvilágítani, mert tényleg időzavarban vagyunk. Ugye itt ez a régi 1866-os térképe

az állatkertnek az alapításkor, és egy picikét ilyen fogalmi zavarok vannak, hogy melyik területet hogyan nevezünk. Kicsit nem annyira látszódik ezen a kivetítőn, mert nem elég nagy, de azért picit hadd mutassam meg, hogy mi micsoda, mert ugye ez több helyen a döntéshozatali mechanizmusban elhangzott. Ugye itt beszélünk az állatkertnek..., bocsánat, nem jól látszódik. Ez egy 11 hektáros terület, a jelenlegi történelmi állatkert, és pont nem tudok mutatni ezzel a mutatóval, elnézést. Szóval a lényeg az az, hogy a történelmi állatkert, ami jelenleg működik, ez a 11 hektár, ez - fogok mindjárt adatokat adni - a tavalyi évben a Biodóm külső kifutóival, illetve a Biodóm rendezvényeivel 1.120.000 embert mozgatót meg. Ezen kívül az állatkertnek a gondozása alatt van a Margitszigeti kisállatkert, itt nem szedünk belépőjegyet, itt 200 ezer ember fordult meg, tehát biztosan kijelenthető, hogy ez Magyarország leglátogatottabb kulturális intézménye. Ugye a Biodóm az egy teljesen külön történet. Jelenleg rendezvényhelyszíneknek szolgál, nagyszerű rendezvények, akár a World Press Photo kiállítás, Fénydóm zajlott itt le. A külső kifutóit viszont átadtuk a közönségnek, tényleg nem tudom megmutatni, mert nem működik a pointer ezen a képernyőn. Ez körülbelül 1 hektáros plusz terület, és ugye most egy kicsit zaj van az állatkert körül, arról a köztes területről, amit mesepark, mesevárnak nevezünk. Ugye ez egy mix, de gyakorlatilag ennek a területnek a nagy része az az állatkert korábbi gazdasági udvara, tehát amit ugye Holnemvolt Vár néven említünk, az mindig is az állatkerthez tartozott. Ezt 1908-ban építették és gyakorlatilag a különböző kiszolgáló funkcióknak adott helyet. Az állatkertnek tehát van ez a 11 hektára, ami most már 12 ezzel a Biodóm külső kifutó részekkel. Ehhez tartozik, hogyha majd a Biodóm egyszer működhet, és a teljes terület, a Pannon Parki terület is megnyílhat, akkor az 7 hektár. Ez a 18 hektáros állatkert így citizoo-ként ez már egy értelmezhető állatkert, hogyha ez sokkal kisebb maradna, akkor ez azért jelentős problémákat okozna az állatállomány szempontjából. Tudni kell, - itt látszódik ezeken a számokon is - hogy több mint 700 állatfajt, több mint 7000 állat egyedet tartunk. Ez egyébként az állatkertek összehasonlításában, világviszonylatban is különleges. Ez körülbelül a hatodik leggazdagabb állatgyűjtemény az egész világon. Itt látszódik, szintén nem akarok az időhiány miatt belemenni a különböző részletekbe, de ez mind zoologiai, mind természetvédelmi szempontból nagyon jelentős gyűjtemény, gyakorlatilag fajvédelmi programokban veszünk részt, körülbelül 50 fajvédelmi program, ami ebből a 700 fajból kihalóban lévő, nagyon ritka fajok, és körülbelül egy kicsit alacsonyabb kategória, egy 30 ESB-nek hívják, European Stockbook, amit szintén tartunk. Tehát nagyjából egy 80 faj azért, ami ezekben a természetvédelmi jelentőségű programokban részt vesz, és ezek közül 6 programot mi koordinálunk, a Budapest Állatkert szakemberei. Ugye szintén egy nagyon fontos dolog az állatkerttel kapcsolatban, hogy egy műemléki együttes, az egész Állatkert műemléki védelem alatt áll, itt néhány pregnáns, nagyon híres építészek, ugye most Kós Károly évforduló van, de Kós Károly mellett, Zrumeckzy vagy Neuschloss-nak az építészeti műemekei láthatók az állatkertben. Ezek persze nyilván csomó következménnyel is járnak azzal kapcsolatban, hogy ezeket nem csak fenn kell tartani, hanem nem biztos, hogy azoknak az állatoknak alkalmasak, amelyeket most tartunk bennük. És ugye ezen a képen, itt még látható a nagy szikla, ami a nagy szikla, illetve kis szikla, szintén különlegesség, ezek az úgynevezett Hagenbeck sziklák, amelyekből Európában már csak Hamburgban, Párizsban és Budapesten láthatóak. A leglátogatottabb kulturális intézményről már beszéltem, egy nagyon erős szezonáltság látható, itt a különböző adatokkal ezt alá tudom támasztani. Azt lehet még elmondani, hogy szintén különleges helyzetben vagyunk azzal, hogy nagyon sok fűtött belsők van és emiatt azért a téli időszakban is vannak látogatóink, és erre adhat értelmezhető választ azok a nagy fejlesztések, amelyek részben már lezajlottak, illetve előttünk állnak. A nagyon gazdag állatállományról, illetve a természetvédelmi programokról beszéltem, és még egy nagyon fontos, nem is mennék bele ezekbe, de látszik az, hogy néhány fajnál nagy szakmai sikereknek voltunk a helyszínei, akár az orrszarvú termékenyítés kapcsán, vagy az elefántzaporulat, most éppen kis tigrisek születtek, szibériai tigrisek, úgyhogy ebben a budapesti állatkert felveszi a versenyt bármelyik nagy állatkerttel a világon. És itt az állatmentés adatokra szeretnék inkább még az utolsó részben koncentrálni. Látszik az, hogy ez egy exponenciális növekedés gyakorlatilag, és az elmúlt 25-30 évben egy óriási társadalmi igényt elégítünk ki ezzel. A Holnemvolt Várban található az a mentőhely, amit korábban sünispotályként aposztrofáltunk, most azért neveztük egyébként át mentő helynek, vadállatmentő helynek, mert egy idő után elkezdtek csak sünöket hozni, amiből ilyen 700-800 állatot kapunk egy évben, de nyilván más állatokat is mentünk, és itt látszik az, hogy ez állatvédelem és természetvédelem. A ritka fajokat itt a jobb oldali képen felgyógyított vándorsólymok láthatóak, vagy ott látható egy fokozottan védett, kéménybe esett gyöngybagoly, vagy látszik az, hogy maga az állatkert, amely természetvédelmi terület, az is egy oázisként szolgál, egy nagy fülemüle, ami egyébként a Tisza árterében vonul, az is például a tavalyi évben bekerült a mentőhelyre. Szóval nagyon különleges védelmi, állatvédelmi munkát is folytatunk. Nyilván ezeknek az állatoknak egy része gyakori állat, a lakosság hozza be, de itt ez tisztán állatvédelem, hiszen erre egy óriási társadalmi igény van és egy óriási felelősségünk van az edukációban is. Nagyon komoly szakembergárda foglalkozik az edukációval. A tavalyi évben 15 ezer diák és több mint 600 csoport volt, de ha úgy vesszük,

akkor igazából edukáljuk ezt az 1,3 millió embert, akik eljönnek hozzánk, úgyhogy próbáltam rövid lenni, és ezt a rövid áttekintést adni. Köszönöm szépen!

Elnök: Köszönöm szépen ezt a bemutatót. Nagyon fontos szerintem az állatkertnek ez az állatvédelmi tevékenysége, az egyik kérdésem ezzel is kapcsolatos, - és aztán mindjárt megadom a bizottság tagjainak is a szót természetesen. Hogy abban lát-e lehetőséget, igazgató úr, hogy a budapesti állatvédelemnek a hagyományosabb kutya-macska vonalon meglévő feladatköreiben, - amit most a FÖRI végez - abban fokozottabban bekapcsolódjon az Állat-és Növénykert, akár azokat az intézményi hátttereket is felhasználva, amik ott megvannak? Hiszen ez felmerült, hogy ez a típusú tudás az intézményben jobban megvan. A másik kérdésem pedig, hogy most a Biodóm hasznosítása kapcsán a sajtóban megpördült egy olyan hír, hogy itt valamilyen növénytelepítéssel történő felhasználást tervez az állatkert, hogy ezzel kapcsolatban milyen ütemezés és mi látszik most, és mennyiben igazak ezek a hírek?

Dr. Sós Endre a Fővárosi Állat-és Növénykert megbízott igazgatója: Akkor a két kérdés, ugye nagyon különböző. Az első kérdésre az a válaszom, hogy nyilvánvalóan, hogyha ez a mi szándékunk, akkor ez igazából nem a kompetenciaterületünk. Tehát az, hogy állatvédelemmel foglalkozunk, ez egy nagyon speciális terület a háziállatok védelme, de különböző állatvédelmi szervezetekben benne vagyunk, az egyetemen szoros együttműködésünk van, kihelyezett tanszék vagyunk, de ennek ellenére azt gondolom, hogy annyi probléma van a jelenlegi állatkerti területen, akár a Biodóm, akár itt a cirkusszal kapcsolatos közelmúlti döntések, illetve a történeti állatkertnek a helyzete, hogy ez most egy olyan mértékű feladat, amiben nem látom egyelőre a kapacitást, és igazából a mi szaktudásunk is leginkább a vadállatokra, elsősorban védett vadállatokra vonatkozik. A másik kérdés az egy teljesen releváns szándéka az állatkertnek. Azt gondoljuk, hogy a Biodóm most már nagyon sok sikeres helyszínnek adott otthont. Tehát a tavalyi évben, nem csak az aulából, kijöttünk az aulából, és magában az ősvadon részben is nagy rendezvények voltak, akár a Fénydóm, akár ebben az évben a dinó kiállítás. A tavalyi évben körülbelül 100 ezer ember jött be a Biodómba, az idei évben a dinó kiállításon 46 ezer ember volt. Azt gondoljuk, hogy maga a tér az egy értelmezhető tér, és azt szeretnénk, hogy növényekkel telepítsünk be. Eleve nagyon kényelmetlenül érezzük magunkat, hogy egy ilyen politikai csatározásnak a színhelye a Biodóm, mi állatkert és növénykert vagyunk, és a növénykerti funkciót szeretnénk azzal javítani, hogy azt gondoljuk, hogy a mi számításaink szerint nagyságrendileg 350-400 millió forintból, tehát egy nagyságrendekkel kisebb eszkből, nyilván nem azt a programot, ami a Biodóm eredeti programja volt, de egy olyan nagy területet tudnánk létrehozni, amiben egyrészt a növényekkel kapcsolatos fontos információkat tudnánk átadni, a növényeknek a fontos szerepéről tudnánk beszélni, akár arról, hogy milyen jelentősek a környezetünknek a megővésében, nagyon sok edukációs anyagot tudnánk ott elhelyezni, és kisebb számú állatokat is be tudnánk tenni. Az állatoknál, a bemutatós állatainknak, - amik most jelenleg a varázshegyben van a bemutató - az elhelyezése az éppen hogy súrolja a jogszabályi minimum követelményeket, itt mindenképpen egy fejlesztésre van szükség, és ezáltal az egész Biodómot bele tudnánk tenni abba a vérkeringésbe, ami ezt az 1,1 millió embert megmozgatja, és azt gondoljuk, hogy ezáltal nagyobb számú embert tudnánk behozni, és ez gyakorlatilag egy olyan nagy parkként lenne értelmezhető, ami egy állandó környezeti feltétellel vagy körülményekkel egész évben egy szabadidős programot adhatna a nagyközönségnek.

Elnök: Köszönöm szépen! Barna Judit alelnök asszony kért szót. Parancsoljon!

Barna Judit Annamária alelnök: Köszönöm, Igazgató úr! Átfedésben itt a két bizottságban, a kérdésem is kicsit összefügg, mindkét bizottsággal. Az előző közgyűlésen szavaztunk és tárgyaltuk a közös működtetésű színházak, gazdasági társaságokkal folytatott szerződést, megkötött szerződést, és abban kitért a szerződés, hogy az állatkert különböző területeit vagy át vagy haszonbérletbe adja. Engem az érdekelne, hogy egyeztettek-e Önnel ezzel kapcsolatban? Mit szól ön ehhez, vagy az állatkerti kollégái, és hogy ez hogyan érinti a jövőben az állatkertet? Köszönöm.

Dr. Sós Endre a Fővárosi Állat-és Növénykert megbízott igazgatója: A kérdés, nem történt egyeztetés. Egyébként az állatkertben óriási bizonytalanság van ebben a kérdésben, és hát hogyha azt most elmondhatom, akkor aggályosnak tartjuk, nagyon sok szempontból. Az elsődleges szempont azok a funkciók, amik ott vannak, ezeket hova tennénk. Beszéltem a mentőmunkáról, ami az egyik legfontosabb funkciónk. Társadalmi szempontból is nagyon nagy igény van erre a tevékenységünkre, de gyakorlatilag ezen a területen találhatóak olyan fejlesztések, vagy olyan fejlesztési irányok, ugye most magának az épületnek, a Holnemvolt Várnak, nincsen meg a használatbavétel engedélye, ezt ugye az előző kvázi vezetéstől örököltük, de gyakorlatilag ez nagyon hamar pótolható, ezen dolgozunk. Ott van egy olyan zoo shop, amit szeretnénk egy

második zoo shoppal megnyitni, van egy állatkerti étkezdé, amit szeretnénk kiadni. Vannak olyan területek, amelyeket... ugye ez nem a mentőre vonatkozik egyébként, hanem a főépületre. De magáról az épületről tudni kell azt, hogy ez 1908-ban épült különböző kiegészítésekkel, ahol most a mentőhely működik, az ugye kocsiszíneként jött létre, és maga az épület az nagyon sok funkciót ellátott. 2017-ig ez volt az állatkertnek igazából a központi irodája, itt különböző műhelyek voltak találhatóak, vendégszobák. Ezeket a funkciókat részben szeretnénk visszaállítani. Az első, - bocsánat, próbálok rövid lenni - az első, a funkció kiesés, hogy nem látjuk ezt, hogyan történhet. A második az, hogy a közös használat során, vagy hogyha ezt a cirkusz is használná, akkor nem látom azt, hogy az állatkertnek az állategészségügyi egysége hogyan maradhat meg. Ugye az állatkert az egy úgynevezett körülhatárolt létesítményt, amit az Animal Herslow egy EU-s jogszabály megszabja, nagyon szigorú állategészségügyi feltételek alapján védjük az állatállományukat. Azzal, hogy ha itt kvázi egy ki-be járás keletkezne általunk nem kontrollált módon, akkor nem látom, hogy ez hogyan működhetne. A következő probléma pedig az, hogy az állatkert egy nemzetközi szövetség, az Európai Állatkert és Akvárium Szövetségnek a tagja. Az Európai Állatkerti és Akvárium Szövetség az gyakorlatilag az állatkertek krémjét jelenti, nagyon komoly akkreditációs folyamaton kell keresztülmenni. 5 évente van akkreditáció a legújabb szabályok szerint. A legutolsó akkreditáció egyébként korábban 10 évente volt, 2013-ban történt meg, tehát '23 lett volna a következő, ez a covid miatt csúszott, gyakorlatilag 1-2 éven belül biztosan akkreditációt kapunk. Hogyha ez az akkreditáció feltárja azt, hogy itt a cirkusszal bármilyen közös működtetés van, ez gyakorlatilag ez a No Go kategória, tehát az állatkert és cirkusz, ez két teljesen külön műfaj, nem elfogadható a nemzetközi állatkerti szakma számára. És akkor még egy utolsó szempont az, hogy az interreg pályázat kapcsán jött létre a megújítása a mentőhelyünknek. Erre fenntartási kötelezettségünk van 2026 nyaráig. Hogyha korábban itt bármilyen változás van, akkor körülbelül 643 ezer euró visszafizetési kötelezettség lép fel.

Elnök: Barna Judit?

Barna Judit Annamária alelnök: Köszönöm. Ha összefoglalhatom, akkor úgy döntöttünk a legutóbbi közgyűlésen az állatkert vonatkozásában, hogy sem a főváros, sem senki nem tárgyal az állammal, vagy az állatkerttel, ezzel veszélyeztetve számos funkcióját és tevékenységét, partneri együttműködését. Főigazgató úr, ez hogy történhetett? Most tényleg elhűlve hallgatom ezt. Hogyan? Akkor ezt nem tudom, hogy lehet-e újra visszahozni, de ilyen szempontból ez, hát ezt nem képzeltem.

Elnök: Főigazgató Úr!

Kiss Ambrus főigazgató: Újra vissza nem lehet hozni, hiszen a színházi megállapodást elfogadta a Fővárosi Közgyűlés az Ön szavazatával is. Az állatkertnek a véleményét ismertük ebben a dologban, hiszen főigazgató úr, megbízott főigazgató úr, illetve ezt elmondta. Nyilván egy ilyen tárgyalás folyamán valamit valamiért elvet kell követnünk, tehát olyan megállapodást kitárgyalni, ami csak nekünk jó, az államnak meg csak rossz, olyat nem tudtunk volna, vagy én erre képtelen vagyok, azt hiszem. Szerintem az, hogy az erre vonatkozó részre, a 16-os pontra vonatkozó, amik az állatkert, a cirkusz, és nyilván a főváros bevonásával egyeztetéseket folytat, hiszen ez egy..., kinyilvánították a szándékot a felek, erről még meg kell állapodniuk arról, hogy ez technikailag hogyan működik. A lovarda esetében meg jelzem, jelenleg is a lovardát a cirkusz használja. Tehát ebben a tekintetben nem változik a döntés, tulajdonképpen most hajtjuk végre a 2020-as megállapodást.

Elnök: Köszönöm. Engem is azért meglepett, amit igazgató úr mondott, mert azt hittem, hogy ennél jobban előkészített a színházi megállapodás. Nekem azért az volt a kritikám ezzel kapcsolatban, hogy az állatvédelmi szempontok hogy érvényesülnek a cirkuszi állattartás kapcsán, de az, hogy az állatkertben ma zajló madárvédelem és állatvédelmi programot veszélyezteteti az átadott területek átadása az államnak, ez nem hangzott el a vitában, és ezt én sem tudtam, tehát hogy lehet, hogy meg kellett volna hívni igazgató urat, akkor is csak a színházi megállapodást késve kaptuk meg, tehát már a KKV nem ülésezett, miután kézbesítésre került ez az előterjesztés. Úgyhogy erre nem volt módunk. Igazából, hogy most ezt konstruktívba fordítsuk, amellet, hogy valóban ez egy csúnya malőr szerintem is. Az a kérdésem, hogy ugye az a megállapodás, amit a színházak ügyében kötöttünk, az jogi értelemben nem keletkeztet még használati jogot a Holnemvolt Vár kapcsán a cirkusz számára. Tehát, ha jól értem, itt még az állatkertnek megállapodást kellene kötnie a részletekről a cirkusszal, ugye?

Dr. Sós Endre a Fővárosi Állat- és Növénykert megbízott igazgatója: Igen, tehát igazából semmilyen instrukciót nem tudunk. Én úgy tudom, hogy ez a szándék ez nyilván a közgyűlési határozattal megfogalmazódott, de ugye semmilyen konkrétum nincs ezzel kapcsolatban. Igazából nem is látjuk, hogy ezt hogyan tudnánk megcsinálni. Ha még egy mondattal reflektálhatok, ugye valóban a főigazgató úr említette, hogy a lovardával

kapcsolatban ezt valóban nem használja az állatkert, de ugye azért azt is jeleztük korábban, hogy a lovardával kapcsolatban is, - bár nyilván elfogadjuk a tulajdonos döntését - hogy ott is azért mi azt gondoljuk, hogy az állatkert szempontjából állatvédelmi problémák merülnek fel, hiszen mi 365 napig tartunk lovakat, míg a cirkuszban ezek a lovak nincsenek ott 365 napig. Tehát azért ez egy nagyon fura helyzet, hogy akkor most hol legyen állatvédelem, egyik helyen vagy a másik helyen, úgyhogy ezt igazából csak jelezni szerettem volna.

Elnök: Köszönöm. Én azt javaslom, most ezt szóban tudom megtenni, de lehet, hogy a közgyűlésnek is érdemes ezt kifejeznie, hogy az állatkert, mivel egy fővárosi fenntartású intézmény, vonjuk el ezt a jogát, és ezt tegyük közgyűlési hatáskörbe, ennek a használati megállapodásnak a létrehozását, hogy a közgyűlés tudja mérlegelni az összes ilyen kérdést, amikor ez a kérdés újra előkerül, szerintem erre van jogunk, majd Főjegyző úr megcáfol, hogyha nincs. És ugyanezt javaslom a Lovarda végleges eladása kapcsán is, de ott alapból is így van, hiszen az alapból is közgyűlési hatáskör, de azt gondolom, hogy a Holnemvolt Vár kapcsán és ennek a politikai összefüggéseire és mérlegelésére tekintettel - ha már kellő információ nélkül döntött a közgyűlés az első körben - érdemes lenne ezt a hatáskört rendezni és nem főigazgató urat hozni abba a helyzetbe, hogy itt az állam és a főváros közé szoruljon az állatkert nyilvánvaló érdekeit képviselve. Tehát erre most, hogy a városvezetés készít-e anyagot, vagy nekünk kell előterjesztést, ezt majd megbeszéljük, de mindenképpen azt gondolom, hogy ez szükséges lenne. Jó. Van-e más kiegészítés, vagy hozzászólás, vagy kérdés az állatkert igazgatójához? Ha nincs, akkor szerintem szavazzunk a tájékoztató elfogadásáról. Még annyit tennék hozzá, hogy a Biodóm kapcsán pedig most nyilván zajlik egy pályázat is. Szerintem, ha annak vége van, akkor szerintem arra, hogy a Biodóm stratégiailag hogyan hasznosítható rövid távon, arra mindenképpen egy anyagot érdemes lenne az állatkertnek összeállítania, és azt szerintem a bizottság is örömmel részleteiben is megvitatja. Én egyébként egyetértek azzal a koncepcióval, amit elmondott igazgató úr, csak nyilván akkor ennek tényleg a kidolgozott verzióját érdemes visszahozni. Oké, akkor kérem szavazzunk a tájékoztató elfogadásáról!

A szavazásra feltett döntési javaslat pontos tartalma:

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy tudomásul veszi a Fővárosi Állat- és Növénykert működéséről szóló tájékoztatóban foglaltakat.

(Szavazás)

180/2025. (V.12.) KKV B HATÁROZAT
--

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy tudomásul veszi a Fővárosi Állat- és Növénykert működéséről szóló tájékoztatóban foglaltakat.

Szavazás eredménye: 6 igen, 0 nem, 1 tartózkodás
Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

Elnök: 6 igen, 1 tartózkodással a bizottság támogatta. Köszönjük szépen.

8. napirendi pont

Egyebek

Elnök: Egyebekben nem látok hozzászólást. A bizottság következő ülését 2 hét múlva tartja, a közgyűlés előtti szokásos hétfő reggel 9 órai időpontban. Ugye most az Emberi Erőforrások Bizottságával lesz egy ilyen informális találkozásunk a közösségi költségvetés kapcsán, illetve a bizottság tagjait emlékeztetném, hogy bármelyik pillanatban megérkezhet, - nem tudom, hogy mikor érkezik meg - Orbán Árpád meghívója a cégvezető kiválasztásával foglalkozó bizottság ülésére, amit ugye kétnapos határidővel hívhat össze az elnök. Úgyhogy kérem, hogy ott is a KKV B határozatképességét minden körülmények között biztosítsuk. Köszönöm szépen.

(A bizottsági ülés végének időpontja: 12 óra 32 perc)

k.m.f.

Balogh Balázs s.k.
bizottsági tag

Vitézy Dávid s.k.
elnök

A jegyzőkönyv 14 db határozatot tartalmaz

A jegyzőkönyvet készítette: XXXXXXXXXX

mellékletek:

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

Jelenléti ív
a Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság
2025. 05. 12. napi nyílt üléséről

A bizottság tagjai:

név

aláírás

1. Vitézy Dávid elnök

2. Barna Judit Annamária alelnök

3. Balogh Balázs

4. Barabás Richárd

5. Déri Tibor

6. Gulyás Gergely Kristóf

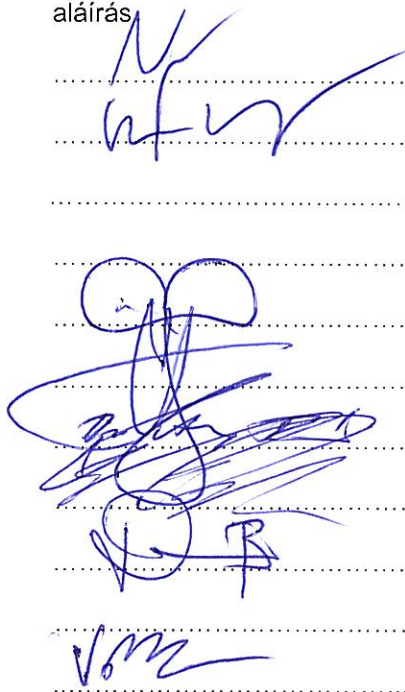
7. Dr. Andrejszki Tamás

8. Biczók Péter

9. Dományi Bálint

10. Papp Tibor

11. Várady Zoltán





1000288984536

ikt. szám: FPH157 /11 - 2 /2025

MEGHÍVÓ

Tisztelt Hölgyem/Uram!

A Fővárosi Közgyűlés Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottsága
2025. május 12-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 rákosrendezői ingatlanok használati megállapodásával összefüggő kérdésekről

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Főpolgármesteri Iroda

2. Konzultációs kezdeményezés Budapest belvárosát övező rozsdazóna lakás célú fejlesztettségéről

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Várostervezési Főosztály

3. Tájékoztató a fővárosi gyalogos közlekedés fejlesztésére vonatkozó átfogó hálózati stratégiáról

Előterjesztő: Dr. Walter Katalin

Előkészítő: BKK Zrt.

4. Javaslat a Fővárosi EuroVelo kerékpár-útvonal engedélyezési terveihez kapcsolódó tulajdonosi hozzájárulás, valamint a leendő vagyonkezelői és előzetes közútkezelői nyilatkozatok kiadására

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Városüzemeltetési Főosztály

5. Javaslat BKM Budapesti Közművek Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság 2025. évi üzleti tervének elfogadására

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Városüzemeltetési Főosztály

6. Konzultáció a Radó Dezső Terv felülvizsgálatával kapcsolatban

Előterjesztő: Karácsony Gergely

Előkészítő: Főpolgármesteri Iroda

7. Tájékoztatás kérése a Fővárosi Állat-és Növénykert működéséről

Előterjesztő: Vitézy Dávid

Előkészítő: Képviselő

8. Egyebek

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

Együttműködésüket köszönjük!

Budapest, 2025. május 9.

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\2025.05.12\2025
május 12 001.NAPLO

2025.05.12, 10:01

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-----

-----Napirendi pont-----
0. napirendi vita

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

Szavazás eredménye

#: 1175 Száma: 25.05.12/0/0/A/KT

Ideje: 2025 május 12 10:04

Típusa: Nyílt

Határozat; Elfogadva

Egyszerű

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	8	100.00	72.73
Nem	0	0.00	0.00
Tartózkodik	0	0.00	0.00
Szavazott	8	100.00	72.73
Nem szavazott	0		0.00
Távol	3		27.27
Összesen	11		100.00
Megjegyzés:			

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

1175

Száma: 1899.12.30/0/0/A/KT

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

1. Javaslat a rákosrendezői ingatlanok használati megállapodásával összefüggő kérdésekről

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

► **Vendég 1**

Kiss Ambrus

Szavazás eredménye

#: 1176 Száma: 25.05.12/1/0/A/KT

Ideje: 2025 május 12 10:09

Típusa: Nyílt

Határozat; Elfogadva

Egyszerű

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	8	100.00	72.73
Nem	0	0.00	0.00
Tartózkodik	0	0.00	0.00
Szavazott	8	100.00	72.73
Nem szavazott	0		0.00
Távol	3		27.27
Összesen	11		100.00

Megjegyzés:

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

1176

Száma: 1899.12.30/1/0/A/KT

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

2. Konzultációs kezdeményezés Budapest belvárosát övező rozsdazóna lakás célú fejlesztettségéről

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

▶ **Vendég 14**

▶ **Várady Zoltán**

▶ **Vendég 19**

Szilágyi Anna

▶ **Vendég 14**

▶ **Vendég 16**

Tálosné dr. Vass Katalin

▶ **Vendég 1**

Kiss Ambrus

▶ **Dományi Bálint**

▶ **Vendég 13**

Erő Zoltán főépítész

▶ **Vendég 16**

Tálosné dr. Vass Katalin

▶ **Vendég 14**

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

3. Tájékoztató a fővárosi gyalogos közlekedés fejlesztésére vonatkozó átfogó hálózati stratégiáról

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

▶ **Vendég 9**

Bodor Ádám BKK vezérigazgató-helyettes

▶ **Vendég 19**

Szilágyi Anna

▶ **Biczók Péter**

▶ **Várady Zoltán**

▶ **Dományi Bálint**

▶ **Vendég 17**

Fodor Gergely Közlekedő Tömeg

▶ **Vendég 9**

Bodor Ádám BKK vezérigazgató-helyettes

▶ **Dományi Bálint**

▶ **Vendég 13**

Erő Zoltán főépítész

▶ **Dományi Bálint**

Szavazás eredménye

#: 1177 Száma: 25.05.12/3/0/A/KT

Ideje: 2025 május 12 11:24

Típusa: Nyílt

Határozat; Elfogadva

Egyszerű

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	8	100.00	72.73
Nem	0	0.00	0.00
Tartózkodik	0	0.00	0.00
Szavazott	8	100.00	72.73
Nem szavazott	0		0.00
Távol	3		27.27
Összesen	11		100.00

Megjegyzés:

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

1177

Száma: 1899.12.30/3/0/A/KT

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

4. Javaslat a Fővárosi EuroVelo kerékpár-útvonal engedélyezési terveihez kapcsolódó tulajdonosi hozzájárulás, valamint a leendő vagyonkezelői és előzetes közútkezelői nyilatkozatok kiadására

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

► **Vendég 1**

Kiss Ambrus

► **Vendég 10**

Horváth László beruházási igazgató BKK

► **Vendég 9**

Bodor Ádám BKK vezérigazgató-helyettes

► **Vendég 9**

Bodor Ádám BKK vezérigazgató-helyettes

▶ **Gulyás Gergely Kristóf**

▶ **Vendég 10**

Horváth László beruházási igazgató BKK

▶ **Biczók Péter**

▶ **Dományi Bálint**

▶ **Dományi Bálint Ügyrendi**

▶ **Gulyás Gergely Kristóf**

▶ **Vendég 9**

Bodor Ádám BKK vezérigazgató-helyettes

▶ **Vendég 10**

Horváth László beruházási igazgató BKK

▶ **Biczók Péter Ügyrendi**

▶ **Biczók Péter**

▶ **Biczók Péter**

Szavazás eredménye

#: 1178 Száma: 25.05.12/4/0/A/KT

Ideje: 2025 május 12 12:00

Típusa: Nyílt

Határozat; Elfogadva

Egyszerű

Tárgya: 11.es módosító

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	7	87.50	63.64
Nem	0	0.00	0.00
Tartózkodik	1	12.50	9.09
Szavazott	8	100.00	72.73
Nem szavazott	0		0.00
Távol	3		27.27
Összesen	11		100.00
Megjegyzés:			

Név

Dr. Andrejszki Tamás
Barna Judit Annamária
Biczók Péter
Dományi Bálint
Gulyás Gergely Kristóf
Várady Zoltán
Vitézy Dávid
Déri Tibor

Voks

Igen
Igen
Igen
Igen
Igen
Igen
Igen
Tart.

Frakció

-
-
-
-
-
-
-
-

Balogh Balázs	Távol	-
Barabás Richárd	Távol	-
Papp Tibor	Távol	-

1178

Száma: 1899.12.30/4/0/A/KT

Szavazás eredménye

#: 1179 Száma: 25.05.12/4/0/A/KT

Ideje: 2025 május 12 12:01

Típusa: Nyílt

Határozat; Elutasítva

Egyszerű

Tárgya: 2,5,8-as eredeti hat. jav.

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	2	25.00	18.18
Nem	4	50.00	36.37
Tartózkodik	2	25.00	18.18
Szavazott	8	100.00	72.73
Nem szavazott	0		0.00
Távol	3		27.27
Összesen	11		100.00
Megjegyzés:			

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

1179

Száma: 1899.12.30/4/0/A/KT

Szavazás eredménye

#: 1180 Száma: 25.05.12/4/0/A/KT

Ideje: 2025 május 12 12:01

Típusa: Nyílt

Határozat; Elfogadva

Egyszerű

Tárgya: összes többi

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	8	100.00	72.73
Nem	0	0.00	0.00
Tartózkodik	0	0.00	0.00
Szavazott	8	100.00	72.73
Nem szavazott	0		0.00
Távol	3		27.27
Összesen	11		100.00

Megjegyzés:

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

1180

Száma: 1899.12.30/4/0/A/KT

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

5. Javaslat BKM Budapesti Közművek Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság 2025. évi üzleti tervének elfogadására

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

12:02-kor Déri Tibor elhagyja a termet.

► **Vendég 13**

Mártha Imre BKM vezérigazgató

Szavazás eredménye

#: 1181 Száma: 25.05.12/5/0/A/KT

Ideje: 2025 május 12 12:08

Típusa: Nyílt

Határozat; Elfogadva

Egyszerű

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	6	85.71	54.55
Nem	1	14.29	9.09
Tartózkodik	0	0.00	0.00
Szavazott	7	100.00	63.64
Nem szavazott	0		0.00
Távol	4		36.36
Összesen	11		100.00

Megjegyzés:

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

1181

Száma: 1899.12.30/5/0/A/KT

-----Napirendi pont-----
6. Konzultáció a Radó Dezső Terv felülvizsgálatával kapcsolatban

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

► **Vendég 16**

Bardóczi Sándor főtájpítész

Szavazás eredménye

#: 1182 Száma: 25.05.12/6/0/A/KT

Ideje: 2025 május 12 12:11

Típusa: Nyílt

Határozat; Elfogadva

Egyszerű

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	6	85.71	54.55
Nem	0	0.00	0.00
Tartózkodik	1	14.29	9.09

Szavazott	7	100.00	63.64
Nem szavazott	0		0.00
Távol	4		36.36
Összesen	11		100.00

Megjegyzés:

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

1182

Száma: 1899.12.30/6/0/A/KT

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

7. Tájékoztatás kérése a Fővárosi Állat-és Növénykert működéséről

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

► Vendég 14

► Vendég 14

FÁNK mb. főigazgató

► Vendég 14

► Vendég 14

FÁNK mb. főigazgató

► Barna Judit Annamária

► Vendég 14

FÁNK mb. főigazgató

► Barna Judit Annamária

► Vendég 1

Kiss Ambrus

► Vendég 14

FÁNK mb. főigazgató

► Vendég 14

► Vendég 14

Szavazás eredménye

#: 1183 Száma: 25.05.12/7/0/A/KT

Ideje: 2025 május 12 12:30

Típusa: Nyílt

Határozat; Elfogadva

Egyszerű

Eredménye	Voks:	Szav%	Össz%
Igen	6	85.71	54.55
Nem	0	0.00	0.00
Tartózkodik	1	14.29	9.09
Szavazott	7	100.00	63.64
Nem szavazott	0		0.00
Távol	4		36.36
Összesen	11		100.00

Megjegyzés:

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

1183

Száma: 1899.12.30/7/0/A/KT

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

8. Egyebek

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