Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének
Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága
Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága valamint
Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság

Jegyzőkönyv

a Környezet- és Klímavédelmi Bizottság - 1. számú
a Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság - 1. számú
valamint
a Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság - 1. számú
együttes rendkívüli üléséről

Időpont: 2026.11.03.
Helyszín: Budapest XVI. kerületi Polgármesteri Hivatal házasságkötő terme

***Jelen vannak*:**
Környezet- és Klímavédelmi Bizottság részéről:

Mizsei László	képviselő, bizottsági elnök
Horváth Ádám	képviselő, bizottsági tag
Hollai Gábor	képviselő, bizottsági tag
Hollandiné Visi Ágnes	bizottsági tag
Molnár Nóra	bizottsági tag
Vass Pál	bizottsági tag
Zoikasz Jorgoszné	bizottsági tag

Távol maradt:

Simon Mariann	képviselő, bizottsági tag
Kovács Raymund	képviselő, bizottsági tag

***Jelen vannak*:**
Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság részéről:

Szatmáry László	képviselő, bizottsági elnök
Antalóczy Csaba	képviselő, bizottsági tag
Dr. Herbszt Enikő	képviselő, bizottsági tag
Mizsei László	képviselő, bizottsági tag
Dr. Zsidró László	bizottsági tag
Kiss Piroska	bizottsági tag
Kordás Zsuzsanna	bizottsági tag
Szalóki Éva	bizottsági tag

Távol maradt:

Nemes Gábor	képviselő, bizottsági tag

***Jelen vannak*:**
Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság

Ferenczi Zoltán	képviselő, bizottsági tag
Kovács Ambrus	képviselő, bizottsági tag
Veress Árpád	bizottsági tag
Budai-Bock Krisztián	bizottsági tag

Távol maradt:

Simon Mariann	képviselő, bizottsági elnök

Meghívottak, vendégek:

Baumholczer Tamás BKIK

A Polgármesteri Hivatal részéről jelen van:

Jármay Katalin	Környezet- és Klímavédelmi Iroda vezetője
Ádám Attila István	Főkertész
Sipkainé Ulrich Brigitta	Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Iroda vezetője
Szabó Tamás	Informatikai, Adatvédelmi és Biztonsági Iroda vezetője
Imreyné dr. Hidvégi Noémi	Jegyzői Iroda jogi és önkormányzati referense
dr. Kovács Katalin	Jegyzői Iroda jogi és önkormányzati referense
dr. Budinek Zsuzsanna	Jegyzői Iroda jogi és önkormányzati referense
Eppel Bernadett	zöldfelületvédelmi referens

Jegyzőkönyvvezető:
Kovács Andrásné pénzügyi-és bizottsági ügyintéző

Az ülésen a Környezet- és Klímavédelmi Bizottság részéről a 9 tagból jelenlévők száma 7 fő. Ennek alapján a Környezet- és Klímavédelmi Bizottság határozatképes.

Az ülésen a Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság részéről a 9 tagból jelenlévők száma 8 fő. Ennek alapján a Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság határozatképes.

Az ülésen a Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság részéről az 5 tagból jelenlévők száma 4 fő. Ennek alapján a Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság határozatképes.

A Környezet- és Klímavédelmi Bizottság elnöke szavazásra bocsátja az alábbi határozati javaslatot:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy a közös bizottsági ülés levezető elnökének Szatmáry Lászlót, a Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság elnökét választja meg."

A Környezet- és Klímavédelmi Bizottság 7 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT:

38/2026. (XI. 3.) KKVB Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy a közös bizottsági ülés levezető elnökének Szatmáry Lászlót, a Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság elnökét választja meg.

Felelős: Mizsei László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 3.
(7 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság elnöke szavazásra bocsátja az alábbi határozati javaslatot:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy a közös bizottsági ülés levezető elnökének Szatmáry Lászlót, a Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság elnökét választja meg."

A Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság **8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:**

HATÁROZAT:

42/2026. (XI. 3.) KFÜB Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy a közös bizottsági ülés levezető elnökének Szatmáry Lászlót, a Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság elnökét választja meg.

Felelős: Szatmáry László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 3.
(8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság tagjai Simon Mariann elnök távollétére hivatkozással Ferenci Zoltán képviselőt **4 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett** választják meg jelen bizottsági ülés elnöki teendőinek ellátásával.

A Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság megválasztott elnöke szavazásra bocsátja az alábbi határozati javaslatot:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága úgy dönt, hogy a közös bizottsági ülés levezető elnökének Szatmáry Lászlót, a Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság elnökét választja meg."

A Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság **4 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:**

HATÁROZAT:

21/2026. (XI. 3.) KZKB Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága úgy dönt, hogy a közös bizottsági ülés levezető elnökének Szatmáry Lászlót, a Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság elnökét választja meg.

Felelős: Ferenci Zoltán bizottsági tag
Határidő: 2026. november 3.
(4 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

Szatmáry László a Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság elnöke – mint az együttes bizottsági ülés levezető elnöke köszönti a megjelenteket. Tájékoztatja a megjelenteket, hogy elsőként a jegyzőkönyv-hitelesítő személyének megválasztására kerül sor.

A levezető elnök az alábbi határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy a közös bizottsági ülés jegyzőkönyv-hitelesítőjének Antalóczy Csaba bizottsági tagot választja meg."

A Környezet- és Klímavédelmi Bizottság 7 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT:

39/2026. (XI. 3.) KKVB Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy a közös bizottsági ülés jegyzőkönyv-hitelesítőjének Antalóczy Csaba bizottsági tagot választja meg.

Felelős: Mizsei László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 3.
(7 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy a közös bizottsági ülés jegyzőkönyv-hitelesítőjének Antalóczy Csaba bizottsági tagot választja meg."

A Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság 8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT:

43/2026. (XI. 3.) KFÜB Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy a közös bizottsági ülés jegyzőkönyv-hitelesítőjének Antalóczy Csaba bizottsági tagot választja meg.

Felelős: Szatmáry László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 3.
(8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága úgy dönt, hogy a közös bizottsági ülés jegyzőkönyv-hitelesítőjének Antalóczy Csaba bizottsági tagot választja meg."

A Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság 4 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT:

22/2026. (XI. 3.) KZKB Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága úgy dönt, hogy a közös bizottsági ülés jegyzőkönyv-hitelesítőjének Antalóczy Csaba bizottsági tagot választja meg.

Felelős: Ferenci Zoltán bizottsági tag
Határidő: 2026. november 3.
(4 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök elmondja, hogy a korábban kiküldött meghívó szerint a mai napon a három bizottság közösen tárgyalja a „Budapest Főváros Önkormányzata által készített Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezet véleményezése" című napirendet. A levezető elnök tájékoztatja a megjelenteket, hogy minden határozati javaslatról a bizottságok külön-külön szavaznak.

A levezető elnök javasolja a bizottságoknak, hogy a korábban kiküldött meghívóban szereplő napirendi pont kerüljön megtárgyalásra.

A levező elnök szavazásra bocsátja az alábbi határozati javaslatokat:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága az ülés napirendjét az alábbiak szerint állapítja meg:

1. Budapest Főváros Önkormányzata által készített Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezet véleményezése"

A Környezet- és Klímavédelmi Bizottság 7 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT:

40/2026. (XI. 3.) KKVB Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága az ülés napirendjét az alábbiak szerint állapítja meg:

1. Budapest Főváros Önkormányzata által készített Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezet véleményezése

Felelős: Mizsei László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 3.
(7 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága az ülés napirendjét az alábbiak szerint állapítja meg:

1. Budapest Főváros Önkormányzata által készített Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezet véleményezése"

A Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság 8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT:

44/2026. (XI. 3.) KFÜB Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága az ülés napirendjét az alábbiak szerint állapítja meg:

1. Budapest Főváros Önkormányzata által készített Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezet véleményezése

Felelős: Szatmáry László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 3.
(8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága az ülés napirendjét az alábbiak szerint állapítja meg:

1. Budapest Főváros Önkormányzata által készített Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezet véleményezése"

A Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság 4 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT:

23/2026. (XI. 3.) KZKB Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága az ülés napirendjét az alábbiak szerint állapítja meg:

1. Budapest Főváros Önkormányzata által készített Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezet véleményezése

Felelős: Ferenci Zoltán bizottsági tag
Határidő: 2026. november 3.
(4 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

NAPIREND **1. Budapest Főváros Önkormányzata által készített Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezet véleményezése**
Előterjesztő: Kovács Péter polgármester

A levezető elnök az előterjesztést ismerteti.

Ezt követően a bizottsági tagok részéről az alábbi észrevétel, javaslat érkezett:

Ferenczi Zoltán: A javaslat arról szól, hogy a budapesti környezetvédelmi programnak legyen része az, hogy az elektromos autók használóinak parkolásonként kétórás ingyenes parkolás legyen biztosítva. A környezetvédelmi program számos helyen az elektromos járművek előnyeit emelik ki, ami a por, a zajterhelés, a CO- kibocsátás tekintetében fontos. Jobbak, mint a belsőégésű motoroknak a paraméterei, illetve a környezetvédelmi programban az szerepel, kifejezetten, hogy szorgalmazza a parkolási díjak meghatározásánál vegyék figyelembe a járművek környezetvédelmi besorolását, tömegét és teljesítményét. Tehát ez a kétórás kedvezmény, ez a javaslat, a programban szereplő környezetvédelmi díjszabás egyik lehetséges megoldása lehetne. A jelenlegi helyzet az, hogy január elsejétől megszűnik az elektromos autóknak az ingyenes parkolása, és ez tulajdonképpen a jármű elterjedését segítené ezzel a kedvező intézkedéssel és alapvetően, ami a XVI. kerületi szakrendelő parkolójában lett bevezetve, azt a megoldást javasoljuk 2 órás ingyenes parkolásra egy autós regisztráció után. Ezt tartalmazza röviden a javaslat.

Szabó Tamás: Simon Mariann külföldön tartózkodik, viszont most reggel küldött nekem egy e-mailt és kérte, hogy a véleményét ismertessem. Nyilván erről csak úgy lehet szavazni, ha valaki a saját nevére veszi a javaslatot, akár a bizottsági tagok, akár más bizottság tagjai közül. Nagyon rövid, úgyhogy én ezt felolvasnám. A Budapest Környezetvédelmi Program átolvasása után. Az alábbi javaslatom lenne: A P+R parkoló kibővítése annak érdekében, hogy ösztönözze a lakosságot a tömegközlekedésre való átszállásra. A kialakított P+R parkolók kiterjedése nem minden esetben

bővíthető oldal irányban, ezért javasolnám a már külföldön is alkalmazott magassági irányba történő bővítést. Ez a megoldás egy már kialakított P+R parkoló nagyságát akár háromszorosára is növelné, csökkentve a belvárosba irányuló gépjárműforgalmat.

Molnár Nóra: A Ferenczi úr javaslatára szeretnék reagálni. Én ezt a javaslatot nem szeretném támogatni, Megmondom, hogy milyen indokkal. Azt gondolom, hogy nemcsak a szennyező fizet elvét kellene ilyenkor figyelembe venni. Tehát, hogyha a fővárosnak van egy ilyen kezdeményezése, hogy mindenki, aki közterületet foglal el, függetlenül attól, hogy milyen meghajtású motorral közlekedik, fizessen, minden jármű, minden gépjármű, ami behajt a főváros területére, az ugye dugót is okozhat, főképpen a belvárosban. Az elsődleges cél a forgalmi reformmal az lenne, hogy minél több embert vonzzanak be vagy a tömegközlekedésbe, vagy a gyalogos közlekedésbe, vagy a kerékpározásba. Tehát egy gépjármű, akárhogy is nézzük, helyet fog elfoglalni, tehát nem biztosítja olyan mértékben a forgalom áramlását, szabad áramlását, mint a tömegközlekedés, vagy kerékpár, vagy gyalogos közlekedés.

Mizsei László: Én utánanéztem, hogy a főváros mire hivatkozva vezeti ki a zöld rendszámokkal rendelkező autóknak a ingyenes parkolását, és ezt igencsak megfontolandónak tartom. Egy első pont a zöld autók számának jelentős növekedése. Az ingyenes parkolást eredetileg az elektromos autózás elterjedésének ösztönzésére, egyfajta induló támogatásként vezették be, mára azonban a környezetkímélő járművek száma olyan mértékben megnőtt a fővárosban, hogy a parkolóhelyek ingyenes foglalása fenntarthatatlanná vált, és egyre inkább nehezíti a belvárosi parkolóhely keresést. Következő helyfoglalási és forgalomszabályozási szempontok. A parkolási díj alapvető funkciója a forgalomszabályozás, vagyis az, hogy korlátozza a közterületen tárolt autók számát és rotációra kényszerítse a sofőröket. A zöld rendszámos autók, függetlenül attól, milyen hely, hogy helyben nem szennyezik a levegőt, ugyanúgy foglalják a szűkös közterületi parkolóhelyeket és hozzájárulnak a dugók kialakulásához, mint ahogy a hagyományos robbanómotoros járművek is, ahogy a Nóri is mondta, plug-in hibridek kiszűrése. A zöld rendszámra jogosult járművek köre országosan is szigorodott, 2026. november 30-ig a plug-in, tehát külső töltésű hibridek zöld rendszámát fehérre kell cserélni. A főváros célja, hogy a kedvezmények kivezetésével az autósokat a közösségi közlekedés, vagy a fenntartható mikromobilitási formák felé terelje, lásd kerékpár, roller. És az utolsó az autók fizikai mérete és Súlya. A fővárosi koncepció részét képezi az is, hogy a túl nehéz gépjárművek nagyobb terhelést jelentenek az úthálózatra és több helyet foglalnak, épp ezért a tervek szerint 2028. január 1-től a 2000 kilogrammnál nagyobb súlyú, pontosabban saját tömegű személygépkocsik dupla parkolási díjak kell majd fizetniük. Ez a szigorítás nagyméretű, nehéz akkumulátorral felszerelt elektromos SUV-okat is érinteni fogja. Tehát én úgy gondolom, hogy ezeket a pontokat szakértők állították össze és ez elég meggyőző számomra, legalábbis az, hogy mért ne támogassuk tovább a zöld rendszámos autóknak az ingyenes parkolását? Én úgy gondolom, a célját elérte, amennyire lehetett, az a könnyítés, amit eddig kaptak, ezután már kontraproduktív lenne ez a parkolási mód. Én nem támogatom a határozati javaslatot.

Hollai Gábor: én a utolsó javaslatra szeretnék reagálni. A P +R emeletes parkolót nem tartom jó ötletnek. Ami eszembe jut, mint P +R parkoló, először is itt a kerületben nincs nagyon, ami mondjuk annak minősülhetne, az például a Veres Péter szervizút, mondjuk a Batsányi János utca és a Mátyásföld reptér közötti szakasz, ahol most sincsen teljesen 100 százalékban kihasználva reggelente, tehát van üres hely. Másrészről az a módszer, ahogy az egyik gépkocsi beáll, majd a kocsit megemeli, beáll a következő kocsi stb..., akkora dugó lenne azon a szervizúton, hogy megállítaná a forgalmat. A parkolóban egy kocsi, odaáll egy másik, hogy beálljon, akkor azt a kocsi, ami áll a parkolóban, föl kéne emelni, hogy beálljon a másik kocsi. Ez a procedúra 5-10 percet vesz igénybe. Addig az 5-10 percig a Veres Péter szervizút, amin 2 kocsi egymás mellett se fér, tehát mindig valakinek egy kicsit le kell húzódnia, teljesen bedugulna, totális káoszt okozva. Nem tudok más P +R parkolót a HÉV mellett. Ami még talán szóba jöhet az erdő mellett a Nagyicce megállónál ott, ahol van a TÜZÉP, ott van egy pár hely, de annak nem látom értelmét, hogy ezt megengedjük. A 3. szempontom pedig az, hogy ronda is lenne. Most gondoljuk el. Ott a Veres Péter út szervizút mellett egy ilyen monstrum, mint egy külvárosi lerakat van Csepelen, egy iparvárosba, 3 kocsi áll egymás mellett-felett és mindenki, aki jön a HÉV-VEL vagy a busszal a kerületünkbe, azt látja, hogy ott sorakoznak a kocsik egymás fölött. Szóval ronda is lenne, ezt nem

tartom jónak. Köszönöm!

Szabó Tamás: ez a javaslat értelemszerűen nem a kerületi P+R parkolókra vonatkozik. A kerületben ezt nem lehet kivitelezni, hanem ugye ami minket leginkább érint. Én azon gondolkoztam Mariann javaslata után, hogy az Örs vezér tér, tehát ugye én is odáig megyek általában autóval reggel 3/4 8 után és 3/4 8 és 16:00 - 16:30 között nincs hely az Örs vezér téri P+R parkolóban. Ha azt megemelnék több szintesre, akkor az a kerület lakóinak is hasznos lenne. Tehát igazából Mariann szerintem valószínűleg erre gondolt, mert a kerületben nincs, valóban nincs alkalmas hely erre, hanem abban kéne gondolkodnunk, hogy ami a kerület számára hasznos és a főváros területén van, tehát fővárosi kezelésben lévő területen.

Hollai Gábor: Előremutató lenne, amiről évtizedek óta szó van. A HÉV lemegy a föld alá a Cinkotai erdőnél, majd kijön a volt strand területénél és ott, ahol most illegálisan felépített lakóépületek vannak a Csömöri Auchan és a Magtár utca közötti részen a temetővel szemben. Azt ki kéne sajátítani az önkormányzatnak és ott egy hatalmas P+R parkolót kéne építeni és ezt kellene a fővárosnak átadni, hogy aki a 3-as úton, meg a 0-s úton lejön, az ott lerakná a kocsiját, és ez lenne a kerület hozzájárulása ahhoz, hogy a főváros végre finanszírozza ezt a beruházást. Ez lenne a megoldás, nem pedig az Örs vezér téren, mert ha az Örs vezér téren csináljuk a P+ R parkolókat, akkor az egész 3-as út forgalma, Kerepes, Mogyoród, Gödöllő, azok mind átvonulnak a kerületünkön a kipufogójukkal meg mindennel együtt! Ott van az a terület, amin egyébként nem lehetne lakóépület, mert hivatalosan kert, azt kéne kisajátítani a főváros pénzéből, oda kéne egy óriási P+R parkolót építeni. Mindenki, aki behajt abba a parkolóba pl. bérlettel ingyen lehetne ott parkolni, ott felszállna a metróra, ami bevinné őt a belvárosba és meg lenne oldva. A probléma az, hogy az Örs vezér téren építünk még emeletes parkolókat, az nem fogja megoldani a kerületnek a problémát. Köszönöm!

Szabó Tamás: Még egy dologra felhívnám a figyelmet: reális amit mondasz képviselő úr, viszont ez a koncepció 2026- 2030 közötti koncepcióról van szó. Az idő rövidsége miatt azt mindannyian tudjuk, hogy a HÉV - metró összekötés és a föld alá vitele ebben az időszakban nem fog megvalósulni. Tehát igazából én azt javaslom a tisztelt bizottsági tagoknak, hogy olyan javaslatokat fogalmazzunk meg, amik ebben az idősávban belefférnek, vagy legalábbis a kivitelezésük reálisan megkezdődhet. Tehát ez hosszú távú célként ez jó, amit Gábor mondott, de hogyha erről dönt majd akár a közlekedési, akár más bizottság, átveszi a javaslatot, akkor gondoljon bele abba, hogy itt ebben a szűk idősávban kell valamilyen eredményt elérni. Köszönöm!

Dr. Zsidró László: Ezekhez a témákhoz lehet most hozzászólni, vagy lehet plusz témát is mondani hozzá? A HÉV - metró összeköttetés. Ugye erre csak ígéretek voltak. Én csatlakoznék az előttem szólóhoz, hogy ez egy rövid távú terv, tehát ha most kimegy valaki, Veres Péter útra, látja, hogy éppen HÉV talpfákat cserélnek, tehát biztos, hogy húsz évig itt semmi nem lesz a metró összeköttetésből, úgyhogy az értelmetlen erről vitatkozni. Persze, hogy az lenne a jó, ha metró járna, de úgyse fog, csak tervezési díjakat vesznek föl rá. Ez már ugye a választásokkor is téma volt, hogy ilyen ígéretek voltak, de azok úgyse teljesülnek. A parkolási rendszerhez hozzászólva én sem támogatom, hogy legyen ingyenes, nem környezetvédelmi okok miatt csak, hanem az, hogy ez egy közös felelősség, vagy mondjuk így költségvállalás az autósok részéről. Egyébként ez tény, hogy ez egy koncepció, hogy ezzel az autókat visszaszorítsák, de azért így is kiemelném azt is, hogy nem ez volt az elsődleges bevezetése, hanem az, hogy az úthasználatnak a díja mondjuk így megfizettetése. Tehát ebből az alapból sok önkormányzat azóta is hivatkozik, hogy ebből a beszedett pénzekből ők az utak karbantartását fogják megvalósítani, ami nettó hazugság, mert az összes pénzt felélik- már bocsánat, ha megnézi valaki ezeknek a parkolási cégeknek az üzemelését vagy az elszámolását, 0 szaldósok, mindegyik. Tehát a költségre, üzemeltetési költségre az összes pénzt elköltik, útfelújításra úgysem jut belőle, de ettől függetlenül ez a koncepció alapja. Szerintem, amiért bevezették, természetes, hogy azóta hozzájött környezetvédelmi szempont is meg forgalomcsökkentési szempontok is, ami nem helytelen természetesen. Mondjuk én azért a kerékpáros forgalmat azt így, hogy benne van koncepcióba és az autó-visszaszorítás, meg tömegközlekedés növelése az nem egy rossz dolog, de nem nagyon értem, hogy miért. Tehát ha valaki kerékpárt akar használni és szeretne kerékpározni, azt úgy is megteszi, de uram bocsá, nem azért alakult ki az autóforgalom, mert a kerékpár elavult lett, vagy akármi miatt, hanem azért, mert

egyszerűen az a praktikusabb. Tehát nem fog senki másik személyt szállítani kerékpáron vagy másik kettőt nem tud és nem fog terhet vinni sem, mert az sem tud. Tehát az, hogy hobbiból valaki kerékpározik, az egy nagyon jó dolog, de hobbiból kevesebben autóznak. Én azért hozzáteszem, ez csak egy megjegyzés volt hozzá. És akkor még lenne nekem 2 hozzáfűznivalóm ehhez a tervezethez. Az egyik, így összevonva mondom bizonyos fokig az Élhető Budapest címszó alatt az 1-es pontban azt, hogy a legkedvezőbb környezetvédelmi besorolású járművek arányának a növelése, a 2-es pont pedig az volt, hogy a zajterhelés csökkentése és ennek egy alpontja volt a sebességcsökkentett 30 kilométeres zóna övezetek és forgalomcsillapított út útszakaszok hosszának a növelése. Ez egy nagyon jó dolog mind a kettő. Az a gondom, hogy a főváros ebben nem nyilatkozik, hogy ő saját maga milyen példával jár el, vagy mit szeretne. Tehát magyarul például a legkedvezőbb környezetvédelmi besorolású járművek növelése. Igen, itt talán oda kellene tenni, hogy a fő tömegközlekedésben lévők arányának is a növelése például jó példával előljárni. Tehát magyarul, a buszoknak mondjuk így a környezetvédelmi besorolásának a javítása és a sebességcsökkentett zónákkal ezt össze is vonnám, mert sebességcsökkentett zónát akarnak többet a zajterhelés miatt, de például a buszok zajterhelése az azért én szerintem sokkal jobban meghaladja. Én főút mellett lakom, nem nagyon szoktam kerékzajra fölkelni személyautóra, viszont a buszokat azokat nagyon meghallom, és hát itt például, hogyha nem a kerékzajt, hanem a motort, ha olyan motoros buszokat használnának például, amik nem ilyen hangon dübörögnének, akkor a zajcsökkentés is jobb lenne és a környezetvédelmi funkciót is jobban ellátnák. A másik az ugyanennek az I-es pontnak a 7-es alpontja, a közterülcti hulladékgyűjtő edények korszerű közterületi hulladékgyűjtő edények számának a növelése és van egy ehhez kapcsolódó még egy pont, a III-as önálló Budapest néven szereplő alpont, vagy fejezet- ben a 2-es alpont, ahol azt írja, hogy a hulladékgazdálkodás fejlesztése és a körforgásos gazdálkodásra átállás és a szilárd hulladék 30 %-os újrahasznosításának elérése 2031-ben és újrahasznosító pontok növelése. Tehát itt az újrahasznosítás tulajdonképpen mind a 2, a korszerű kukák is szerintem- és itt ez a III-as fejezetben található meg, több megfogalmazás is ezt szolgálja. Két hozzáfűznivalóm lenne ehhez: bizonyos fokig szégyennek tartom azt, hogy Budapestet a MOHU, aki a hulladékgazdálkodást ellátja, besorolta a vidéki falvak szintjére a 16. kerületet, ugyanis a MOHU-nál 2025-ben született egy olyan döntés, hogy az 5000 főt meghaladó településszám vagy lélekszámmal rendelkező településeken a szelektív hulladékot, mivel itt nagyobb igény van rá, hogy a szelektív hulladékot, vagy bocsánat, nagyobb hajlandóság van rá, hogy szelektíven gyűjtsék az emberek a hulladékot és így nagyobb igény is van ennek elszállítására, kéthetente végzi Budapesten. A mi kerületünkben is havonta, de én a szomszéd kerületben is úgy tudom, hogy havonta. Tehát Budapest esetén is mért sorolta Budapestet 5000 főnél kisebb településbe a Mohó és mért hagyja ezt a fővárosi Önkormányzat. Tehát kéthetente kellene elvinni. Én nagyon lelkesen gyűjtöm szelektíven a hulladékot, de nem tudom betuszkolni a kukába. Sokszor külön szemeteszsákba teszem ki és nem értem az okát, hogy minket miért a 300 fős borsodi falvakhoz soroltak. Mondjuk ez az egyik hozzáfűznivaló. A másik pedig itt a szelektív szigetek, hogy gyűjt, ez szinte ez kerületet érinti és én ezt itt saját magamtól már egy fél éve gyűjtök, illetve nem magamtól, bocsánat, a pártom támogatására fél éve gyűjtök aláírásokat és év végén le is szeretném adni a polgármesternek, hogy az üveggyűjtő és papírgyűjtő szelektív szigeteket szeretnénk, hogyha visszaállítanák, ha nem is mindet, de nagyobb számban. Nonszensz az, hogy valaki tudatosan gyűjti ezeket a dolgokat, de nem szeretné elcipelni, mert mondjuk ha már tömegközlekedést csinálunk, tömegközlekedéssel jár, ezeket az üvegeket, amik elég nehezek egy üzletbe, akkor mondjuk így kidobja a kukába, mert nem tudja hova. Ha a környezetébe lenne ilyen szelektív sziget, akkor oda szerintem, meggyőződésem szerint könnyebben kidobná. Tudom, hogy több ilyen pro panasz is érkezett, hogy ezek a szelektív gyűjtő szigetek hangosak. A körülötte lakó emberekből. Én több 100 emberrel beszéltem azóta és ők nem panaszkodtak erre. Úgy gondolom, hogy nem a kisebbségnek kellene irányítani, tehát aki körülötte lakik és ők hangosnak vélik, az nem annyi, nem olyan mennyiségű kerületi lakos, vagy bocsánat, számú kerületi lakos, mint amennyien szeretnék használni. A másik ugye, hogy borogatták ezeket a kukákat, meg kiszedték belőle az alumíniumot, hasonló, szerintem ez a probléma megszűnt, mert most már visszaválthatók az alumínium dobozok és senki nem dobja bele, de ha mégis így lenne, nem hiszem, hogy arra nem lehet megoldást találni, ezeket úgy zárják le,

hogy ne tudják felborítani, nota bene azért a XXI. században élünk, akár térfigyelő kamerát is ki lehet helyezni, hogy ezeket meg lehessen szüntetni.

Szatmáry László: A következőt szeretném tisztázni, tehát mindenkinek, akinek van módosító határozata, javaslata, azt legyen szíves írásba foglalni. Itt lehet találni üres papírokat, azt meg kell fogalmazni és úgy kell leadni, mert különben nem tudjuk elfogadni. Ez a döntés a jegyzői kabinet részéről.

Szabó Tamás: Én ugyan nem vagyok bizottsági tag, csak a szakértői oldalról lenne egy javaslatom a közlekedési bizottság felé, tehát a kerékpáros közlekedés fejlesztése az szerintem nagyon fontos jelen pillanatban, mivel a fővárosnak a belváros irányú, meg a belvárosi kerékpáros fejlesztésekre határozott és megváltozhatatlan koncepciója van, arra kéne talán törekednünk, hogy fejlessze a kerületek közötti külső összeköttetést. Tehát Észak-Pest felé, tehát Újpesttől Dél-Pest felé a Szilas-menti kerékpárutat bekapcsolva törekedjen arra, hogy összekösse ezeket a meglévő kerékpárutakat, ami a XVII. kerületben is elég hosszú, illetve Újpesten is van, csak éppen az összekötések hiányoznak. A másik, ami nekem feltűnt a koncepcióban, a kis vízfolyások revitalizációjánál, hogy a Szilas-patak elég marginálisan szerepel benne. Nem tudom, hogy a környezetvédelmi bizottságnak lesz-e javaslata, hogy ezt esetleg lehetne egy kicsit erőltetni, ha valaki ezt a külső kerületi kerékpárutak összekötésének javaslatát fölvállalja, akkor azt szívesen leírom, mert ugye én nem vagyok bizottság tag, tehát nem tehetek javaslatot.

Hollai Gábor, a Környezet - és Klímavédelmi Bizottság tagja 9:10-kor elhagyja az üléstermet.

Szatmáry László: De amikor megfogalmazunk egy igényt, itt például a belvárosi kerékpározás jobb összekötése, tehát ezt jó lenne, ha be lehetne, be tudnánk egyből azonosítani, hogy hova tartozik a leiratban, de később is tudjuk hogy mihez tartozik! Van ennek egy tagozódása, tehát egyes az Élhető Budapest 8 ponttal, Ellenálló Budapest 5 ponttal, és Önálló Budapest 6 ponttal, és azon belül is tagozódik, tehát a Szilas- patak is oda illő és sok minden, akkor azt jó lenne, ha oda tudnánk egyből csoportosítani, hogy egyértelműbb legyen. Köszönöm!

Mizsei László: Az előttem szólónál a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatban arra szeretnék utalni, hogy nem azért járnak kevesen kerékpárral, mert nem akarnak az emberek kerékpározni, hanem azért, mert a jelenlegi forgalom az autós forgalomra van optimalizálva, és rengetegen kapnak halálfélelmet attól, hogyha kimennek közútra, még akkor is, hogyha kerékpársávban közlekednek. A kerékpáros klubnak kifejezetten bekerékpározós programjai vannak, hogy szoktassák azokat, akik kerékpározni szeretnének a belvárosba, hogy hogy kell közlekedni, hogy hogy nem kell frászt kapni az autósoktól, annak ellenére, hogy minden okuk meg van rá. Az, hogy nem lehet szállítani semmit kerékpárral, az speciel nem igaz, mert például amikor idejöttem, akkor úgy húzott előttem egy apuka gyereküléssel a kerékpárján, hogy gyorsabban ment, mint ilyen elektromossal, és vitte a gyereket, és sokan megtennék ezt, és ezt csak olyan helyen lehet megtenni, ahol biztonságosan lehet csinálni, ennek a feltételeit kell megteremteni, és ez a mi feladatunk, például itt a kerületben is. Nem is kevés, majd lesz rá javaslatom, akkor fognak többen autóról kerékpárra váltani, hogyha meglesz a megfelelő infrastruktúra hozzá, addig életveszélyes sok esetben autó közt kerékpározni, ezt tudom mondani biztosan. Parkolóval kapcsolatban én úgy gondolom, hogy nálunk szerencsésebb országokban ez az emeletes parkoló ez lehet, hogy működik, én láttam ilyet Ausztriában, Németországban egész parkolóházakat, láttam ilyet, hogy liftes volt, de ezeknek a működtetése se olcsó, és ezek, ezt ki kell fizetni, tehát van az a bér, amiből ezt ki lehet kifizetni, de hát nem tudom, nem biztos, hogy ez pont Magyarország lenne! A szavazással és a javaslatokkal kapcsolatban nekem az a problémám, hogy nem volt szó arról, hogy a javaslatokat becsoportosítva hozza majd minden bizottsági tag. Innentől kezdve én például hoztam egy 13 pontos csomagot, amiről fogalmam sincs, hogy hogy lehetne egyenként most előadni őket úgy, hogy most be is csomagoljam azt, hogy most melyik pont alá szeretném rakni, Én ezt átküldeném szívesen a jegyzői irodának a jegyzőkönyvhöz csatolva, Én föl fogom olvasni őket természetesen, és vitázhatunk is róla, de nem tartom életszerűnek, hogy én 13 pontot leírjak, még a saját ötömet sem feltétlenül, tehát ezek nem módosító javaslatok, hanem javaslatok, mint olyan, és ez nem úgy működik szerintem, mint bizottsági üléseknél, hogy módosítónál ezt írásba le kell adni, abban a pillanatban

szerintem ebben a pillanatban egy tanácskozás folyik, és innentől kezdve hogyha megtanácskoztuk, és szavaztunk is róla, akkor utána szerintem legyen már lehetőség arra, hogy utólag adjuk le ezt írásban!

Szabó Tamás: Bocsánat, szavazni csak úgy tudunk róla, illetve úgy tudnak a bizottságok szavazni róla, hogyha ez egy megfogalmazott határozati javaslat, tehát ez valóban egy tanácskozás, de a bizottságok döntéseket fognak hozni, A döntések eredményét továbbítja az önkormányzat a Fővárosi Önkormányzat számára. Tehát utólag kategorizálni lehet. Viszont a 13-ból, ha te 13 ponttal kapcsolatban szeretnéd kikérni a bizottságok véleményét, akkor azt külön- külön meg kell fogalmaznod, és külön-külön határozati javaslatot kell tenned ezekre. És én azt javaslom, hogyha szeretnéd, hogy mindhárom bizottság szavazzon róla, akkor nyugodtan. Tehát minél több bizottság szavaz róla, annál erősebb a javaslat, illetve hát a döntés. Úgyhogy szerintem ha valaki javaslatot tesz, akkor ha azt szeretné, hogy ne mind a 3 bizottság szavazzon róla, csak akkor jelölje meg külön, hogy önálló döntést, bizottsági döntést szeretne. Azt nem tudom, hogy a jegyzői irodának is megfelel így, hogyha Mizsei képviselő úr, akkor a 13 pontot egyesével ugye, mint határozati javaslat beadja. A kategorizálást meg azt utólag is el lehet végezni, képviselő úrral együtt, ugye? Tehát, hogy a kategorizálást utólag is el lehet végezni a te segítségeddel, de külön- külön akkor szavazás.

Veres Árpád: Én Ferenczi úr javaslatát támogatom. Azt gondolom, hogy fokozatosság elve az mindenképpen előnyös azoknak a gépjárművezetőknek, vagy tulajdonosoknak, akiknek villamos hajtású autóik vannak, tehát ez egy jó ötlet, én mindenképpen támogatom, illetve a P+R parkolóknál szerintem nem tudom Tamás az liftes volt, vagy pedig csak sima parkolóházak?

Szabó Tamás: Én nem liftes, én is úgy értettem, hogy nem liftes parkolók, hanem spirálos, egyébként azt gondolom, hogy nem az önkormányzatok bizottságainak feladata.

Veres Árpád: Igen, köszönöm szépen! Hollai képviselő úr javaslatát szintén támogatom, mert azt gondolom, hogy a most az, hogy a metró az vagy a HÉV az lent van a föld alatt, vagy nincs, attól függetlenül még ki lehet alakítani a HÉV vonalán P+R parkolókat, de szintben az a baj, amit tetszett mondani, a Szadától kezdve Kerepes, Gödöllő, Kistarcsa, Nagytarcsa, az emberek jönnek be a városba, s őrületes forgalom van. Ha a HÉV vonalán lennének ilyen P+R parkolók, az már szerintem nagyon sokat segítene és az nem kerülne több költségbe. Tehát ezt a P+R parkolót énszerintem ez jó ötlet, támogatom. Illetve még egy dolog, amit szeretnék megkérdezni a tisztelt bizottsági tagoktól, hogy mi a véleményetek, hogy nincsen benne ebben a stratégiában az, hogy a Budapesten a régi gyárak, azok a környezetszennyezések, amik korábban történtek, például azbesztes palák, illetve a föld alatt lévő dolgok, illetve benne van az eternit csőről egy- egy dolgot lehet olvasni, hogy azt kéne cserélni, illetve az, hogy a illegális hulladéklerakóknak, a lerakodásoknak a felszámolásában ez is benne van akkor, csak én nem voltam figyelmes. Köszönöm!

Mizsei László: Szerintem túltárgyaltuk ezeket a pontokat. Ha így haladunk, akkor elég sokáig fog tartani a bizottság ülés, ezért azt javaslom az eddigi 2 pontról szavazzunk. Köszönöm! Én nem mondtam azt, hogy zárjuk le az ülést, én azt mondtam, hogy az eddig felmerült az emeletes parkolóra és az ingyenes parkolásról szavazzunk. Jó, de arról majd külön szavazunk, hogyha majd oda elérünk. Csak én azt mondom, hogy haladjunk. Nem feltétlen életszerű, de megoldható.

Szatmáry László: Én megmondom őszintén, én végigolvastam az egész anyagot és ez egy olyan anyag, ami Budapestnek szól. Egyetértek Szabó Tamás észrevételeivel, hogy csak ilyen marginálisan van benne a Szilas-patak. Meg én nem tudom, a XVI. kerületet érintőlegesen, ha végig nézzük ezt az egész 190 oldalas előterjesztést, mindenképpen úgy tudjuk ezt komollyá tenni, hogy lépésről lépésre úgy, arra a pontra teszünk észrevételt, ahol tartunk, vagy amit észrevételezni akarunk. Én rengeteg észrevételt gondoltam tenni, de mivel, ez az egész budapesti történet nem szól a mi kerületünkről. Rengeteg olyan dolog van, ami rámutat arra, hogy mi előbbre tartunk sok esetben, mint esetleg a most ebbe az előterjesztésben szereplő történetek, és ez a tendencia. Tehát, a környezetvédelem, amiről ez szól, ehhez a programhoz, mi szerintem előbbre tartunk. Nekünk rengeteg észrevételünk van a környezetünkkel, a kerületek, a szomszédos kerületekkel, ami egy

Demoklész kardja tulajdonképpen, hogy ha azt megépítik például a rákospalotai Határ úton a Lidlvel szembeni Újpalota parkváros 10.000-es nagyságrendű beépítését, akkor annak a közlekedése, annak az összes szomszédsági problémái az elég jelentős lesz! Amit leírtak az tetszetős, az jó, tehát nincs is benne olyan, amit talán nem is tudnánk támogatni. Ami most itt felmerült, hogy a P+R parkoló és ilyen emeletes, meg liftes, meg én nem tudom milyen megoldás, hát ez úgy szerepel benne, hogy minél kevesebb autó, minél több bicikli, minél több gyalogos, minél több közösségi közlekedés. Tehát itt elhangzott az, hogy a HÉV-et föld alá, erre megkapta a Hollai úr a választ. Először is nem megy föld alá semmi, hanem egy ilyen vályúba fog menni a metró és a HÉV-nek az összekötése, ha valaha elkészül. Tehát ez is különböző hanghatások, meg valamilyen története lehet, de nem ennyire, ez nem egyszerű. Tehát én, a magam részéről ehhez nem is fűznék semmit, ezt így, ahogy van érdemes elfogadni, de azokat az észrevételeket, amik közben előkerültek, de látszik az, hogy a Barnamezős beruházás ez benne van a Rákosrendezőtől kezdve föl van sorolva sok minden, de akkor te ezt nem kaptad meg? Ez is egy érdekes történet. Azt írja ide, hogy 2026-tól 2031-ig 16 végén hogy írhatja bele, hogy 2026-tól? Ha 2027. januárba elindulna, ez már eleve nem 6 év, hanem 5 év. Az a feladata a fővárosnak, hogy hatévente kell készítse el ezt az anyagot, hát elkészítette, de az, hogy mi az észrevételezésre ennyi időt kapjunk erre?! Össze kell hívni 3 bizottságot és ezt a 190 oldalt, ami nem rossz anyag, tehát nyugodtan el lehet fogadni. Viszont vannak benne olyan történetek, ami jó lenne, jó lett volna, hogy nem így érintőlegesen van csak benne. A XVI. kerületél a metró - HÉV összekötés egyáltalán nincs benne, pedig az környezetvédelmileg, közlekedésileg az egy támogatható történet. És hol tartunk? Ha jól tudom? Talán a kivitelezési terveknél, de nem vagyok ebben egészen biztos, de nagy valószínűséggel jó irányban. Ez már egy 20 éves történet. 2006-ban Kovács Péter programjában meghirdette, hogy merjünk nagyot álmodni. Ekkor álmodtuk meg közösen, hogy kössük össze a metrót a HÉV-vel. Na de eltelt 20 év és hol tartunk? Hát sehol se. Jövő, jönnek-mennek dolgok, de azért ekkora összeget, de valahol mégiscsak ez előbb-utóbb be fog jönni, mert ami részleteiben benne van, az igenis pontosan a közösségi közlekedés, a kerékpáros közlekedés, meg sok minden, még élhető területek, élhető utak, élhető városközpontok. Ami nálunk majd elkészül most a Jókai úton, mi már abban is előbbre vagyunk. Mindig azt kifogásoltuk a Jókai észrevételezésénél, hogy nem lesz elég parkoló, na de hát pont ez a rákfenéje az egésznek, ez azt mondja, hogy nem kell az a sok autó, menjetek gyalog, menjetek kerékpárral, és sétáljatok, meg éljetek közösségi életet a gyönyörű szép szabad területeken. Tehát, majd meglátjuk, hogy mi lesz! Én a magam részéről el tudom fogadni az egész anyagot, végigolvastam, de tehát azért ez egy embert próbáló történet, hogy ezt minden részét tényleg úgy átértékelni, és adaptálni a XVI. kerületre, hogy ebből nekünk mi lesz jó, mi nem lesz jó. Ez a mi mai feladatunk, tehát most bevenni olyan dolgokat, elektromos autó 2000 kiló, vagy hogy van az afölötti történetek, hát ez is egy olyan dolog, hogy elkéri majd a parkolóőr a forgalmit, hogy hány kiló a maga autója, tehát ez nem ilyen egyszerű történet. Nincs már parkőr, senki nincsen, lassan, mindent a telefonodba kell intézni, sms-ben tudod elindítani a parkolást. A fejlődő világgal ez ellentétes, tehát a többlet súlyt azt megfizetik, a súlyadónál, a gépkocsi adónál többet fizet egy nagy autó, mint egy kisautó, de én nem gondolom, hogy ez, ennek, de be lehet írni, de én ezt, nem tartom ésszerűnek, vagy fogyaszthatónak, vagy akárhogy is mondhatnánk, de most nem akarok én ebbe a részletekbe belemenni. Én mindenképpen azt kérném nagy tisztelettel, hogy ne úgy menjen ki az anyag, hogy nem tudjuk, hogy mire adunk választ. Mindenképpen hivatkoznunk kell arra a pontra, ahol ez benne van, hogy hol tesszük az észrevételt, tehát ilyen általános észrevételt mindenki tud tenni, rengeteget tudnánk tenni. Ott van egy óriási problémánk, például a Szentmihályi körforgalomnak a levezetése a város felé, ez egyáltalán nincs benne. Ír olyanokat, hogy mélyebb vezetett történetek meg valami. A Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság, amikor észrevételezi a szomszédos kerületek és települések anyagait meg az ide vonatkozó dolgokat, hogy a Mogyoródi út a Hungária körúttól kezdve úgy van kialakítva, hogy egy kétszer kétsávos út kialakítható olyan formában egészen a sínekig, tehát egészen a Zugló végéig.

Szabó Tamás: Ugye reméljük, hogy lesz egy közlekedési koncepciója is a fővárosnak, amit meg tudunk ugyanilyen körben tárgyalni, de itt a koncepcionális kérdéseket kéne, amik ugye ha belekerülnek a koncepcióba, azok hasznosak lesznek a XVI. kerület számára is, tehát valóban itt a

konkrétumokat nem tudjuk, de ugye a kerékpáros közlekedés például összekötése a külső kerületekkel, meg a P+R- parkolók fejlesztése, vagy amit majd Laci elmond a Szilas-patak kapcsán, gondolom azok ugye globálisan egész budapesti koncepcióba belefférnek, de a hasznossága nálunk is lepattan. Tehát ezeket az apróságokat, ezeket sajnos ebbe nem tudjuk beletenni, mert be sem fogják fogadni ezeket.

Szatmáry László: Rengeteg olyan van, amit adaptálnunk kell majd. Ennek alapján, ha ezt megkapjuk, mint rendeletet vagy akármit, akkor arra hivatkozással lehet kérni rengeteg olyan történetet majd, amibe legyenek szívesek hozzájárulni, tehát ezzel összhangban van. Az, hogy ez pontosan hogy hol van, ez nincs itt benne, de egész Budapestre nincs benne, ez csak egy ilyen általános történet! Kerékpárút: hát a kerékpárutat talán fel is terjesztettük valameddig, amit Tamás is említett, hogy a Szilas-patak melletti kerékpárút menjen ki a Dunáig, a IV. kerületnél, hát egy gyönyörű kis területen alakulna egy gyönyörű kerékpározási túra, a Naplástól a Dunáig ki lehetne kerékpározni. Ez egy szép feladat lenne. Ilyeneket meg bele lehetne írni. Benne van sok minden, a záportározók, villámárvíz, villámárvizeknek a levezetése, megvédése, tehát vannak olyan területeink a Szilas-patak mellett, ahol jött valami úriember, az föltöltötte a záportározót. Egy méteres anyaggal megszüntette, de hogy ezt miért kell nekünk eltűrni, vagy miért kellett, mikor be is jelentettük, azt én magam sem értem és nem tudom, de most, benne van. Tehát vagy kialakítjuk, hogy megvédjük a lakosságot, ne öntsenek el minket vagy valami, de ez, egy nyitott dolog, tehát megvan, csak nekünk ezt majd ha ez megjön, akkor pontosan akkor kell adaptálni az adott utcákra, adott területekre, hogy hol legyen kerékpárút vagy valami. Ezt most szerintem időszerűtlen, ez nem is fog belekerülni, ha ezt most be is írjuk, hogy hol, meg mint meg valami, ez nem, fog, mert nem ez a téma. Tehát ennek a központi irányelvei, a központi útmutatásai és arra van olyan észrevétel, ami befogadható. Szerintem olyanokat írjunk ide

Molnár Nóra: A fenntartható közlekedési részhez kapcsolódóan, hogy legyen parkolódíj, vagy ne legyen parkolódíj az elektromos autóknál, meg egyáltalán, hogy hogyan legyenek visszaszorítva az autók, vagy inkább ösztönözzük az embereket az elektromos autó használatra. Tehát most én úgy látom, hogy nagyon mindenki azzal a fejjel gondolkodik, hogy mint magánszemély, hogyha el akar jutni autóval A-ból B-be, akkor azt hogyan tudja a legjobban és legolcsóbban kivitelezni. De egy város összességét tekintve nem ezen a szinten kell gondolkodni, hogy A-ból B-be eljutunk-e hanem arról is kell gondolkodni, hogy azok a szolgáltatók, a mentős, az orvosi ügyelet, a tűzoltóság, a katasztrófavédelem, az önkormányzati, akár önkormányzati szolgáltatásoknak az autói, vagy az áruszállítók, tehát hogy az ő helyüket is megfelelően tudjuk biztosítani. Hova tovább megyek, a lakásállományaink ugye főleg a belvárosban egyre rosszabb állapotban vannak, egyre többször kell különböző szerelőket hívni. Ezt mindenki tudhatja saját tapasztalatból is, hogy mennyire nehéz azt megszervezni, hogy egy- egy valamilyen szolgáltató, akár egy vízszerelő eljusson időben, parkolni tudjon, és azt lehetőleg ne számlázza ki nekünk. Tehát erre is kell gondolni, amikor az autós közlekedésről beszélünk, hogy hagyjunk helyet a saját, tehát a lakossági életminőség javítása érdekében azoknak a szolgáltatóknak, akik a mi életminőségünket javítják. Köszönöm!

Ferenczi Zoltán: Az észrevételeket megválaszolnám, amik az elektromos autó kétórás ingyenes parkolásával kapcsolatban érkeztek. Én úgy veszem észre, hogy van bizonyos általános autóellenesség, tehát nem az elektromos autókkal, hanem ugye az általában az autókkal szemben a fővárosban, tehát hogy leginkább ne hajtsanak be. A 2024-es döntés, a tiltás 2024-ben született meg, akkor ez vonatkozott a hibridekre, amik már nincsenek zöld rendszámmal, illetve ezek az autók ezek reggel leparkoltak, és egész nap ott foglalták a parkolóhelyet. Ezt akarták mindenképpen megszüntetni és volt egy olyan 3. rész is, hogy a valóban, tehát a 2 tonnánál nagyobb villamosutók, azok miért parkolhatnak ingyen, amikor ezek luxusautók. Egyébként hadd tegyem hozzá, hogy az elektromos autóknak nagyon kicsi hányada a luxusautó, többségük az olyan 1200- 1600 kilogramm közötti súlyú. Itt a kedvezmény, ez a kétórás ingyenes parkolás, ez arra vonatkozik, hogy amikor valaki döntést hoz, hogy villanyautót vegyen, ami sokkal drágább, mint egy hagyományos benzines autó, akkor megnézi, hogy milyen kedvezmények kapcsolódnak hozzá, és ha ezekhez a kedvezményekhez hozzákapcsolódik az, hogy ingyenesen tud ügyet intézni és csak 2 órára foglalja el azt a parkolóhelyet, az a fővárosban a jelenlegi ingyenes általános parkoláshoz képest, nagyon-

nagyon felszabadítja a parkolóhelyeket, tehát alig lehet észrevenni akár a bevételkiesés, akár a másik hatását, ugyanakkor pedig az autósok döntésére pozitív hatással van. Az egész koncepció rengeteg helyen foglalkozik az elektromos autókkal. Az van benne, hogy a 2031 követendő cél, hogy a személy- és teherszállító járművek aránya 10 % legyen, jelenleg körülbelül 5 %, és az a cél, hogy 2040-re ez az arány érje el a 60 %-ot. Tehát mindenképpen benne van a koncepcióban az, hogy az elektromos autók jelenléte, hogyha már autóról van szó, az legyen inkább elektromos, az nagyon kívánatos a főváros tekintetében, ezért született ez a javaslat.

Mizsei László: Nos. Hogyha nem szavazunk egyenként ezek szerint, akkor én belecsapnék a lecsóba, a saját 5 pontommal kezdeném, aztán hagyok egy kis időt azoknak, akik még esetleg hoztak ilyen pontokat és utána jönnék a 13-mal. Tehát az első ötöm így hangzana. Na ezt véletlenül még tudom is, hogy a 91. oldalon a felszíni vizek minőségének javítása és fenntartható használata cikkelyhez szántam, de nem mindegyik odavaló, 1-es pont. Feltétel nélkül támogatjuk a Szilas és a Caprera-patak mielőbbi revitalizációját. A konkrét tervek elkészülte és megvalósulásáig javasoljuk az FCSM által alkalmazott patak űrszelvény karbantartási tevékenység azonnali felülvizsgálatát, és a patakok megmaradt élővilágának fennmaradásáért támogató átalakítását. Ilyenkor arra gondolok, hogy az, amit az FCSM csinál a Szilas- patakkal és a Caprérával időnként, az valami katasztrófa. Capreránál 2 évvel ezelőtt álltak neki úgy, hogy a mederből kiszedték a növényzetet, mert azt gondolták egyesek, hogy akkor majd gyorsabban folyik le a víz, pedig ez nem igaz, és ráadásul ez ökológiailag egy katasztrófa. A Szilas- patak medrének a tisztán tartása az érthető dolog abból a szempontból, hogyha úgy tekintünk rá, mint egy üzemvízcsatorna, de ez több annál. Sokkal több, ez egy vizes élőhely és minden évbe legalább kétszer tarra vágjuk a medrét anélkül, hogy a belső részébe legalább hagynánk egy kicsit. Én éveken keresztül küzdöttem, a mai napig küzdök azért, hogy legalább a patak medrétől egy- egy méterre hagyják meg a zöld sávot, de ezt is minden évbe el kell mondanom az illetékesnek, minden évbe megígérik és minden évben pont letolják. Tehát ez nem normális dolog, amit művelnek a Szilas- patakkal, így gyakorlatilag a patakot szárítják ki azzal, hogy nincs takarónövényzet, és ez fenntarthatatlan! Tehát ezzel kapcsolatban az 1-es pont indoklásaként ezt hoznám föl: 2-es pont: Terv kidolgozása és megvalósítása a Szilas-patak Naplás-tó feletti vízgyűjtő területének felülvizsgálatára, tó- és patakmentő terv kidolgozása. A Szilas-patak jelenlegi helyzete az úgy néz ki, hogy egyedülálló, tehát állítólag még nem volt olyan időjárási körülmény, amikor az év háromnegyed részében a nagy része a Szilas-pataknak kiszáradt volna. Ennek elsősorban klimatikus hatásai vannak, tehát a klímaváltozás miatt történt ez meg. De állítólag vannak olyan problémák is, hogy mielőtt még beérkezne a, hogy is hívják? A Szilas- patak a Naplás-tóba ott elterelik a víztestet, illegálisan vételeznek belőle vizet, satöbbi. Ezzel a teljes felső résznek a vízutánpótlását kockáztatják. Nem lehet különállóan tekinteni a Pest határán kívül és belüli területre a Szilas-patakkal kapcsolatban, ezért javasoltam, hogy egy Szilas-patak és tómentő program kerüljön kidolgozásra. Budapest legnagyobb édesvizű tava gyakorlatilag halálra van ítélve, hogyha nincs saját vízbejöveteli rendszere. Tehát lehet, hogy mi nagyon frankón kitaláltuk, hogy oda csődítjük majd a turistákat, hogy jól érezzék magukat, de hogyha ez így folytatódik, éveken belül csak egy bűzölgő gödör lesz az egészből. Ezért ezt javaslom, hogy ezt a tervet dolgozzák ki. A 3-as pont a főváros növény- és állatvilágának eddig passzív helyett aktív felderítése civilek, szakértők és a Duna – Ipoly Nemzeti Park bevonásával. Nem kis probléma az, hogy ebben a pillanatban nincs konkrét lista arról, hogy a XVI. kerületnek például, de összes többi kerületről is elmondható, milyen természeti adottságai vannak abból a szempontból, hogy nincs konkrét feltérképezése a védendő növényeknek, állatoknak. A Duna- Ipoly Nemzeti Park gyűjti azokat a bejegyzéseket, hogy valahol találtak valami védendő növényt, de ez csak akkor működik, ha valaki belebotlik egy ilyenbe, fölismeri és tudja, hogy hol kell jelenteni. Lehet, tudok róla, a kerületben is vannak olyan területek, amikről a Duna-Ipolynak nincs tudomása, márpedig ezek alapján helyi védettségű, helyi védetté kellene nyilvánítani a területet, sőt fővárosi védetté. Számos olyan rovarfaj van, madárfaj van, aminek a nyilvántartásba nincs benne a izé, a nincs feltüntetve a Duna- Ipoly Nemzeti Parknál. Tehát egyszerűen nem tudjuk, hogy mit teszünk tönkre időnként, amikor oda kerül a sor, hogy na akkor most itt, majd valami építkezés történik, vagy valamilyen beruházás. Föl kell deríteni igenis minden kerületet, a teljes élővilágát és erre pénzt kell szánni, ezt össze kell fogni

valakinek és erre a legjobb ugyebár a főváros. A Duna-Ipoly Nemzeti Park és a civilek bevonásával szerintem ez megoldható.

Megpróbálom rövidebbre fogni az indoklásokat. A 4. pont: az Országos Környezetvédelmi Tanács mintájára létesüljön Fővárosi Környezetvédelmi Tanács, valamint civilek számára környezetvédelmi fórum negyedéves tanácskozási ciklusokkal. Ha valaki nem tudja, mit csinál az Országos Környezetvédelmi Tanács, akkor azt se fogja tudni, hogy mit csinálna. Egy fővárosi, de mind a kettő nagyon fontos tevékenységet folytat. Én a civileket is bevonnám ebbe tanácskozási szinten. A környezetvédelmi fórum nagyon fontos és az Európában már elterjedt megoldás. Nagyon javaslom, hogy ez bekerüljön a fővárosi programba. 5. pont. Kezdeményezze a főváros a kormánynál egy olyan környezetvédelmi célú alap létrehozását, mely az önkormányzatok számára biztosít alapot olyan területek megvásárlás, amelyek fontosak ökológiai szempontból az adott önkormányzat számára, valamint a már meglévő területek monitorozására. Azt hiszem, ezt nem kell magyarázni. Több olyan előterjesztés is volt a testület előtt, például volt, lett volna elővásárlási jogunk például egy területtel kapcsolatban, ami ökológiailag nagyon fontos lett volna a kerületnek, de nem volt rá pénzünk, jelentől nem vettük meg, pedig azt a területet meg kellett volna tartani. És szerintem ez nagyon fontos, hogy kerüljön létrehozásra egy ilyen alap. Ez az én 5 pontom és majd mondom a többit, hogyha majd ezeket végigveszi.

Nos, mivel ez egy olyan anyag, amit nagyon jó lenne társadalmasítani, én a magam módján ezt megtettem. Bekértem olyan javaslatokat, olyan észrevételeket civilektől, amiket szerintük fontos lenne, hogy benne legyenek az anyagba, hogy foglalkozzon vele az anyag. Én most itt AA GRE Inkubátor és a Nem- Növekedés- 16 egyesületnek, a facebook-csoportnak a javaslatait olvasnám föl. 1. A továbbiakban ne lehessen Budapesten zöldmezős beruházást megvalósítani, amíg a barnamezős lehetőség rendelkezésre áll. Ez a zöldnek egyértelmű, úgy gondolom, nem kell magyarázni. Ez az egyes pont a 13-ból, így van. 2-es legyen sokkal szigorúbb az engedély nélküli fakivágás, irtás szankcionálása. Építési engedélyeket csak úgy adjanak ki, hogy a meglévő jelentősebb fákat, társulásokat nem szabad kivágni, függetlenül a besorolási területtől. 3. Meglévő építési szabályok módosítása oly módon, hogy a parkoló burkolata csak gyeprácsos, vagy valamilyen vízáteresztő burkolat lehessen. 4: A közparkokban maradjon az avar a talajon. 5 Kerüljön támogatásra a budapesti és Budapest 50 kilométer körzetében termesztett élelmiszerek értékesítése, vagy a közétkeztetésben való felhasználása. 6. A kertvárosban található még szabadon álló, kihasználatlan közterületek használhassák a civilek, belvárosi kertészkedésre vágyók jogilag szabályozva, szerződéssel ezt már én is elég régen mondtam. 7. pont, ahol ez lehetséges, kerüljenek kialakításra iskolabusz rendszerek, valamint legyenek kerékpár vásárlási pályázati lehetőségek azok számára, akik vállalják, hogy gyermekük kerékpárral jár majd iskolába autószállítás helyett, ezzel csökkentve a csúcsidei forgalmat. 8. Kerüljenek kialakításra az iskolák körül kerékpárosbarát körzetek, hogy a környékükön kerékpározó, kerékpárral iskolába járó gyermekek, gyermekeiket kerékpárral iskolába hordó felnőttek nagyobb biztonságban közlekedhessenek. 9. Zöldfolyosók megtartása és létrehozása, Budapest átszellőzött csatornáinak fenntartása és fejlesztése, ez is nagyon fontos lenne. 10 Kötelező klímavédelmi és környezetvédelmi képzés döntéshozóknak és befektetőknek. 11. Lakópark és bevásárlóközpont építési tilalom 12. Meglévő zöld gyűrű fenntartása és bővítése a városi terjeszkedéssel szemben. A zónán belül tilos az új lakó - vagy vegyiipari övezetek kijelölése, ami arra kényszerítheti a beruházókat, hogy a meglévő városhatáron belül elhagyott barnamezős területeket hasznosítsák, mint például Londonban. 13. belvárosi közterületeken autómentes Z- zóna létrehozása, például körúton belül, ez is Nagyon fontos lenne, tehát ezt a civilek javasolták és szerintem ezek közül mindegyik elfogadható és arra kérem a bizottságoknak a tagjait, hogy támogassák majd.

Zsidró László: Lacira referálva nem tudom hányas pont volt az, hogy a gyerekek biciklivel járhassanak iskolába, meg azt ne kelljen szülőknek kocsival vinni, meg hasonló. Csak egy hozzáfűznivaló. Laci, rettegsz az autók közlekedésétől és a gyerekeket beengednéd biciklivel közéjük? Tehát ez azért egy nonszensz. Én vidéken nőttem föl, az én időmben tilos volt az iskolába biciklivel járni a gyereknek, tehát még osztályfőnöki figyelmeztetést kaptam érte, amikor egyszer véletlenül sietni kellett, szombati tanítás volt, gyalog jártak a gyerekek, ilyen egyszerű. Tehát nem

nagyon értem, hogy miért a biciklin lovagol mindenki, hiszen gyalog is lehet közlekedni, tehát nem konkrétan a visszatérve, amúgy egyébként én különválasztanám, hogy nagyon fontos a hobbikerékpározás, amiről most itt szó van a kerületben, mert szerintem főleg arról a Szilas-mentén, nem hiszem, hogy ez hétköznapi felhasználás, amit például vidéken is tapasztal az ember. Tehát járnak biciklivel az emberek, igen, hétköznap is, de azért itt a városban is, a belvárosban el tudom képzelni, hogy hétköznapi felhasználással járjanak, de egy külvárosiban? Nem vagyok biztos benne. És akkor visszatérve: mindent meg lehet oldani a biciklivel, persze a szállítást is, utánfutót lehet húzni, meg mindenféle ilyeneket, de hát az nem egy kivitelezhető. Én visszatérve, ezt a pontot nem támogatom, hogy a gyerekek biciklivel rohangáljanak az úttesten. Igen, balesetveszélyes szerintem, pláne, hogy nem kapnak megfelelő oktatást ilyen téren. Mostanság én azt tapasztalatom, tehát a közlekedési oktatás az én időmben, az iskolában sokkal nagyobb hangsúlyt kapott. Ma csak a médiából értesülnek a gyerekek, hogy nekem elsőbbségem van a zebrán. És azt tapasztalja az ember, kocsival közlekedve, a gyerek szétnézés nélkül átrohan, mert neki van igaza. Szét kéne 3-szor nézni balra, jobbra és megint balra. Ez volt az alap. Nem nagyon hallom, hogy ez a médiából dőlne. Csak ennyit szeretnék hozzáfűzni: veszélyesnek tartom ezt az elképzelést.

Mizsei László: Kétségbe vagyok esve. Tehát induljunk ki abból például, hogy az én esetemből: nálunk támogatták az iskolába- én Rákoscsabán nőttem föl, XVII. kerületben, ott kifejezetten támogatták, hogy mindenki kerékpárral járjon iskolába. Akkor még nem is nagyon volt autó, mivel vihették volna a gyerekeket. Mindenki kerékpárral járt, mert hamarabb leért az iskolába, mint busszal, átszállással. És életszerű is volt. Vidék gyakorlatilag nem létezett kerékpár nélkül és mindenki kerékpározott, a gyerektől kezdve a 86 éves mamáig, aki ment ki a szérűbe kapálni. Tehát a kerékpározás egy életforma. Az, hogy bizonyos emberek erről lemondtak, az egy nagy probléma. Az, hogy átengedtük a várost az autóknak, az egy nagy probléma. Vissza kell szerezni azokat a jogokat, amik mindenkihez fűződnek, hogy például kerékpárral közlekedhessen, hogy ne kelljen autót tartania akkor, hogyha például nem engedheti meg magának. Számtalan előnye van. Az, hogy valaki kerékpározik. Én például olyanokat, információkat kapok el iskoláktól, hogy az a gyerek, aki kerékpárral, akár rollerrel is, de leginkább kerékpárral megy be az iskolába, jobbak a tanulmányi eredményei. Amikor beérkezik az iskolába a gyermek, oxigenizálva van, tehát ő már olyan állapotban van, hogy kész a tanulásra. Hogyha egy gyereket fölébresztenek hajnalban, hogy ébredj föl, fölöltözik, még alszik, berakják a kocsiba, még alszik, kiszáll a kocsiból, még alszik, lézeng az osztályba, még alszik, nem lesz olyan teljesítménye, olyan jó a teljesítménye, mint egy kerékpárosnak és ez így van, ez tény. Az önállóságra való nevelés, ami nagyon fontos, Az, hogy ne a szülőkre háruljon az a feladat, hogy akár 3 gyereket 3 iskolába rohangáljanak autóval, ez nonszensz. Azért mert valaki megteheti, hogy 3 iskolába 3 gyereket elvigyen autóval oda is, meg vissza is. Ez ettől még nem normális dolog. Ettől van a dugó, ettől anyázik minden autós, ezért van annyi autó a forgalomban, ezért nem kellene ezt mindenáron propagálni és azt mondani, hogy jó ez így és kész. Egyébként mondtam is igen, kiengedném a gyerekemet az utcákra, sőt el kell, hogy mondjam, hogy például 12 éven felülieknek kötelező az utakon közlekedniük és ezért én például évek óta, 8. vagy 9. éve már szervezek minden kerületi iskolába, ahol beengednek kerékpáros oktatást. És igen, ebbe én például abszolút részt veszek és tudom, hogy a gyerekek hajlamosak lennének rá, hogy kerékpárral menjenek iskolába, bár most a trendi a rollerezés, de a rollerezés éppúgy mikromobilitás és a rollerezés is csak arról szól, hogy nincs rászorulva egy gyerek a szüleire, Innentől kezdve teljesen másképp áll hozzá a világhoz, hogy ő meg tudja oldani azt, hogy A pontba, B pontba eljusson magától. Ez nagyon fontos egészségügyileg, akár még oktatás színvonalai szempontjából is. Közlekedésileg, minden az mellett szól, hogy ne autóval vigyék az emberek a gyerekeket az iskolába, és igenis azokat a feltételeket kell megteremteni, hogy egy gyerek biztonságban eljusson az iskolához, ezért javasoltam én is azt, hogy az iskolák környékén például legyen kialakítva olyan körzet, ahol legalább egy biztonságos sáv ki van alakítva, hogy legalább a 200 méteren belül már biztonságba el tudjon jutni az iskolába kerékpárral egy gyermek, vagy egy felnőtt, aki viszi a gyermekét, akár kettőt vagy 3-at is, mert olyan is előfordul. Köszönöm!

Szatmáry László: Te nyitott kapukat döngetsz, a kerékpározás nagyon fontos dologgá vált és egyre fontosabbá válik egész Budapesten. Én egy dologra szeretném felhívni mindenkinek a figyelmét.

Ha előveszi a mindenki által megkapott napirendi pont kiírást, abban benne van, hogy miről is tárgyalunk, és benne van egy ilyen: a programtervezettel kapcsolatban észrevételek vagy javaslatok megküldésére 2026. november 8-ig van lehetőség az erre a célra kialakított területeken. Bárki, tehát a közösségeinkbe bárhol, bárkinek van észrevétele, ha megírja, ide beküldi, az ugyanannyit fog számítani, mint a bizottságok határozata.

Budai-Bock Krisztián, a Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság tagja 10:00-kor elhagyja az üléstermet.

Zoikasz Jorgoszné: Egyetértek azzal, hogy népszerűsíteni kell a tömegközlekedést, de úgy gondolom, hogy akkor ennek lehet egyik formája, hogy olcsóbbá is tenni, nem mindig emelni a bérletárakat, az embereknek a zsebére megy elsősorban az ilyen döntés. A tömegközlekedési eszközökön a biztonságot kellene javítani, mert hallom, hogy például a 4-es, 6-os villamosra fölszállni egyszerűen már életveszélyes, mert megtámadják az utasokat, háborgatják őket. Akkor metrón is tapasztaltam én is, hogy hajléktalanok végigvonulnak a szerelvényen és kéregetnek, zaklatják az utasokat. Arról nem beszélve, hogy egészségi szempontból is kritikus, ahogy ők ott végigvonulnak a szerelvényen, büdösek, koszosak, leülnek, akkor ott nekem is személyes tapasztalatom volt, hogy például egy illető elterpeszkedett az ülésen és akkor ott vakarta a fejét, szóval olyan érzésem volt, hogy, hogy utána azonnal fertőtleníteni kellene az egész szerelvényt. Szerintem ezekre is kellene hangsúlyt fektetni. A kétórás ingyenes parkolást én részemről támogatom, mert ahogy itt említette a hölgy is, hogy vannak vállalkozók, akik mennek szolgáltatásokat végezni, azoknak is lehet, hogy egy óra alatt mondjuk meg tudják oldani azt, hogy a lakáson belül a javítandó feladatokat ellássák és hogyha pedig a parkolási díjakat is állandóan növeljék, meg lehetetlenné teszik a parkolást is, akkor ezt mind a lakosságra fogják terhelni. Én csak ezt szerettem volna mondani. Köszönöm szépen!

Szatmáry László: Úgy látom a végére értünk az észrevételeknek, ezért ismertetem a határozati javaslatokat, felkérem a bizottságok tagjait, hogy ezt követően szavazzanak.

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:

1. Feltétel nélkül támogatjuk a Szilas és Caprera patak mielőbbi revitalizációját. A konkrét tervek elkészülte és megvalósulásáig javasoljuk, az FCSM által alkalmazott patakűrszelvény karbantartási tevékenység azonnali felülvizsgálatát és a patakok megmaradt élővilágának fennmaradását támogató átalakítását.
2. Terv kidolgozása és megvalósítása a Szilas patak Naplás tó feletti vízgyűjtő területének felülvizsgálatára, tó és patakmentő terv kidolgozása.
3. A Főváros növény és állatvilágának eddigi passzív helyetti aktív felderítése civilek, szakértők és a Duna-Ipoly Nemzeti Park bevonásával.
4. Az Országos Környezetvédelmi Tanács mintájára létesüljön Fővárosi Környezetvédelmi Tanács, valamint a civilek számára Környezetvédelmi Fórum, negyedéves tanácskozási ciklusokkal.
5. Kezdeményezze a Főváros a kormánynál egy olyan környezetvédelmi célú alap létrehozását, amely az önkormányzatok számára biztosít alapot olyan területek megvásárlására, amelyek fontosak ökológiai szempontból az adott önkormányzat számára, valamint a már meglévő területek monitorozására.
6. A továbbiakban ne lehessen Budapesten zöldmezős beruházást megvalósítani, amíg barnamezős lehetőség rendelkezésre áll.

7. Legyen sokkal szigorúbb az engedélynélküli fakivágás/irtás szankcionálása. Építési engedélyeket csak úgy adjanak ki, hogy a meglévő jelentősebb fákat, társulásokat nem szabad kivágni, függetlenül a besorolási területtől.
8. A meglévő építési szabályok módosítása oly módon, hogy parkolók burkolata csak gyeprácsos vagy valamilyen vízáteresztő burkolat lehet.
9. A közparkokban maradjon az avar a talajon.
10. Kerüljön támogatásra a budapesti és Budapest 50 km körzetében termesztett élelmiszerek értékesítése, vagy a közétkeztetésben.
11. A kertvárosban található még szabadon álló, kihasználatlan területeket használhassák a civilek, belvárosi kertészkedésre vágyók, jogilag szabályozva, szerződéssel.
12. Ahol ez lehetséges, kerüljenek kialakításra iskolabusz rendszerek, valamint legyenek kerékpárvásárlási pályázati lehetőségek azok számára, akik vállalják, hogy gyermekük kerékpárral jár majd iskolába autós szállítás helyett, ezzel csökkentve a csúcsidei forgalmat.
13. Kerüljenek kialakításra az iskolák körül kerékpárosbarát körzetek, hogy a környékükön kerékpározók (kerékpárral iskolába járó gyermekek, gyermekeiket kerékpárral az iskolába hordó felnőttek…) nagyobb biztonságban közlekedhessenek.
14. Zöld folyosók megtartása és létrehozása, Budapest „átszellőző csatornáinak" fenntartása, fejlesztése.
15. Kötelező klímavédelmi és környezetvédelmi képzés döntéshozóknak és befektetőknek.
16. Lakópark és bevásárlóközpont építési tilalom.
17. A meglévő „Zöld Gyűrű" fenntartása és bővítése a városi terjeszkedéssel szemben. A zónán belül tilos az új lakó- vagy ipari övezetek kijelölése, ami arra kényszeríti a beruházókat, hogy a meglévő városhatáron belüli, elhagyatott barnamezős területeket hasznosítsák újra.(pld.: London)
18. Belvárosi kerületekben autómentes zóna létrehozása (pld.: körúton belül)."

A Környezet- és Klímavédelmi Bizottság 5 igen, 0 nem, 1 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT
41/2026. (XI. 3.) KKVB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:

1. Feltétel nélkül támogatjuk a Szilas és Caprera patak mielőbbi revitalizációját. A konkrét tervek elkészülte és megvalósulásáig javasoljuk, az FCSM által alkalmazott patakűrszelvény karbantartási tevékenység azonnali felülvizsgálatát és a patakok megmaradt élővilágának fennmaradását támogató átalakítását.
2. Terv kidolgozása és megvalósítása a Szilas patak Naplás tó feletti vízgyűjtő területének felülvizsgálatára, tó és patakmentő terv kidolgozása.
3. A Főváros növény és állatvilágának eddigi passzív helyetti aktív felderítése civilek, szakértők és a Duna-Ipoly Nemzeti Park bevonásával.
4. Az Országos Környezetvédelmi Tanács mintájára létesüljön Fővárosi Környezetvédelmi Tanács, valamint a civilek számára Környezetvédelmi Fórum, negyedéves tanácskozási ciklusokkal.
5. Kezdeményezze a Főváros a kormánynál egy olyan környezetvédelmi célú alap létrehozását, amely az önkormányzatok számára biztosít alapot olyan területek megvásárlására, amelyek

fontosak ökológiai szempontból az adott önkormányzat számára, valamint a már meglévő területek monitorozására.

6. A továbbiakban ne lehessen Budapesten zöldmezős beruházást megvalósítani, amíg barnamezős lehetőség rendelkezésre áll.

7. Legyen sokkal szigorúbb az engedélynélküli fakivágás/irtás szankcionálása. Építési engedélyeket csak úgy adjanak ki, hogy a meglévő jelentősebb fákat, társulásokat nem szabad kivágni, függetlenül a besorolási területtől.

8. A meglévő építési szabályok módosítása oly módon, hogy parkolók burkolata csak gyeprácsos vagy valamilyen vízáteresztő burkolat lehet.

9. A közparkokban maradjon az avar a talajon.

10. Kerüljön támogatásra a budapesti és Budapest 50 km körzetében termesztett élelmiszerek értékesítése, vagy a közétkeztetésben.

11. A kertvárosban található még szabadon álló, kihasználatlan területeket használhassák a civilek, belvárosi kertészkedésre vágyók, jogilag szabályozva, szerződéssel.

12. Ahol ez lehetséges, kerüljenek kialakításra iskolabusz rendszerek, valamint legyenek kerékpárvásárlási pályázati lehetőségek azok számára, akik vállalják, hogy gyermekük kerékpárral jár majd iskolába autós szállítás helyett, ezzel csökkentve a csúcsidei forgalmat.

13. Kerüljenek kialakításra az iskolák körül kerékpárosbarát körzetek, hogy a környékükön kerékpározók (kerékpárral iskolába járó gyermekek, gyermekeiket kerékpárral az iskolába hordó felnőttek…) nagyobb biztonságban közlekedhessenek.

14. Zöld folyosók megtartása és létrehozása, Budapest „átszellőző csatornáinak" fenntartása, fejlesztése.

15. Kötelező klímavédelmi és környezetvédelmi képzés döntéshozóknak és befektetőknek.

16. Lakópark és bevásárlóközpont építési tilalom.

17. A meglévő „Zöld Gyűrű" fenntartása és bővítése a városi terjeszkedéssel szemben. A zónán belül tilos az új lakó- vagy ipari övezetek kijelölése, ami arra kényszeríti a beruházókat, hogy a meglévő városhatáron belüli, elhagyatott barnamezős területeket hasznosítsák újra.(pld.:London)

18. Belvárosi kerületekben autómentes zóna létrehozása (pld.: körúton belül).

Felelős: Mizsei László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 8.
(5 igen, 0 nem, 1 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:

1. Feltétel nélkül támogatjuk a Szilas és Caprera patak mielőbbi revitalizációját. A konkrét tervek elkészülte és megvalósulásáig javasoljuk, az FCSM által alkalmazott patakűrszelvény

karbantartási tevékenység azonnali felülvizsgálatát és a patakok megmaradt élővilágának fennmaradását támogató átalakítását.
2. Terv kidolgozása és megvalósítása a Szilas patak Naplás tó feletti vízgyűjtő területének felülvizsgálatára, tó és patakmentő terv kidolgozása.
3. A Főváros növény és állatvilágának eddigi passzív helyetti aktív felderítése civilek, szakértők és a Duna-Ipoly Nemzeti Park bevonásával.
4. Az Országos Környezetvédelmi Tanács mintájára létesüljön Fővárosi Környezetvédelmi Tanács, valamint a civilek számára Környezetvédelmi Fórum, negyedéves tanácskozási ciklusokkal.
5. Kezdeményezze a Főváros a kormánynál egy olyan környezetvédelmi célú alap létrehozását, amely az önkormányzatok számára biztosít alapot olyan területek megvásárlására, amelyek fontosak ökológiai szempontból az adott önkormányzat számára, valamint a már meglévő területek monitorozására.
6. A továbbiakban ne lehessen Budapesten zöldmezős beruházást megvalósítani, amíg barnamezős lehetőség rendelkezésre áll.
7. Legyen sokkal szigorúbb az engedélynélküli fakivágás/irtás szankcionálása. Építési engedélyeket csak úgy adjanak ki, hogy a meglévő jelentősebb fákat, társulásokat nem szabad kivágni, függetlenül a besorolási területtől.
8. A meglévő építési szabályok módosítása oly módon, hogy parkolók burkolata csak gyeprácsos vagy valamilyen vízáteresztő burkolat lehet.
9. Kerüljön támogatásra a budapesti és Budapest 50 km körzetében termesztett élelmiszerek értékesítése, vagy a közétkeztetésben.
10. A kertvárosban található még szabadon álló, kihasználatlan területeket használhassák a civilek, belvárosi kertészkedésre vágyók, jogilag szabályozva, szerződéssel.
11. Ahol ez lehetséges, kerüljenek kialakításra iskolabusz rendszerek, valamint legyenek kerékpárvásárlási pályázati lehetőségek azok számára, akik vállalják, hogy gyermekük kerékpárral jár majd iskolába autós szállítás helyett, ezzel csökkentve a csúcsidei forgalmat.
12. Zöld folyosók megtartása és létrehozása, Budapest „átszellőző csatornáinak" fenntartása, fejlesztése.
13. Kötelező klímavédelmi és környezetvédelmi képzés döntéshozóknak és befektetőknek.
14. Lakópark és bevásárlóközpont építési tilalom."

A Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság 8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT
45/2026. (XI. 3.) KFÜB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:

1. Feltétel nélkül támogatjuk a Szilas és Caprera patak mielőbbi revitalizációját. A konkrét tervek elkészülte és megvalósulásáig javasoljuk, az FCSM által alkalmazott patakűrszelvény karbantartási tevékenység azonnali felülvizsgálatát és a patakok megmaradt élővilágának fennmaradását támogató átalakítását.
2. Terv kidolgozása és megvalósítása a Szilas patak Naplás tó feletti vízgyűjtő területének felülvizsgálatára, tó és patakmentő terv kidolgozása.
3. A Főváros növény és állatvilágának eddigi passzív helyetti aktív felderítése civilek, szakértők és a Duna-Ipoly Nemzeti Park bevonásával.

4. Az Országos Környezetvédelmi Tanács mintájára létesüljön Fővárosi Környezetvédelmi Tanács, valamint a civilek számára Környezetvédelmi Fórum, negyedéves tanácskozási ciklusokkal.
5. Kezdeményezze a Főváros a kormánynál egy olyan környezetvédelmi célú alap létrehozását, amely az önkormányzatok számára biztosít alapot olyan területek megvásárlására, amelyek fontosak ökológiai szempontból az adott önkormányzat számára, valamint a már meglévő területek monitorozására.
6. A továbbiakban ne lehessen Budapesten zöldmezős beruházást megvalósítani, amíg barnamezős lehetőség rendelkezésre áll.
7. Legyen sokkal szigorúbb az engedélynélküli fakivágás/irtás szankcionálása. Építési engedélyeket csak úgy adjanak ki, hogy a meglévő jelentősebb fákat, társulásokat nem szabad kivágni, függetlenül a besorolási területtől.
8. A meglévő építési szabályok módosítása oly módon, hogy parkolók burkolata csak gyeprácsos vagy valamilyen vízáteresztő burkolat lehet.
9. Kerüljön támogatásra a budapesti és Budapest 50 km körzetében termesztett élelmiszerek értékesítése, vagy a közétkeztetésben.
10. A kertvárosban található még szabadon álló, kihasználatlan területeket használhassák a civilek, belvárosi kertészkedésre vágyók, jogilag szabályozva, szerződéssel.
11. Ahol ez lehetséges, kerüljenek kialakításra iskolabusz rendszerek, valamint legyenek kerékpárvásárlási pályázati lehetőségek azok számára, akik vállalják, hogy gyermekük kerékpárral jár majd iskolába autós szállítás helyett, ezzel csökkentve a csúcsidei forgalmat.
12. Zöld folyosók megtartása és létrehozása, Budapest „átszellőző csatornáinak" fenntartása, fejlesztése.
13. Kötelező klímavédelmi és környezetvédelmi képzés döntéshozóknak és befektetőknek.
14. Lakópark és bevásárlóközpont építési tilalom.

Felelős: Szatmáry László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 8.
(8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:

1. Feltétel nélkül támogatjuk a Szilas és Caprera patak mielőbbi revitalizációját. A konkrét tervek elkészülte és megvalósulásáig javasoljuk, az FCSM által alkalmazott patakűrszelvény karbantartási tevékenység azonnali felülvizsgálatát és a patakok megmaradt élővilágának fennmaradását támogató átalakítását.
2. Terv kidolgozása és megvalósítása a Szilas patak Naplás tó feletti vízgyűjtő területének felülvizsgálatára, tó és patakmentő terv kidolgozása.
3. A Főváros növény és állatvilágának eddigi passzív helyetti aktív felderítése civilek, szakértők és a Duna-Ipoly Nemzeti Park bevonásával.

4. Az Országos Környezetvédelmi Tanács mintájára létesüljön Fővárosi Környezetvédelmi Tanács, valamint a civilek számára Környezetvédelmi Fórum, negyedéves tanácskozási ciklusokkal.
5. Kezdeményezze a Főváros a kormánynál egy olyan környezetvédelmi célú alap létrehozását, amely az önkormányzatok számára biztosít alapot olyan területek megvásárlására, amelyek fontosak ökológiai szempontból az adott önkormányzat számára, valamint a már meglévő területek monitorozására.
6. A továbbiakban ne lehessen Budapesten zöldmezős beruházást megvalósítani, amíg barnamezős lehetőség rendelkezésre áll.
7. Legyen sokkal szigorúbb az engedélynélküli fakivágás/irtás szankcionálása. Építési engedélyeket csak úgy adjanak ki, hogy a meglévő jelentősebb fákat, társulásokat nem szabad kivágni, függetlenül a besorolási területtől.
8. A meglévő építési szabályok módosítása oly módon, hogy parkolók burkolata csak gyeprácsos vagy valamilyen vízáteresztő burkolat lehet.
9. A közparkokban maradjon az avar a talajon.
10. Kerüljön támogatásra a budapesti és Budapest 50 km körzetében termesztett élelmiszerek értékesítése, vagy a közétkeztetésben.
11. A kertvárosban található még szabadon álló, kihasználatlan területeket használhassák a civilek, belvárosi kertészkedésre vágyók, jogilag szabályozva, szerződéssel.
12. Ahol ez lehetséges, kerüljenek kialakításra iskolabusz rendszerek, valamint legyenek kerékpárvásárlási pályázati lehetőségek azok számára, akik vállalják, hogy gyermekük kerékpárral jár majd iskolába autós szállítás helyett, ezzel csökkentve a csúcsidei forgalmat.
13. Kerüljenek kialakításra az iskolák körül kerékpárosbarát körzetek, hogy a környékükön kerékpározók (kerékpárral iskolába járó gyermekek, gyermekeiket kerékpárral az iskolába hordó felnőttek…) nagyobb biztonságban közlekedhessenek.
14. Zöld folyosók megtartása és létrehozása, Budapest „átszellőző csatornáinak" fenntartása, fejlesztése.
15. Kötelező klímavédelmi és környezetvédelmi képzés döntéshozóknak és befektetőknek.
16. Lakópark és bevásárlóközpont építési tilalom.
17. A meglévő „Zöld Gyűrű" fenntartása és bővítése a városi terjeszkedéssel szemben. A zónán belül tilos az új lakó- vagy ipari övezetek kijelölése, ami arra kényszeríti a beruházókat, hogy a meglévő városhatáron belüli, elhagyatott barnamezős területeket hasznosítsák újra.(pld.:London)
18. Belvárosi kerületekben autómentes zóna létrehozása (pld.: körúton belül)."

A Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság 3 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT:
24/2026. (XI. 3.) KZKB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:

1. Feltétel nélkül támogatjuk a Szilas és Caprera patak mielőbbi revitalizációját. A konkrét tervek elkészülte és megvalósulásáig javasoljuk, az FCSM által alkalmazott patakűrszelvény karbantartási tevékenység azonnali felülvizsgálatát és a patakok megmaradt élővilágának fennmaradását támogató átalakítását.
2. Terv kidolgozása és megvalósítása a Szilas patak Naplás tó feletti vízgyűjtő területének felülvizsgálatára, tó és patakmentő terv kidolgozása.

3. A Főváros növény és állatvilágának eddigi passzív helyetti aktív felderítése civilek, szakértők és a Duna-Ipoly Nemzeti Park bevonásával.
4. Az Országos Környezetvédelmi Tanács mintájára létesüljön Fővárosi Környezetvédelmi Tanács, valamint a civilek számára Környezetvédelmi Fórum, negyedéves tanácskozási ciklusokkal.
5. Kezdeményezze a Főváros a kormánynál egy olyan környezetvédelmi célú alap létrehozását, amely az önkormányzatok számára biztosít alapot olyan területek megvásárlására, amelyek fontosak ökológiai szempontból az adott önkormányzat számára, valamint a már meglévő területek monitorozására.
6. A továbbiakban ne lehessen Budapesten zöldmezős beruházást megvalósítani, amíg barnamezős lehetőség rendelkezésre áll.
7. Legyen sokkal szigorúbb az engedélynélküli fakivágás/irtás szankcionálása. Építési engedélyeket csak úgy adjanak ki, hogy a meglévő jelentősebb fákat, társulásokat nem szabad kivágni, függetlenül a besorolási területtől.
8. A meglévő építési szabályok módosítása oly módon, hogy parkolók burkolata csak gyeprácsos vagy valamilyen vízáteresztő burkolat lehet.
9. A közparkokban maradjon az avar a talajon.
10. Kerüljön támogatásra a budapesti és Budapest 50 km körzetében termesztett élelmiszerek értékesítése, vagy a közétkeztetésben.
11. A kertvárosban található még szabadon álló, kihasználatlan területeket használhassák a civilek, belvárosi kertészkedésre vágyók, jogilag szabályozva, szerződéssel.
12. Ahol ez lehetséges, kerüljenek kialakításra iskolabusz rendszerek, valamint legyenek kerékpárvásárlási pályázati lehetőségek azok számára, akik vállalják, hogy gyermekük kerékpárral jár majd iskolába autós szállítás helyett, ezzel csökkentve a csúcsidei forgalmat.
13. Kerüljenek kialakításra az iskolák körül kerékpárosbarát körzetek, hogy a környékükön kerékpározók (kerékpárral iskolába járó gyermekek, gyermekeiket kerékpárral az iskolába hordó felnőttek…) nagyobb biztonságban közlekedhessenek.
14. Zöld folyosók megtartása és létrehozása, Budapest „átszellőző csatornáinak" fenntartása, fejlesztése.
15. Kötelező klímavédelmi és környezetvédelmi képzés döntéshozóknak és befektetőknek.
16. Lakópark és bevásárlóközpont építési tilalom.
17. A meglévő „Zöld Gyűrű" fenntartása és bővítése a városi terjeszkedéssel szemben. A zónán belül tilos az új lakó- vagy ipari övezetek kijelölése, ami arra kényszeríti a beruházókat, hogy a meglévő városhatáron belüli, elhagyatott barnamezős területeket hasznosítsák újra.(pld.:London)
18. Belvárosi kerületekben autómentes zóna létrehozása (pld.: körúton belül).

Felelős: Ferenczi Zoltán bizottsági tag
Határidő: 2026. november 8.
(3 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi I. Élhető Budapest fejezethez 1. és 2. alponthoz:
Zajterhelés csökkentése és a sebességcsökkentett övezetek számának emeléséhez a főváros szerepvállalása és példamutatása szükséges a korszerű, csökkentett emissziójú és zajhatású tömegközlekedésű járművek (buszok) arányának emelésével, vállalva egy kitűzött cél elérését.
III. önálló Budapest fejezet, 2. alponthoz:
Hulladékgazdálkodás fejlesztése és a körforgásos gazdálkodásra átállás kacsán a Főváros területe a MOHU rendszerében azon kategóriába sorolt, mint az 5000 fő alatti kistelepülések, vagyis a szelektív lakossági hulladékgyűjtőket havonta ürítik 2025 óta az 5000 fő feletti városokban ugyanezt 2 hetente végzik. Budapesten is 2 hetente kellene."

A Környezet- és Klímavédelmi Bizottság 6 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT
42/2026. (XI. 3.) KKVB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi I. Élhető Budapest fejezethez 1. és 2. alponthoz:
Zajterhelés csökkentése és a sebességcsökkentett övezetek számának emeléséhez a főváros szerepvállalása és példamutatása szükséges a korszerű, csökkentett emissziójú és zajhatású tömegközlekedésű járművek (buszok) arányának emelésével, vállalva egy kitűzött cél elérését.
III. önálló Budapest fejezet, 2. alponthoz:
Hulladékgazdálkodás fejlesztése és a körforgásos gazdálkodásra átállás kacsán a Főváros területe a MOHU rendszerében azon kategóriába sorolt, mint az 5000 fő alatti kistelepülések, vagyis a szelektív lakossági hulladékgyűjtőket havonta ürítik 2025 óta az 5000 fő feletti városokban ugyanezt 2 hetente végzik. Budapesten is 2 hetente kellene.

Felelős: Mizsei László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 8.
(6 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi Élhető Budapest fejezethez 1. és 2. alponthoz:
Zajterhelés csökkentése és a sebességcsökkentett övezetek számának emeléséhez a főváros szerepvállalása és példamutatása szükséges a korszerű, csökkentett emissziójú és zajhatású tömegközlekedésű járművek (buszok) arányának emelésével, vállalva egy kitűzött cél elérését.
III. önálló Budapest fejezet, 2. alponthoz:
Hulladékgazdálkodás fejlesztése és a körforgásos gazdálkodásra átállás kacsán a Főváros területe a MOHU rendszerében azon kategóriába sorolt, mint az 5000 fő alatti kistelepülések, vagyis a

szelektív lakossági hulladékgyűjtőket havonta ürítik 2025 óta az 5000 fő feletti városokban ugyanezt 2 hetente végzik. Budapesten is 2 hetente kellene."

A Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság 8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT
46/2026. (XI. 3.) KFÜB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi Élhető Budapest fejezethez 1. és 2. alponthoz:
Zajterhelés csökkentése és a sebességcsökkentett övezetek számának emeléséhez a főváros szerepvállalása és példamutatása szükséges a korszerű, csökkentett emissziójú és zajhatású tömegközlekedésű járművek (buszok) arányának emelésével, vállalva egy kitűzött cél elérését.
III. önálló Budapest fejezet, 2. alponthoz:
Hulladékgazdálkodás fejlesztése és a körforgásos gazdálkodásra átállás kacsán a Főváros területe a MOHU rendszerében azon kategóriába sorolt, mint az 5000 fő alatti kistelepülések, vagyis a szelektív lakossági hulladékgyűjtőket havonta ürítik 2025 óta az 5000 fő feletti városokban ugyanezt 2 hetente végzik. Budapesten is 2 hetente kellene.

Felelős: Szatmáry László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 8.
(8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi Élhető Budapest fejezethez 1. és 2. alponthoz:
Zajterhelés csökkentése és a sebességcsökkentett övezetek számának emeléséhez a főváros szerepvállalása és példamutatása szükséges a korszerű, csökkentett emissziójú és zajhatású tömegközlekedésű járművek (buszok) arányának emelésével, vállalva egy kitűzött cél elérését.
III. önálló Budapest fejezet, 2. alponthoz:
Hulladékgazdálkodás fejlesztése és a körforgásos gazdálkodásra átállás kacsán a Főváros területe a MOHU rendszerében azon kategóriába sorolt, mint az 5000 fő alatti kistelepülések, vagyis a szelektív lakossági hulladékgyűjtőket havonta ürítik 2025 óta az 5000 fő feletti városokban ugyanezt 2 hetente végzik. Budapesten is 2 hetente kellene"

A Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság 3 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT:
25/2026. (XI. 3.) KZKB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága úgy dönt, hogy

Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi Élhető Budapest fejezethez 1. és 2. alponthoz:
Zajterhelés csökkentése és a sebességcsökkentett övezetek számának emeléséhez a főváros szerepvállalása és példamutatása szükséges a korszerű, csökkentett emissziójú és zajhatású tömegközlekedésű járművek (buszok) arányának emelésével, vállalva egy kitűzött cél elérését.
III. önálló Budapest fejezet, 2. alponthoz:
Hulladékgazdálkodás fejlesztése és a körforgásos gazdálkodásra átállás kacsán a Főváros területe a MOHU rendszerében azon kategóriába sorolt, mint az 5000 fő alatti kistelepülések, vagyis a szelektív lakossági hulladékgyűjtőket havonta ürítik 2025 óta az 5000 fő feletti városokban ugyanezt 2 hetente végzik. Budapesten is 2 hetente kellene.

Felelős: Ferenczi Zoltán bizottsági tag
Határidő: 2026. november 8.
(3 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
A Főváros kezdeményezze a szolgáltatóknál és a Magyar Államnál, hogy az egész főváros területén kerüljenek felülvizsgálatra az elektromos vezetékhálózat melletti és alatti fák űrszelvényezését, védőtávolságát karbantartó vállalatokkal kötött szerződések.
Kerüljenek bele a korszerű faápolási szempontok és garanciák, kötelezettségvállalások a fák állapotmegóvása érdekében a karbantartást szolgáltató partnerek részéről."

A Környezet- és Klímavédelmi Bizottság 6 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT
43/2026. (XI. 3.) KKVB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
A Főváros kezdeményezze a szolgáltatóknál és a Magyar Államnál, hogy az egész főváros területén kerüljenek felülvizsgálatra az elektromos vezetékhálózat melletti és alatti fák űrszelvényezését, védőtávolságát karbantartó vállalatokkal kötött szerződések.
Kerüljenek bele a korszerű faápolási szempontok és garanciák, kötelezettségvállalások a fák állapotmegóvása érdekében a karbantartást szolgáltató partnerek részéről.

Felelős: Mizsei László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 8.
(6 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
A Főváros kezdeményezze a szolgáltatóknál és a Magyar Államnál, hogy az egész főváros területén kerüljenek felülvizsgálatra az elektromos vezetékhálózat melletti és alatti fák űrszelvényezését, védőtávolságát karbantartó vállalatokkal kötött szerződések.
Kerüljenek bele a korszerű faápolási szempontok és garanciák, kötelezettségvállalások a fák állapotmegóvása érdekében a karbantartást szolgáltató partnerek részéről."

A Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság 8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT
47/2026. (XI. 3.) KFÜB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
A Főváros kezdeményezze a szolgáltatóknál és a Magyar Államnál, hogy az egész főváros területén kerüljenek felülvizsgálatra az elektromos vezetékhálózat melletti és alatti fák űrszelvényezését, védőtávolságát karbantartó vállalatokkal kötött szerződések.
Kerüljenek bele a korszerű faápolási szempontok és garanciák, kötelezettségvállalások a fák állapotmegóvása érdekében a karbantartást szolgáltató partnerek részéről.

Felelős: Szatmáry László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 8.
(8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi
A Főváros kezdeményezze a szolgáltatóknál és a Magyar Államnál, hogy az egész főváros területén kerüljenek felülvizsgálatra az elektromos vezetékhálózat melletti és alatti fák űrszelvényezését, védőtávolságát karbantartó vállalatokkal kötött szerződések.
Kerüljenek bele a korszerű faápolási szempontok és garanciák, kötelezettségvállalások a fák állapotmegóvása érdekében a karbantartást szolgáltató partnerek részéről."

A Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság 3 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT:
26/2026. (XI. 3.) KZKB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága úgy dönt, hogy

Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi
A Főváros kezdeményezze a szolgáltatóknál és a Magyar Államnál, hogy az egész főváros területén kerüljenek felülvizsgálatra az elektromos vezetékhálózat melletti és alatti fák űrszelvényezését, védőtávolságát karbantartó vállalatokkal kötött szerződések.
Kerüljenek bele a korszerű faápolási szempontok és garanciák, kötelezettségvállalások a fák állapotmegóvása érdekében a karbantartást szolgáltató partnerek részéről.

Felelős: Ferenczi Zoltán bizottsági tag
Határidő: 2026. november 8.
(3 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
Az elektromos autók számára legyen biztosítva a 2 órás korlátozott idejű ingyenes parkolás lehetősége"

A Környezet- és Klímavédelmi Bizottság 2 igen, 2 nem, 2 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elvetette:

HATÁROZAT
44/2026. (XI. 3.) KKVB

A Környezet- és Klímavédelmi Bizottság 2 igen, 2 nem, 2 tartózkodás mellett a határozatot elvetette.
Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
Az elektromos autók számára legyen biztosítva a 2 órás korlátozott idejű ingyenes parkolás lehetősége

Felelős: Mizsei László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 8.
(2 igen, 2 nem, 2 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
Az elektromos autók számára legyen biztosítva a 2 órás korlátozott idejű ingyenes parkolás lehetősége"

A Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság 1 igen, 3 nem, 3 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elvetette:

HATÁROZAT
48/2026. (XI. 3.) KFÜB

A Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság 1 igen, 3 nem, 3 tartózkodás mellett a határozatot elvetette.
Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
Az elektromos autók számára legyen biztosítva a 2 órás korlátozott idejű ingyenes parkolás lehetősége

Felelős: Szatmáry László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 8.
(1 igen, 3 nem, 3 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
Az elektromos autók számára legyen biztosítva a 2 órás korlátozott idejű ingyenes parkolás lehetősége"

A Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság 2 igen, 1 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT:
27/2026. (XI. 3.) KZKB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
Az elektromos autók számára legyen biztosítva a 2 órás korlátozott idejű ingyenes parkolás lehetősége

Felelős: Ferenci Zoltán bizottsági tag
Határidő: 2026. november 8.
(2 igen, 1 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
P+R parkolók kialakítása a csömöri és gödöllői HÉV-vonalak mentén annak érdekében, hogy csökkentsük a kerületen áthaladó tranzitforgalmat mind Budapest irányába, mind onnan kifelé."

A Környezet- és Klímavédelmi Bizottság 4 igen, 0 nem, 2 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT

45/2026. (XI. 3.) KKVB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
P+R parkolók kialakítása a csömöri és gödöllői HÉV-vonalak mentén annak érdekében, hogy csökkentsük a kerületen áthaladó tranzitforgalmat mind Budapest irányába, mind onnan kifelé.

Felelős: Mizsei László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 8.
(4 igen, 0 nem, 2 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
P+R parkolók kialakítása a csömöri és gödöllői HÉV-vonalak mentén annak érdekében, hogy csökkentsük a kerületen áthaladó tranzitforgalmat mind Budapest irányába, mind onnan kifelé."

A Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság 6 igen, 0 nem, 2 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT
49/2026. (XI. 3.) KFÜB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
P+R parkolók kialakítása a csömöri és gödöllői HÉV-vonalak mentén annak érdekében, hogy csökkentsük a kerületen áthaladó tranzitforgalmat mind Budapest irányába, mind onnan kifelé.

Felelős: Szatmáry László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 8.
(6 igen, 0 nem, 2 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi
P+R parkolók kialakítása a csömöri és gödöllői HÉV-vonalak mentén annak érdekében, hogy csökkentsük a kerületen áthaladó tranzitforgalmat mind Budapest irányába, mind onnan kifelé."

A Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság 3 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT:
28/2026. (XI. 3.) KZKB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
P+R parkolók kialakítása a csömöri és gödöllői HÉV-vonalak mentén annak érdekében, hogy csökkentsük a kerületen áthaladó tranzitforgalmat mind Budapest irányába, mind onnan kifelé.

Felelős: Ferenczi Zoltán bizottsági tag
Határidő: 2026. november 8.
(3 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
A koncepció I. Élhető Budapest, I-1 levegőminőség javítása pont keretében a Főváros dolgozza ki a kelet – budapesti kerületek, kerületenként meglévő kerékpárutak összekötésének a koncepcióját és annak időszakában valósuljon meg a XV.-XVI.-XVII. kerületek összekötése."

A Környezet- és Klímavédelmi Bizottság 6 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT
46/2026. (XI. 3.) KKVB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Környezet- és Klímavédelmi Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
A koncepció I. Élhető Budapest, I-1 levegőminőség javítása pont keretében a Főváros dolgozza ki a kelet – budapesti kerületek, kerületenként meglévő kerékpárutak összekötésének a koncepcióját és annak időszakában valósuljon meg a XV.-XVI.-XVII. kerületek összekötése.

Felelős: Mizsei László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 8.
(6 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
A koncepció I. Élhető Budapest, I-1 levegőminőség javítása pont keretében a Főváros dolgozza ki a kelet – budapesti kerületek, kerületenként meglévő kerékpárutak összekötésének a koncepcióját és annak időszakában valósuljon meg a XV.-XVI.-XVII. kerületek összekötése."

A Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottság 8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT
50/2026. (XI. 3.) KFÜB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Kerületfejlesztési és Üzemeltetési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi:
A koncepció I. Élhető Budapest, I-1 levegőminőség javítása pont keretében a Főváros dolgozza ki a kelet – budapesti kerületek, kerületenként meglévő kerékpárutak összekötésének a koncepcióját és annak időszakában valósuljon meg a XV.-XVI.-XVII. kerületek összekötése.

Felelős: Szatmáry László bizottsági elnök
Határidő: 2026. november 8.
(8 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

-.-.-.-.-.-.-

A levezető elnök a következő határozati javaslatokat tette fel szavazásra:

„Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi
A koncepció I. Élhető Budapest, I-1 levegőminőség javítása pont keretében a Főváros dolgozza ki a kelet – budapesti kerületek, kerületenként meglévő kerékpárutak összekötésének a koncepcióját és annak időszakában valósuljon meg a XV.-XVI.-XVII. kerületek összekötése."

A Közbiztonsági és Közlekedési Bizottság 3 igen, 0 nem, 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot elfogadta:

HATÁROZAT:
29/2026. (XI. 3.) KZKB

Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének Közbiztonsági és Közlekedési Bizottsága úgy dönt, hogy Budapest Környezetvédelmi Program (2026-2031) tervezetét megismerte, és arra vonatkozóan az alábbi észrevételeket teszi
A koncepció I. Élhető Budapest, I-1 levegőminőség javítása pont keretében a Főváros dolgozza ki a kelet – budapesti kerületek, kerületenként meglévő kerékpárutak összekötésének a koncepcióját és annak időszakában valósuljon meg a XV.-XVI.-XVII. kerületek összekötése.

Felelős: Ferenczi Zoltán bizottsági tag
Határidő: 2026. november 8.
(3 igen, 0 nem, 0 tartózkodás)

A levezető elnök 10 óra 40 perckor a bizottsági ülést berekeszti.

Kmf.

Antalóczy Csaba
jegyzőkönyv-hitelesítő

Szatmáry László
ülést levezető elnök