

**Budapest Főváros IX. Kerület  
Ferencváros Önkormányzatának  
Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság**

**Jegyzőkönyv**

készült a **Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság**  
**2022. március 23-án 10.00 órakor** megtartott **rendkívüli nyílt** üléséről

**Ülés helye:** Polgármesteri Hivatal – Bakáts tér 14.  
II. emeleti ülésterem

**Jelen vannak:** Takács Krisztián elnök,  
Torzsa Sándor,  
Zombory Miklós tagok.

**Hivatal részéről:** Reiner Roland alpolgármester, Szili Adrián irodavezető, dr. Solt Péter irodavezető-helyettes, Szathmáryné dr. Alföldi Mariann a Jogi csoport munkatársa, Benkő Irén jegyzőkönyvvezető.

**Meghívottak:** Deutsch László önkormányzati képviselő, Szuromi Olivér és Katona Krisztina a Budapest Közút Zrt. képviselőjében.

**Takács Krisztián:** Üdvözlök mindenkit, megállapítom, hogy a Bizottság 3 fővel határozatképes, az ülést 10.09 órakor megnyitom. Kérdezem, hogy van-e valakinek napirend előtti hozzászólása? Két napirend előtti hozzászólás lesz. A napirendi pontokkal kapcsolatban nem érkezett módosító javaslat, kérem, szavazzunk először a napirendről.

Hozzászólás nem volt, a bizottság a napirenddel kapcsolatban az alábbi határozatot hozta:

**FIB 1/2022. (III.23.) sz.**

**Határozat**

**Napirend:**

1./ A FIB 3/2021. (VIII.4.) számú határozat pontjainak vizsgálata  
szóbeli előterjesztés  
Előterjesztő: Takács Krisztián elnök

2./ A Bakáts utcai buszmegálló áthelyezésének ügye  
szóbeli előterjesztés  
Előterjesztő: Takács Krisztián elnök

(3 igen, egyhangú)

(A szavazásban 3 bizottsági tag vett részt.)

**NAPIREND ELŐTTI HOZZÁSZÓLÁSOK:**

**Zombory Miklós:** Nagyon hamar összejöttünk így 6 és fél hónap után, mert tavaly, valamikor augusztusban volt az alakuló ülés, ha jól emlékszem. Csak az a baj, hogy a Belső-Ferencvárosban a Bakáts tér és környéke már elkészült. Ezt akkor lett volna ideális megbeszélni, amikor még van valamilyen módosítási lehetőség vagy valami. Most, ha valamilyen komolyabbat módosítunk, ahhoz már nem csak pénz kell, hanem szét kell bontani azt, amit megcsináltak. Tehát tulajdonképpen azt akartam elmondani napirend előtt, hogy azt nehezményezem, hogy több mint 6 hónapig nem sikerült a Budapest Közút Zrt-vel egyezségre jutni, vagy a Bizottságnak összejönnie. Tegnap végigjártam néhány üzletet itt a Ráday utcában, és a Bakáts téren, mindegyiknek boldogan mondtam, hogy jön ez

a bizottsági ülés. „Miklós kám, most? Hát már minden elkészült. Most romboljuk szét, amit megcsináltak?” Ennyit szerettem volna napirend előtt elmondani.

**Torzsa Sándor:** Majdnem ugyanazt mondta el Zombory Miklós képviselőtársam, amit én, csak szeretnék egy kicsit keményebben fogalmazni. Tehát a Bizottságnak akkor van értelme, ha nem bohócot csinálunk magunkból. Nagyon szeretném azt sérelmezni, hogy Elnök Úr nem hívta össze a Bizottságnak az ülését. Úgy érzem, ha valaki, akkor Ön lett volna a legilletékesebb ebben, hiszen Ön ennek a területnek az önkormányzati képviselője. Ömlöttek hozzánk a lakossági panaszok a forgalmi renddel kapcsolatosan. Azt gondolom, hogy kutyakötelessége lett volna ennek a Bizottságnak ezeket a lakossági észrevételeket megvitatni és esetlegesen figyelembe venni a forgalmi rend kialakítása kapcsán. Azt meg különösen sérelmezem, hogy a Bizottság tagjai képviselő-testületi ülésen tudták azt meg, hogy igazság szerint azon az egy ülésen feltett kérdésekre a Budapest Közút Zrt. által adott választ a bizottsági tagok nem kapták meg időben, és ebből kifolyólag nem is tudott a Bizottság ülésezni. Tehát erőteljesen kérdéses az, hogy ez a Bizottság ebben a formátumban mennyire tudja betölteni a szerepét. Nagyon jó lenne, ha most már, amikor elkészült a tér, akkor talán a jelenleg kialakult tapasztalatokat mérlegelnénk, hiszen azért azok vannak. Azt, amit Zombory Miklós képviselőtársam elkezdett felvetni, hogy tér újra feltűrés, és újabb lakossági kellemetlenségek legyenek, nem tudom támogatni. Ez nagyban korlátozza azt, hogy mit tudunk megtenni, de vannak olyan típusú intézkedések, amelyeket ettől függetlenül meg lehet tenni. Kérdés az, hogy a bizottsági Elnök Úr komolyan fogja-e ezután venni ennek a Bizottságnak a működését. Erre kérem, hogy legyen kedves válaszolni, mert ha nem, akkor egyszerűbb, hogyha a Bizottság befejezi a munkáját, minthogy mi itt töltsük az időnket.

**Takács Krisztián:** Köszönöm szépen a hozzászólásokat. Ugye sok vita van arról, hogy képviselő-testületi üléseken, hogy a napirend előtt el lehet-e kezdeni vitát, de akkor csak gyors hozzászólásként, természetesen a munkát komolyan veszem. A képviselő-testületi ülésekre ugyanaz az SZMSZ vonatkozik, mint felsőbb jogszabály, mint a bizottsági ülésekre. Természetesen a munka komolyan van véve, a forgalomszabályozásának a metódusai kapcsán nagyon hamar a tudomásunkra jutottak, hogy érdemi beleszólása a Bizottságnak, illetve magának a kerületnek nincs. Ami volt az a tér felújításának a tervezésébe már belekerült, ezek voltak például utcák forgalmi irányainak megváltoztatása.

**Torzsa Sándor:** Nagyon nehezen tűröm azt, ha a bizottsági és képviselő-testületi üléseken, mindegy, hogy kiről van szó, csúsztatások hangoznak el. A Képviselő-testület hozott egy olyan döntést, hogy ennek a Bizottságnak a hatáskörébe utalta azt, hogy vizsgálja felül a Bakáts tér projektnek a forgalomszabályozási tervét. Ez volt az előterjesztésben. Az, hogy érdemi beleszólása ennek a Bizottságnak nem volt Elnök Úr, ne haragudjon, ezt ebben a formában nekem vissza kell utasítanom. Ennek a Bizottságnak lett volna a dolga, hogy ezt az anyagot előállítsa. Önnek ne haragudjon, ebben érdemi szerepe van, hogy ebbe nem történt beleszólás, mert Önnek kellett volna összehívni a bizottsági ülést. Az, hogy valahol elakadnak a dolgok, Önnek kutyakötelessége lett volna utánajárni, telefonálni, intézkedni, akkor is összehívni a bizottsági ülést, újabb döntéseket hozni, stb. Ne haragudjon, de az nem megoldás, hogy eltelik egy fél év, elkészül egy projekt, és utána ülésezik ez a Bizottság.

## **NAPIRENDI PONTOK TÁRGYALÁSA:**

### **1./ A FIB 3/2021. (VIII.4.) számú határozat pontjainak vizsgálata szóbeli előterjesztés Előterjesztő: Takács Krisztián elnök**

**Zombory Miklós:** Ami megtörtént, azon minimálisan lehet változtatni. A gyerekekkel kezdem, aztán a felnőttekkel folytatom. Két iskola van, a Bakáts téri iskola és a Patróna Hungaria Általános Iskola és Gimnázium. Nem tudom, hogy Elnök Úr reggel szokott-e a gyerekek tanulása előtt, tehát 8 óra előtt erre sétálni, én meg tettem egy néhányszor, nem akarom a szülők szavát idézni, mert akkor a jegyzőkönyvben nehéz lesz hatástalanítani, de maradjunk a Bakáts téri iskolánál. A Bakáts téri iskolához jönnek azok a gyerekek, akiket autóval hoznak. 2-3 autó fér el, ha félrehúzódik, akkor még nagy keservesen el lehet menni. De tudjuk, hogy a szülő alsó tagozaton mit szeret? Megállok a kocsival, gyerek bemegy, és azt megvárom, amíg a kapun belül legyen, tehát a felelősség az iskoláé. Tehát nem 3 kocsi, nem egy vidéki iskoláról van szó, hanem egy budapestiről, tehát ez a kérdés valahogy nem jó. Még egy, ahová bemenekülnek a szülők, a zsákutcába, tehát ez a Bakáts utca, a Bakáts tér és a Lónyay utca között. Oda bejönnek, mert nem mindenki profi, 5., 6., 8.-ra sikerül megfordulni a Bakáts utcában és kimennek.

Ezeket még lehetne változtatni, forgalomtechnikát egy fél évig tanultam az egyetemen Koller úrtól. A másik, ami még mindig gyerekek és mindig iskola, a Patróna Hungária. Ott még nehezebb a helyzet, mert ott félreállni csak úgy lehet, hogy megáll, nincs félreállítás. Megáll, gyerek kiszáll, továbbmegy a kocsi. Ez reggel nagyon gyötrelmes, és föltornyosul a kocsisor, nagyon messzire elmegy. Akkor a gyerekekkel megvolnék, jönnek a felnőttek. Állandóan beszélünk a környezetvédelemről. Most ugye, ha a gépkocsi nagyon lassú tempóban megy, fölöslegesen megy, akkor úgy érzem, hogy a környezetet szennyezi, és rongálja. Lónyay utca: a Lónyay utca Bakáts utca és a Boráros tér között. 1./ Ki van téve egy kötelező haladási irány tábla és egy elsőbbségadás tábla. Érdemes oda elszétátni és megnézni. Azért mennek balra is, fel a hídra. Lemértem, majdnem 1 kilométer a kerülő. Két megoldás van, ha az ember szabályosan akarja csinálni, akkor elmegy jobbra, balra a Petőfi-híd alatt átmegy a Boráros térre, elmegy a Soroksári úton egészen az Ipar utcáig, Mester utca, vissza, és fel a hídra. A másik megoldás, hogy elmegy jobbra, Közraktár utca, Bakáts utca, balra Lónyay utca, Kinizsi utcánál visszafordul, és ugyanez a refrén a Boráros térenél a híd előtt fel lehet kanyarodni. Mind a kettő közel 1 kilométer feleslegesen, mondom még egyszer, teljesen feleslegesen, mert oda nem ingyen megy, a környezetvédelem pénzbe kerül. Itt is pénzbe kerül, egy fényjelző készülék kellene, mert táblával nem lehet megoldani, mert tanítottam 32 évig autózást. Tehát onnan a Lónyay utcából balra kikanyarodni veszélyes. Balról is gyorsan jönnek, jobbról is, tehát mindegy, hogy „Állj, elsőbbségadás” tábla vagy „Stop” tábla, nyilvánvaó, hogy szabályosan ezt, hacsak nem éjszaka van, könnyen megoldani nem lehet, de csúcsidőben ez majdnem teljesen lehetetlen. Tehát ide kellene tenni azt a fényjelző készüléket, amiről most beszélek. 6 hét alatt sikerült elintézni vagy legalábbis Facebook képviselő-testületi ülés, Ráday utca, Boráros tér és a Bakáts tér között, ott volt a rendőröknek a körzeti megbízotti irodája előtt, hogy oda kellett volna szegényeknek beparkolni, ahol a Ráday utca 52. szám alatt mennek be a garázsba a kocsik. Na, ez az egy sikerélményem van manapság. De mondom, ha a Ráday utcában a Boráros tér felé szabálytalanul, hangsúlyozom, hogy egyirányúval szembe megyek, megállít a rendőr, azt fogom mondani, hogy: „ott van az elsőbbségadás tábla”. Tehát tudomásul vette a Budapest Közút Zrt., a Főváros, bárki, hogy én ott forgalommal szembe mehetek, hát ott kinn van a tábla. Ma is kinn van. A másik ugyanilyen izgalmas dolog, a Bakáts utca, a Lónyay utca és a Közraktár utca között van, ami elméletileg egyirányú utca. Viszont, ha a Közraktár utcából bekanyarodok a Bakáts utcába, beállok a parkolóba: „Milyen jó lenne a Közraktár utca felé menni, spórolok „x” métert”, továbbmegyek, jön a rendőr, azt fogom mondani, hogy ott van a fényjelző készülék, működik, kinn van a tábla, akkor miért nem mehetek én arra? Tehát ellentmondásos, a Genfi Egyezményel ez nem stimmel. Ez a másik ilyen, ami egy bohózat, amiért millió telefonszámot kapok, mert több mint 20 évig voltan egyéni képviselő, tehát néhányan ismernek, ráadásul itt születtem „x” éve. Ezen is valamilyen módon változtatni kellene. A leges legfontosabbak a gyerekek lennének, és az, hogy a Lónyay utcából át lehessen menni a hídon, hiszen a Budai alsó rakpart, Kelenföldi pályaudvar, Bécs, Balaton, hadd ne soroljam, tehát nyári szezonban nagyon-nagyon sokan mennek, és igen sokan balra meg is csinálják ezt a kanyart, ami szabálytalan, de senki nem szereti a többlet utat. Megnéztem, ha nincs csúcsidő, akkor nekem 7 percbe tellett, hogy ezt a kurfit feleslegesen megtegyem, délután 17 órakor 19 percembe került, hiszen nem csak én voltam a forgalomban, hanem mások is. Szeretném, ha legalább ezeken lehetne valamilyen módon változtatni. Megoldási javaslatom is van, de azt most nem mondom el, hátha a Budapest Közút Zrt-től jövő kollégának több és jobb javaslata lesz. Egy utolsó, amivel zárom a kört, ami érdekes, a Kinizsi utca. A Kinizsi utcában fényjelző készülék lenne, a készülék megvan a Ráday utcánál is, illetőleg a Lónyay utcánál is. Nem akarom idézni, gyakran ülök a 15-ös buszon, amikor megáll a Kinizsi utca sarkán és megy a Lónyay utcába, hogy a sofőr úgy félhangosan, mert megint csak a jegyzőkönyvben nehéz lenne megírni, de most akkor „vemhes” vagy nem „vemhes”? Ha akarjuk ezt a fényjelző készüléket, akkor állítsuk vissza, oldjuk meg a problémát. Tudom, hogy mi a gond vele, fél évig ezt tanultam, a kerékpárosokkal van gond. Na, de a kerékpárosnak ki lehet tenni lámpát, máshol is van ilyen, nem egy ördöngös feladat. Vagy az? Vagy le kell szerelni. Visszafelé fejlődünk a XVIII. századba, nem kell a fényjelző készülék, ott van az „Állj, elsőbbségadás” tábla, a 15-ös buszból 7 megáll a vonalnál, 3 nem áll meg a vonalnál. Pedig meg kellene állni, de beleunt ebbe jogosan. Tehát ez a fényjelző készülék nagyon-nagyon, és még annál is jobban fontos lenne. Szerintem a kerékpárosnak a kiegészítő lámpával megoldható. Ezt fél éve is elmondtam, egy éve is elmondtam, állandóan mondom, de egyelőre még csak jártatom a számat.

**Takács Krisztián:** Amit Zombory képviselő úr elmondott több pontot is érint a határozatban, mert itt 8 pont volt, amit tárgyaltunk. Kezdjük az a) ponttal, ami úgy hangzott, hogy: „a tolatás rendjének kiváltására, megszüntetésére, vizsgálja meg a szakiroda ezt a helyzetet, és tegyen javaslatot. Amikor a bizottsági ülésen erről beszéltünk, ez elsősorban a Lónyay utcát érintette a Bakáts utca és a Boráros tér közötti részen. Ott azt beszéltük, hogy tolatásos, halszállás parkolás van. Emlékeim szerint ott azt beszéltük, hogy ez úgy lenne kiváltható, hogyha az egyik helyen a halszállás irányát kvázi megváltoztatnánk.

**Zombory Miklós (Ügyrend):** Utánanézttem néhány kerületben, sőt egy-két városban is, a Lónyay utca egy világ csodája. Egy utca, és maga a közlekedés, ha már itt tartottunk, 3 irányú. Képzelve el mindenki magát a Lónyay utca - Bakáts utca sarkán, el lehet menni jobbra, egyirányú a Boráros tér felé, balra egyirányú a Kálvin tér felé, de nincs kész a poén, akkor eljutunk a Mátyás utcáig, ahol megint kétirányú. Tehát ez a kaland. A másik, szeretnék Budapesten látni egy olyan utcát ilyen kis szakaszon, ahol az egyik felén így parkolnak, a másik felén úgy parkolnak. Tehát az egyik felén a kocsi elejével megy be az ember, a Bakáts utca körül viszont tolatva. Itt egyetlenegy megoldás lenne, a felfestés, rávenni a közterületet arra. Ez a hagyomány úgy alakult ki, hogy 2-3 kevésbé közlekedési végzettségű, megállt úgy a Bakáts utca elején, azaz tolatva, amit a többiek folytattak hagyományszerűen. Tehát fel kellene festeni, illetve a közterület 3-4 napig igazítsa el őket: „Gyerek, így kell beállni!”, de ahhoz fel kellene festeni. Itt tartunk.

**Szuromi Olivér:** Nem egy utca van a városban, ahol tolatós parkoló van teljes hosszon, és megy a másik oldalon más várakozási rend. Jellemzően a VI. és VII. kerületben vannak ilyen utcák, mert ott volt még 2013-2014 magasságában, amikor a „BUBI” elindult Budapesten jelentős mennyiségben szembekerékpározás bevezetve, és annak révén lett ez kialakítva. Nekünk hosszú tapasztalatok alapján, több évnyi tapasztalat alapján, az az elvárásunk vagy az elvünk szembekerékpározásos egyirányú utcában, hogy a közúti forgalom irányával egyezően nézve a jobb oldali parkoló lehet „orros ferde parkoló”, vagy „párhuzamos parkoló”, a baloldali viszont, ha „ferde”, akkor csak „tolatós” lehet, vagy párhuzamos. Tehát a Lónyay utcában, ebben az esetben a Boráros tér irányába baloldalon, ami azt hiszem, hogy a páros oldal, „tolatós ferde” parkolónak kellene lennie. Abban teljesen egyetértek, hogy ezt a rendet úgy lehet érdemben fenntartani, és bevezetni, ha egyesével fel van az összes ferde hely festve. Szerintem egyébként a Lónyay utcának ezen a szakaszán van „tolatós ferde” jel, de keresztben állnak rajta, mert csak a lefele és a legvégén van, tehát a teljes szakasz nincs felfestve, zavaros. Erre azt mondanám, hogyha erről születik egy döntés, akkor ezt mi meg tudjuk tervezni, de alapvetően a parkolási jeleknek az üzemeltetése a Parkolás üzemeltetőnek a feladata, tehát a FEV IX. Zrt. festhetné fel a parkoló kiosztását, de ezt szakmailag abszolút tudjuk támogatni.

**Torzsa Sándor:** Nézze Olivér, nem elméleti szakember vagyok, hanem gyakorlati, most a Lónyay utcában parkolok. Lehet azt vitatni, hogy ki mennyire vezet jól, és ki mennyire vezet rosszul, de gyakorlatilag azzal a parkolási renddel, ami ott ki van alakítva, vannak olyan parkolóhelyek, amelyek használhatatlanná válnak, tehát gyakorlatilag sem lehet beállni, maximum, ha az ember szó szerint „kicentízi”. Elnézést kérek, lehet, hogy nekem volt rossz gépkocsivezető oktatóm, de az már önmagában balesetveszélyes, ha „centizgetni” kell. Oda kell figyelnem, hogy ki jön hátulról, oda kell figyelnem, hogy jobbról vagy balról jön-e kerékpáros, plusz még arra, hogy a szemben lévő, mert nem mindegyik személygépkocsi, aki ott parkol, hanem vannak kis tehergépjárművek, amik lényegesen jobban kilógnak, úgy tegyem be vízszintesen, tolatva a kocsit. Ez a hadművelet sokszor 5 perc, amíg „becentizem”. Ez balesetveszélyes. Sokkal balesetveszélyesebb, minthogyha fognám és „orral” beállnék 2 másodperc alatt, és amikor kijövök, akkor egyébként ugyanúgy szétnézek. Mert az egyik oldalon a kocsik így parkolnak ilyen szögben, és nekem pedig ugyanilyen szögben kellene beállnom, és ahogy húzom előre a kormányt, ami az ő autójának a vége, az pont belelóg az én kocsimba. Tehát akkor nekem még ott korigálnom kell, de akkor már 90 fokban vagyok, de ott nincs hely, akkor megint utána korigálnom kell, és nagyjából 6-7 műveletet centizgetve teszem be hátratulva az autót. Tehát teljesen butaság, teljesen rossz ez a parkolás, nincs elég hely a Lónyay utcában erre. Sokkal egyszerűbb, sokkal észszerűbb, sokkal kevésbé balesetveszélyesebb az, ha ezt a tolatva parkolást megszüntetjük a Lónyay utcában, mert nem tartják be, nagyjából az utca felében van tolatva parkolás, az összes többi helyen pedig gyakorlatilag már a lakók önmagában úgy döntöttek, hogy megbukott ez a történet. Szerintem lehet ezt még egy kicsit erőltetni, csak nem sok értelme van. Van ez a Kinizsi utca – Lónyay utca kereszteződése, amit már emlegetett Zombory képviselő úr. Lehet, hogy „coming out”-olnom kellene, de többször van halálfélelmem abban a kereszteződésben. Az első halálfélelmem az, hogy amikor kanyarodok ki jobbra, akkor nehogy oldalba kapjon valaki, mert konkrétan nem lehet belátni a „STOP” táblától a kereszteződést. Szépen elkezdek kicsorogni, szabályosan ívbe fordulva, akkor nézek hátrafelé, mert ki kell tekerni a nyakamat, és úgy kell figyelnem a Kinizsi utcából jövő forgalmat. Amikor csorgok kifelé, mert ott van az orrom előtt a zebra. Nem egyszer volt az, hogy tövig rá kellett lépnem a fékre, mert jött a rolleres és a kerékpáros, aki természetesen ismeri a KRESZ-t, tehát gond nélkül a zebrán „átzúg” előttem, és ott van. Gyakorlatilag nem egyszer van az, hogy tényleg ott is balesetveszélyes szituáció alakul ki abból kifolyólag, hogy az a lámpa ki van kapcsolva. Értem, hogy mindent és mindent a kerékpáros közlekedés alá kell rendelni, olyan balesetveszélyes szituációkat lehet teremteni a városban, hogy öröm nézni, semmi probléma nincs ezzel, de bocsánat, ott van egy lámpás kereszteződés. Csak annyit kellene csinálni, hogy gyönyörű szépen a Lónyay utcából érkező kerékpáros forgalmat rá kellene tenni a

gyalogos lámpára, és onnantól kezdve visszakapcsolható lenne ez a villanyrendőr. De nem ez történik, hanem inkább kikapcsoltuk a villanyrendőrt és teremtünk egy balesetveszélyes szituációt azért, hogy a kerékpáros közlekedés zavartalanul tudjon menni, semmi baj. Szóval forgalomcsillapítunk. Ez egy ilyen hívó szó, egy „szavazat mágnes”. Tehát meg kell kérdezni a lakosságot és forgalomcsillapítunk. Nekem az mindig tetszik, amikor olyan döntéseket hoz egy politikai grémium, ahol saját maga környezetében valóban megoldotta a problémát, tehát itt a Bakáts tér környékén tényleg csillapodott a forgalom, tehát a problémát megoldottuk, kimegyünk, kinézünk, nincs itt egy darab gépkocsi sem, a probléma meg van oldva. Csak menjünk 3 utcával lejjebb, ami ugyanúgy Belső-Ferencváros. Konkrétan a Lónyay utca – kis-körút sarkáról 20-25 perc időnként kihajtani, azért, mert konkrétan egy sáv el van véve ott is a kerékpárosnak. És biztos, ami biztos, hogy véletlenül se tudja kitenni az a szerencsétlen autós, odatettünk az út közepére egy „Demszy-karót”. Konkrétan nem lehet kihajtani, hiába van zöld lámpa, mivel a kis-körútról érkező forgalom olyan szinten beáll, nem lehet kihajtani a Lónyay utcába, valamikor egészen a Mátyás utcáig áll a sor, és ott egyébként a gépkocsik gyönyörű szépen pőfögnek. Amikor túllóg a Mátyás utcán, akkor még a Mátyás utcán sem tud a gépkocsival kihajtani sehol, tehát nincs kimenekülés, ott állsz és vársz, hogy egyszer csak megszűlessen a végítélet, hogy hogyan hajtasz ki. Szintén balesetveszélyes szituációt teremt, mert igazából a Lónyay utcából a kihajtásnak 1 sávon kellene történnie jobbra és balra, de a gépkocsivezetők úgy oldják meg ezt a problémát, hogy kétsávúsítják a Lónyay utca végét, ami szintén balesetveszélyes, mert amikor valaki kanyarodik be, akkor ott van egy halom gépkocsi, ami ott szépen feltorlódik, tehát ez is önmagában egy balesetveszélyes szituáció. Szintén ugyanúgy „centizgetnek” a gépkocsivezetők. Ugyanez a dugó torlódik fel a Közraktár utcában. Azzal, hogy itt szépen a Bakáts teret, ami önmagában tényleg egy nagyon jó dolog volt, mert a Közraktár utcában emberek laknak, itt meg intézményi területen ment ki a forgalom, tehát most ahol a lakók laknak, ott a gépkocsik az ablakok alatt pőfögnek, ahol itt intézményi területen mentek ki a gépkocsivezetők, itt most szépen egyébként nincs autóforgalom. Tehát ez is egy jól végiggondolt forgalomcsillapítás volt. Ez itt konkrétan Önkormányzat, mellettünk iskola, utána egyetem, és egy bezárt kórház, tehát ezen a vonalon ment ki a forgalom, most áttettük a forgalmat a lakóházak alá. Gondolom ez a cél, hogy ahol lakók élnek, ott legyen nagyobb forgalom, szerintem nem. Tehát továbbra is azt szorgalmazom, hogy itt a Bakáts tér háta mögött meg kell nyitni ezt a részt, hogy ki lehessen hajtani a Ferenc körútra a Tompa utcán keresztül jobbra és balra, mert ezzel gyakorlatilag arányosabbá tesszük azt a dugót, ami egyébként kialakult Belső-Ferencvárosban. Az nem jó forgalomcsillapítás szerintem, hogy úgy csillapítottuk a forgalmat, hogy közben dugót eredményeztünk máshol. Autósként tényleg azt tudom mondani, ami szerintem tényleg jó forgalomcsillapítási megoldás, ami működőképes, az a „hosszú lámpák”. Tehát, ha a lámpák idejét hosszítjuk, most itt a Ferenc körúti kihajtásról és a Kinizsi utcáról is beszélnek, akár ezt meg lehet tenni. A Lónyay utcát sokszor használják kerülő útnak, hogy a Kinizsi utca – Lónyay utca sarkán visszaállítjuk a lámpát, és ezeket „behosszítjuk”, illetve itt is „behosszítjuk” a lámpát, akkor tényleg az átmenő forgalomnak a jelentős részét kiszűrjük, viszont itt nekem az állításom az, hogy most ami dugó eredményeződik, az nem az átmenő forgalomból, hanem a célforgalomból ered, és ez okoz ilyen típusú beállásokat. Ilyen kis apróságok, hogy lett-e „kiss and drive” parkolóhely kialakítva a Bakáts téri iskola előtt, ezt javasoltuk, szerintem ez nem egy túl nagy történet. Volt arról is szó, hogy a Lónyay utca végén létrehozunk egy lámpás kereszteződést, a Lónyay utca – Boráros tér végéről beszélünk, ezzel a zebrát is védetté tennénk, illetve meg tudnánk teremteni a balra való kikanyarodást, tehát, hogy fel tudjunk kanyarodni a Petőfi-hídra. Csendben jegyzem meg, hogy ezzel csökkentenénk a Kálvin tér irányába kimenő forgalmat, illetve a Köztelek utca irányába kimenő forgalmat, ha fel lehetne hajtani a Lónyay utcából a Petőfi-hídnak az irányába. Na, jó, nem olyan nagymértékben, de valamelyest azt a kurfnit, amit megtesznek az autósok, azért lehetne csökkenteni.

**Reiner Roland:** Gondolkodom, hogy kezdjem el, azt érzem, hogy annyira más valóságot látok és tapasztalok, mint amit Zombory, illetve Torzsa képviselő úr mondott. Azok a problémák, amiket felsoroltak, alapvetően leegyszerűsíthetőek arra, hogy az autósok „bunkók” és nem figyelnek egymásra. Tehát az, hogy Ön attól fél, hogy valaki szabálytalanul belefut az Ön autójába, ez olyan, mintha én azt mondanám, hogy amikor átmegegyek a zöld jelzésen, a zebrán, akkor attól félek, hogy egy autós belém megy. Önmagában az, hogy ilyen problémák vannak, de lehet, hogy Ön megmondja, hogy ez miért nem ugyanaz, mert Önnel szemben, én valóban nem vezetek, nekem csak gyalogos, illetve kerékpáros tapasztalatom van az utakról, de azt gondolom, hogy ott is ugyanúgy kell figyelniem. A másik az, hogy szerintem azt fontos megnézni, hogy mik azok a problémák, amik az új forgalmi renddel álltak elő, és mik azok a problémák, amik előtte is megvoltak. Tehát az, hogy az iskolába a gyerekek nagyon nagy részét autóval viszik, és ott feltorlódik a forgalom, az korábban is megvolt, mert valóban van egy ilyen ragaszkodás a szülőknél, hogy valóban azt szeretik megnézni, hogy bemegy a gyerek, és hogy mögöttük feltorlódik a forgalom, arra nyilván azt mondja, hogy: „Én is szoktam várni”. Ez ettől még probléma, csak szerintem válasszuk külön, hogy mi az a probléma, ami korábban is megvolt. A konkrét problémákkal kapcsolatban, ami az elmúlt 1-2 hónapban

történt, Szuromi Olivérral egyeztetünk talán februárban, a Lónyay utcai kihajtásról, mert már akkor is éreztük, hogy ez valóban egy orvosolandó probléma. Ott végül is az volt a javaslat, hogy ezt egy befogadó sávval is lehet kezelni, de akkor ennek a szakmai részét majd Szuromi Olivér elmondja. Ott van gondolkodási készség, azt a tervet meg tudja vitatni a Bizottság. A lámpás csomópont, a Kinizsi utca kapcsán az a javaslat, megmondom őszintén, hogy nekem is elég furcsa volt, hogy kikapcsolni egy lámpás kereszteződést, én is azt gondoltam, hogy az a biztonságot csökkenti, és rontani fogja a forgalmat, de most már nem tudom, kb. 1 éve van kikapcsolva, rendszeresen járok arra, ezt a részét nem éreztem. Megmondom őszintén, hogy utána is olvastam, hogy vajon ezt miért csinálják, mert látom, hogy egyre több helyen csinálják, és gyakorlatilag ebben olyan közlekedésszervezési konszenzus van, hogy azok a forgalmi helyzetek, amik valójában táblával vagy egymásra való odafigyeléssel rendezhetőek, egy jobb helyzetet teremtenek, mint ahol mesterségesen megállítjuk az egyébként menő forgalmat. Egyébként nem kizárólag kerékpáros szempontból, hanem autós szempontból is valójában egy jobb haladást biztosít az, ha nincs ez megállítva. Mióta ilyen szemmel nézem ezt a kereszteződést, visszaigazolván látom, hogy van egy ilyen szerepe egy ilyen típusú kereszteződésnek, ahol olyan forgalom van, amit valóban egy odafigyelő helyzet is tud szabályozni, és adott esetben jobban tudja szabályozni, mint hogyha van 1 perc, ahol zöld lámpával végig lehet száguldozni, meg van 1 perc, amikor akkor is állok, hogyha egyébként nem jön semmilyen irányból autó. Nyilván ezeket a kérdéseket végig kell gondolni. De a forgalomkérdést illetően, a Tompa utcánál a saroképületben is vannak lakók, tehát az állítás, hogy ott senkit nem zavar, a Közraktár utcában pedig problémát okoz, szerintem ez ebben a formában nem igaz. De kétségtelen az, hogy a Belső-Ferencvárosban bejön egy olyan típusú forgalom, ami tényleg ott a Lónyay és Mátyás utcákon hömpölyög, és valóban ezzel nem nagyon tudunk mit csinálni. Azt gondolom, hogy ennek az átalakításnak valóban van egy olyan típusú gyenge pontja, ami kijött az elmúlt hónapok során, a Knézits utca – Hőgyes utca vonatkozásában, nyilván ott egy kérdés, hogy ezt mennyire súlyosbítja az a helyzet, hogy a pótló buszok miatt az Üllői útnál visszatörlik a forgalom. De ez volt a másik olyan terület, amiről legutóbb beszéltünk, hogy itt legalább meg kell vizsgálni azt a lehetőséget, hogy a Kinizsi utcára kivezetni legalább átmeneti jelleggel a forgalmat, tehát megteremteni annak a lehetőségét, hogy legyen ott egy olyan kör, amit az autósok meg tudnak tenni, most még az Iparművészeti Múzeummal kell egyeztetnünk. Ezt a pontot érzem olyan jogos kritikának, ahol valóban úgy törlik fel a forgalom, hogy annak ott nagyon nagy a költsége. Mert hogyha ott nem tud leparkolni az autós, akkor tényleg egy hatalmas kört kell megtennie ahhoz, hogy vissza tudjon jutni a Belső-Ferencvárosba. Az, hogy forgalomcsillapítás hatására mennyi autó „szorult ki” a kerületből, nem tudom, hogy lehet-e mérni így utólag. Vagy vannak-e ezzel kapcsolatosan mérések? Ez engem is érdekelne. Nekem az érzésem az, de ez most tényleg csak szubjektív, hogy szerintem effektíve kevesebb autó van, aki átmenő forgalomra használja a belső-ferencvárosi utcákat, de valóban ez a helyzet, sok esetben a forgalom ide-oda tolása. Még egy dolog, csak hogy mennyire komplex a probléma, az, hogy a Lónyay utca torlódik, és ez a 15-ös buszról jutott eszembe, szintén olyan, ezt a BKK Zrt. jelezte, hogy készítettek egy térképet, hogy hol vannak a legnagyobb csúszások egész Budapesten, és a Lónyay utcában a 15-ös busz, azt hiszem a TOP 5-ben volt, a 4. helyen. Ez valóban egy olyan probléma, ami nyilván visszahat az autós forgalomra, hiszen, ha a busz elakad a forgalomban, akkor az fogja torlasztani a dugót is itt. A BKK Zrt-nek vannak olyan típusú javaslatai, hogy a parkolóhelyek újra felfestésével, a rendőri és a közterület-felügyeleti jelenléttel, mert ez részben abból fakad, hogy rossz helyre vagy rosszul parkolnak, kilógnak, elakad, csak azt akarom mondani, hogy ez a probléma teljesen jogos, ez közlekedési szempontból, tömegközlekedési szempontból is jogos. Itt van a BKK Zrt-nek egy megoldási javaslata, terve, iránya. Azt gondolom, hogy ez valószínűleg kihatna az autós forgalomra is.

**Torzsa Sándor:** Szerintem akkor vagyunk eredményesek Alpolgármester Úr, hogyha leszögezzük egy-két olyan dolgot, ami alaptétel a közlekedésnél, a gépkocsivezetésnél, a kerékpáros közlekedésnél, a gyalogos közlekedésnél, minden típusú közlekedésnél. Az egyik ilyen elv a vagyon- és személyvédelem, ami a legfontosabb. A másik utána pedig a „láttni és látszani”. Ez a két elv. Ugyanígy, amikor gépkocsit vezetek, nekem a vagyon- és személyvédelem a legfontosabb, a másik pedig a „láttni és látszani”. Ez a két elv nem teljesül a Lónyay utca – Kinizsi utca sarkán, mert nekem konkrétan métereket kell vakon megtennem valamelyik irányba, mert nekem erre is meg kell adnom az elsőbbséget, meg arra is meg kell tennem az elsőbbséget. Kétféle meg nem tudok nézni, mert nem vagyok kancsal, tehát valamelyik irányba biztos, hogy vakon fogok megtenni métereket, és az egy balesetveszélyes szituáció. Ha vakon vezet valaki akár csak 5-6 métert, hiába 5-10 km/órás sebességgel gurul ki a gépkocsi, 5-10 km/órás sebességgel is komoly balesetet lehet okozni. Fellöpsz konkrétan egy kerékpárost, aki érkezik 20-30 km/órás sebességgel, konkrétan ott kéztörés, zúzódások simán előfordulhatnak. Ennél lassabban lehetetlenség gépkocsival kikanyarodni. Tehát ott konkrétan ez a szituáció áll fenn, hogy vakon vezet az ember, és ez egy szörnyű helyzet. Ez a Lónyay utca – Kinizsi utcai sarok. Ha jobbra kanyarodsz ki a Lónyay utca – Kinizsi utca sarkán, akkor meg kell adnod neked az elsőbbséget a kerékpáros sáv felől érkezőknek, meg kell adnod utána

az elsőbbséget a zebrán érkezőknek, és akik jönnek a Kinizsi utcából, azoknak is. Amikor Te kanyarodsz ki, akkor Te csak egy irányba tudsz nézni. Vagy a Kinizsi utca felől érkező forgalmat nézed, de akkor nem látod a kerékpársávot és nem látod a gyalogos zebrát, vagy hogyha nézed a zebrát és a kerékpársávot, akkor nem látod, hogy mi jön ki a Kinizsi utcából, mert nem lehet belátni azt a kereszteződést, és métereket gurulsz a gépkocsival vakon valamelyik irányból, ahol neked elsőbbséget kell adnod. Hiába nézel el, Roland, előtte, mert itt úgy kellene kihajtani, hogy elnézel a zebrán, elnézel először a kerékpáros sávon, hogy nem jön-e senki. De olyan távolságot kell megtenned a Kinizsi utca felől, amit nézel, hogy annyi idő alatt simán megérkezik oda egy kerékpáros, simán megérkezik oda egy rolleres, és mondom, tényleg mondom, hogy nem egyszer volt olyan közlekedési szituáció, amikor ott ki kellett hajtanom, hogy néztem előre és ott volt az orrom előtt egy kerékpáros, egy rolleres. Ez balesetveszélyes szituáció. Ezt egyszerűen el kell kerülni, ezt meg kell szüntetni, ez nem egy tartható helyzet. Remélem ezzel sikerült elmondanom azt, hogy miért javaslom annak a felszámolását. Szerintem közlekedést, és bocsánat, lehet, hogy nem értünk ezzel együtt, elsősorban ezzel a két szemponttal lehet szervezni. Tehát minden olyan közlekedési megoldás, ami a vagyon- és személybiztonságnak, és a „látni és látszani” elvnek megfelel, az jó megoldás, ami ennek a két elvnek nem tud megfelelni, azt azon nyomban meg kell szüntetni, mert ott be van kódolva a balesetnek a kockázata, és ezeket fel kell oldani.

**Zombory Miklós:** Egy átlag halandó, aki a Bakáts utcai buszmegállónál áll, honnan tudja, hogy van torlódás, nincs torlódás? Ha ott lenne egy figyelmeztető, kiegészítő lámpa, tábla. Torlódás van reggel, menj ki a 15-ös busz megállójához a Boráros téri végállomáshoz, tehát ezt hiányolom. Egyébként az sokat segít, mert akkor a busz nem áll végig a dugóban a Mátyás utcától a Kálvin térig. A másik az, hogy képzeljük el, hogy itt éppen autóval az Önkormányzat előtt vagyunk, és a reggeli csúcsban, amikor a gyerekeket hozzák, ha nem csak balról lehetne rámenni a Knézits utcára, hanem amiről beszéltünk a Shöpf-Merei Kórház előtt is, mindenféle szigorítással, forgalomcsillapítással, stb., akkor ő is ki tudna menni a Tompa utca felé. Az annyiból lenne jó, hogy ezt a dugót csökkentenék, mert a Knézits utcába kettős dugó van, aki a Bakáts térről az iskolába hozta a gyereket, az is kénytelen a Hőgyes utcán kimenni, illetőleg, aki a Patróna Hungária utcába hozta, az is. Tehát ezzel a kis Shöpf-Merei Kórház semleges területen most át lehetne menni, néztem, hogy az gyakorlatilag fillérekebe kerül átvitt értelemben, tehát ez megoldható lenne.

**Deutsch László:** Tegnap rövid, eredményes tárgyalást folytattunk a Budapest Közút Zrt. jelenlévő képviselőjével, szebb nem lettem, de okosabb igen. Elmondták a megoldást, a Ráday utca középső részének a közlekedési parkolási anomáliájáról beszéltünk. Kérjük vissza a Fővároson keresztül a kezelői jogokat. Úgy érzem, hogy a Bakáts tér és az érintőleges utcák tekintetében a Képviselő-testület tagjaiban erős változtatási óhaj van, ezért a javaslatom az lenne, hogy a Bizottság hatalmazza fel Szili Adriánt, hogy ne csak a Ráday utca kezelését kérje vissza a Fővároson keresztül a Budapest Közút Zrt-től, hanem a Bakáts teret és az érintőleges utcákat. Ebből nagy baj nem lehet, tudni illik, ha változtatást óhajtunk, és úgy érzem, hogy lesz, nem véletlenül mondom, akkor nem kell megint felvenni a kapcsolatot a Budapest Közút Zrt-vel, mi fogunk garázdálkodni, azt csinálunk, amit a Képviselő-testület megszavaz, ha csak valami ordenáré marhaságot nem döntünk. Ez lenne a tiszteletteljes javaslatom, ezért jöttem be. Remélem, hogy a Bizottság elfogadja, és innentől fájó búcsút intek a Bizottságnak és vendégeinknek.

**Szuromi Olivér:** Elég sok minden elhangzott, most nem is tudom, hogy milyen sorrendben válaszoljak. Elsősorban azzal kezdeném, hogy alapvetően nem azért jöttem ide, hogy pellengérré legyek állítva, hanem meghívott vendégként eljöttem elmondani a szakmai gondolataimat bizonyos tekintetben, és azzal lehet itt egyetérteni vagy nem egyetérteni. Menjünk végig a konkrét helyszíneken. Amiről már szót ejtettem, a Lónyay utca parkolási rendje. Ott elmondtam, hogy a baloldalon lehet párhuzamos parkoló is, de abban mi „kötjük az ebet a karóhoz”, hogyha ferde parkoló van a baloldalon, akkor annak tolatósnak kell lennie. De egyébként van lehetőség arra, hogy párhuzamos legyen. Erről valahol az Önkormányzat, vagy a Bizottság hozzon döntést, arról írjanak nekünk egy levelet, és akkor át fog alakulni a forgalmi rend ilyenné. De alapvetően szerintem a tolatós ferde parkolóba való beállítás nem egy komplikáltabb manőver, mint a párhuzamos parkolóba tolatva beállni. Tehát mind a két esetben már korábban indexelni kell, előregurulni és a visszatolatásnál szükség van sajnos a helyre. Ez kétségtelenül így van. Viszont kiállásnál a ferde parkolóból tolatva kiállni a belátás sokkal rosszabb. És ha már itt a Lónyay utca – Kinizsi utca kapcsán elhangzott, hogy „látva lenni és látni másokat” szabálynál különösen fontos, hogy a kerékpárost lássuk, amikor kitolatunk vagy kiállunk a ferde parkolóból. Tehát ez a mi szakmai álláspontunk, hogy a bal oldali ferde parkolónak tolatósnak kell lennie. Ezt a város egész területén így képviseljük. A Lónyay utcának a Boráros téri vége. Oda nem tervezünk jelzőlámpát telepíteni és nem is hiszem, hogy a közeljövőben fognak,

viszont ettől függetlenül a hidra való balra kanyarodásra van megoldási javaslatunk, amit Alpolgármester Úrnak már elküldtünk. Az arról szól, hogy van egy nagy forgalom elől elzárt terület ma a 2 irány között, a nagyobbik zöld szigetnek a kezdeténél. Annak a forgalom elől elzárt területnek a rovására létrejönne egy becsatlakozó sáv. Először a járművezető a Ferenc körút felől érkezőkkel lerendezné az elsőbbségadást, és ebbe a sávba beállva a jobb oldali tükörbe visszanézve, illetve hátrafordulva, be tud sorolni a híd felé tartók közé. Azzal egyébként teljesen egyetértek, hogy egyhuzamban végrehajtani ezt a manővert lehetetlen és veszélyes. De ezzel a besoroló sávval véleményünk szerint ketté lehet osztani az elsőbbségadást. Ez hasonló, mint az Alsó-rakparti becsatlakozó pontok, hogyha valaki egy éles rámpáról lemegy, jobbra hátra lehetetlen látni, bemegyünk ebbe a kis becsatlakozó sávba, és akkor utána újbóli elsőbbségadással és fonódással lehet továbbhaladni. Tehát erre van megoldás. Egy visszajelzést várnánk az Önkormányzat részéről. Ha kapunk pozitív visszajelzést, akkor pár héten belül ez kivitelezésre tud kerülni. Akkor nekünk véglegesítenünk kell ezt az intézkedést. A jelzőlámpa egyébként elkényelmesíti az autóvezetőket, és az valahol egy kényelmi szolgáltatás mindenkinek, hogy nem kell körülnézni, csak azt az egy darab jelzőlámpát kell nézni. Ha nem működik a lámpa, akkor rögtön zavarba jövünk, pedig amúgy a közlekedésünk mindennapjai rengeteg elsőbbségadást tartalmaznak. Hogyha csak egy T-csomópontban a mellékágból ki akarunk kanyarodni, akkor jobbra és balra is nézni kell. Először elnézünk jobbra, ha látjuk, hogy onnan nagy távolságban nem jön senki, akkor megnézzük, hogy balról jön-e valaki, és ha még előttünk gyalogos is megy keresztbe, akkor még rá is figyelni kell. Tehát alapvetően a KRESZ azt írja, hogy kellő körültekintéssel kell vezetni. Minden ilyen helyzet kellő körültekintéssel végrehajtható. A Lónyay utca – Kinizsi utca, a Lónyay utca – Boráros tér, és a Kinizsi utca - Ráday utcai csomópontokra is úgy gondolom, hogy ez így igaz, de erre a két jelzőlámpás csomópontra még később visszatérek. A Boráros téren azért sem raknánk oda lámpát, mert egyrészt nagyon közel van a Közraktár utcai csomóponthoz, ahol sokszávos osztályozó van, itt pedig csak 2x1 sáv. Nem lehetne azokat úgy összehangolni, hogy az a gyalogosoknak a komfortját a maihoz képest ne rontsa jelentősen, tehát sokkal kevesebb zöldet kapna a gyalogos, neki ez rossz lenne, most viszont elsőbbséggel átmegegy. Tehát egyszerűen túl közel van, illetve oda egy új jelzőlámpás csomópont telepítése 10-15 millió forint. Mi is pénz szűkében vagyunk idén is és minden évben, tehát azért jól meg kell gondolni, hogy hová rakunk jelzőlámpás szabályozást. Még korábban elhangzott az a kérdés, hogy a Lónyay utcának többféle irányú, egyirányú és kétirányú szakasza is van. Igazából egyes utcaszakaszoknak a forgalmi rendjét a szerint kell meghatározni, hogy az érintett utcaszakasz a hálózatban milyen szerepet játszik. Az egyetlen kétirányú szakasznál, a Mátyás utca elérése szempontjából szükség van, hogy kétirányú legyen. Hogyha erről a hálózati kapcsolatról lemondunk, akkor lehetne egyirányú. Nyilván a Várház körút felé, mert a 15-ös busz arra megy, tehát itt a buszközlekedés ezt viszonylagosan kötötté teszi. Ha már a 15-ös buszt megemlítettem egy pillanatra, arra a kérdésre nem tudok válaszolni, hogyha elterelik a buszt, akkor mi történik, mert ez a BKK Zrt-nek a feladatkörébe tartozik. Vannak utasok, akik a terelésről nem kapnak tájékoztatást, ez egy picit olyan, ha leáll a közlekedés, akkor mindenféle buszvonalról kivesznek buszokat, és mondjuk, hogy a 7-es busz minden utasát leteszi az Urániánál, mert annak rögtön azután rá kell fordulnia a 2-es metróra pótolni, akkor az a busznyi utas rosszul jár, viszont a metró által szállított rengeteg utasnak meg segítség, hogy ők valahogy továbbmehetnek. Tehát, hogyha anomália van a tömegközlekedésben, akkor nyilván vannak abban tájékoztatási hiányosságok. A két jelzőlámpás csomóponttal kapcsolatosan, alapvetően amilyen állapot most van, szerintünk sem tökéletes, ezt nem is mondtuk soha. De azzal kezdeném, hogy amikor ki lett kapcsolva a jelzőlámpa és sárga villogó üzemre lett állítva, akkor nagyon kicsi forgalom volt. Ez közel két éve volt, 2020 nyarának elején, amikor a pandémia miatt bezárták első ízben az országot, akkor történt ez a változtatás. Fizikailag azért kellett a jelzőlámpát kikapcsolni, mert ezeknek a bevezetett ellenirányú kerékpárosoknak nem volt semmilyen jelzőlámpájuk, amit abban a pillanatban nem lehetett kivitelezni, tehát magát a jelzőlámpa felbővítését, mert az is egy több millió forintos beruházás lett volna. Viszont a kicsi forgalom mellett kikapcsolni azt lehetett, a forgalomtechnikát meg lehetett valósítani. Akkor ez az állapot szerintem közel másfél évig minden probléma nélkül tudott működni, mert folyamatosan kicsi volt a forgalom. Ha ott olyan balesetek lennének, ahol rendőr is helyszínel, akkor mi erről biztosan értesülnénk, mert a rendőrség adataival nagyjából tisztában vagyunk. Konzultálunk majd velük, hogy mi történik, de alapvetően hozzánk viszonylag csekély számú panasz érkezett a miatt, hogy ott nem működik a lámpa. Alapvetően mi tavaly októberben vagy novemberben, a lényeg az, hogy már nagyobb forgalmú időszakban, amikor helyszíni iskolai oktatás volt, tehát jártak a gyerekek iskolába, végeztünk egy vizsgálatot egy napon három alkalommal is, a reggeli iskolába érkezéskor, napközben, ami az irodai étkezésbe járás időszaka, és az iskolai tanítás végénél. Mind a kettő a Lónyay utca és Ráday utcai csomópontban is alapvetően azt tapasztaltuk, hogy nagyon lassan halad a forgalom ahhoz képest, hogyha működne a lámpa, de mindenki át tudott haladni a csomóponton viszonylag rövid időn belül, mert ahogyan nem is tudom, hogy ki mondta, de a jelzőlámpa nyilván feltartóztat egy nagyobb csomag járművet, amíg piros jelzése van valakinek, és amikor zöld jelzése van, akkor ők egyben elmennek viszonylag nagyobb sebességgel. Most meg az volt, hogy a Kinizsi utcából elment egy-két autó,



a Lónyay utcából egy-két autó, és ezek így váltották egymást. A gyalogosok gyakorlatilag megállás nélkül mentek át a gyalogos átkelőhelyen, mert megadták nekik az elsőbbséget a járművezetők. Kétségtelen, hogy körül kell nézni, és nagy körültekintéssel kell ott áthaladni, főleg a Lónyay utcából, ahol elsőbbséget kell adni a Kinizsi utca forgalmának, de végrehajtható. Alapvetően mi a tavaly októberi vizsgálatunk szerint a mellett az álláspont mellett vagyunk, hogy nem kell visszakapcsolni a jelzőlámpát. Viszont szerintünk a láthatóságot javítani kell majd hosszú távon, ez így nem maradhat örökre. A Lónyay utcánál mind a két oldalon meg kellene építeni ezeket az úgynevezett „járdafületeket”, amik a parkolósáv terjedelmében behoznák a járdaszegélyt a forgalmi felület széléig, és akkor az átkelni szándékozó gyalogost nem tudja kitakarni parkoló jármű, hanem ő be tud menni odáig, ahol már egyértelműen látja a haladó jármű. A Kinizsi utcánál lenne inkább ilyenre szükség, a Ráday utcánál kevésbé, mert az már amúgy is be van szűkítve. Valahol azt kell eldönteni, hogy minden beavatkozás valahol pár millió forintba kerül. Tehát megépíteni ezeket a „járdafületeket” is pár millió forint, a jelzőlámpát bekapcsolni nem feltétlenül, de kiegészíteni azzal, hogy a kerékpárost is irányítsa, az már pár millió forint. Tehát jelenleg nem tudjuk visszakapcsolni a lámpát, mert nem irányítja egyrészt a kerékpárost, illetve tegnap értesültünk arról Deutsch úrtól, illetve egyéb emberektől, akik a helyszínen voltak, hogy nem működik a sárga villogó sem ebben a csomópontban. Azért vagyok szomorú, hogy erről így értesültünk, mert a Központnak ezt tudnia kellett volna. Viszont kiderült, hogy műszaki hiba van, tönkrement a forgalomirányító gép és ezért nem működik a sárga villogó. Ezt most javítják a kollégák, és a sárga villogó üzemeltetést mindenképpen vissza fogjuk állítani, de azt, hogy teljesen működjön, azt a kerékpárosok miatt jelenleg nem tudjuk. Alapvetően vagy szigeteket építünk vagy visszaállítjuk a jelzőlámpát, de véleményünk szerint a jelzőlámpa sebességnövelő hatású. A mostani állapothoz képest biztos, hogy gyorsabban mennének a Kinizsi utcán, hogyha amúgy a két hangolt lámpán egyben át lehet menni a Közraktár utca irányába. Amúgy a gyalogosok biztonsága érdekében, meg egyáltalán a zajterhelés miatt. Ezt a jelenlegi állapotot mi kedvezőbbnek tartjuk, de ezt akkor lehetne véglegesíteni, ha megépülnének ezek a járdaszigetek.

**Zombory Miklós:** Bocsánat, a kiegészítő lámpa mennyibe kerülne?

**Szuromi Olivér:** Ez nem kiegészítő lámpa lenne, hanem egy saját jelzőlámpa a kerékpárosnak, ami háromfogalmú, tehát pirosat, sárgát és zöldet is mutatna. Ehhez aléptményt kell építeni a csomópontban, ami azt jelenti, hogy csöveket kell lefektetni, és be kell kábelezni a forgalomirányító géptől. Most így hasra ütésre nem tudok Önnek számokat mondani, mert nyilván ezt meg kellene részletesen tervezni hozzá. Fel lehetne fejleszteni a meglévő berendezést erre. De valószínűleg abba a pár millió forintba fog kerülni, ami a szigetek építésének a költsége is. Egy döntés kérdése, hogy itt melyik megoldás felé menjünk el, de továbbra is azt mondom, hogy mi a jelzőlámpa nélküli kialakítást támogatnánk inkább, a „járdafületek” megépítésével. Ha a jelzőlámpákról beszélünk, arról jutott eszembe, hogy az úgy nem teljesen igaz, hogyha van egy utca végén jelzőlámpa, akkor ott ki lehet hajtani autóval. A Bakáts utca és a Ráday utca esetében is nem lehet kimenni a Közraktár utcára és a Boráros tér felé autóval, mert azok egyirányú utak. A Bakáts utca végében azért van jelzőlámpa, mert ott a Közraktár utcai csomópontban a szembe jövő kerékpárost is kezelni kell, őt nem lehet jelzőlámpa nélkül kiengedni az amúgy jelzőlámpával rendelkező kereszteződésbe, tehát neki ott maradt a jelzőlámpa. Az ott lévő jelzőlámpa csak a kerékpárost irányítja, mint ahogy az „Elsőbbségadás kötelező” tábla a Ráday utca végében is a kerékpárosnak szól, és csak neki, tehát ő mehet szabályosan a Boráros tér felé. Kint van az egyirányú tábla és a „Behajtani tilos” tábla, alatta ki van jelezve, hogy a kerékpáros viszont mehet kétirányba, ez szerintem teljesen egyértelmű. Alapvetően mi azt gondoljuk, hogy a forgalmi rend, ami most ki van alakítva ebben a forgalmi tömbben meg az egész városban, az közérthető, és megfelel a szabályoknak. Az, hogyha ezt nem tartják be, és amiatt alakul ki káosz, az alapvetően rendőrségi hatáskör lenne, de ettől függetlenül szoktunk beavatkozásokat tenni, hogy valami egyértelműbb legyen. Alapvetően, ha mindenki figyeli a közúti jelzéseket, akkor nincsenek félreérthető szituációk. Még egy dolgot szeretnék elmondani, ami egyébként nem konkrétan ennek a tömbnek egy-egy kérdésére vonatkozik, de mégiscsak nagy hatással van erre a tömbre, az kvázi két mindenekfelett álló projekt, amik most itt zajlanak, a metrópótlás illetve az Alsó-rakparti beruházások. Ezek finoman szólva is „hanyatt vágják” a közlekedést a környéken. Tehát a metrópótlás miatt nem működik a Vámház körút, meg a Lónyay utca sem, meg az Üllői út sem. Az Alsó-rakpart ezen csak rontott, mert alternatívája volt a metrópótlás által terhelt útnak, de ugye jelenleg az sem használható. Igazából a Lónyay utca akkor fog tudni fellélegezni, ha I. ütemben, idén április tájékán várható az Alsó-rakpart megnyitása, ami valószínűleg fog forgalomcsökkenést hozni, és bő egy év múlva vagy kb. 1 év múlva lesz vége a metrópótlásnak, akkor szabadul fel a Múzeum körút kapacitása, ami szintén tud elvonni járműveket a Lónyay utcából. Ezeket sajnos ki kell várni, amíg ezek megtörténnek. Amúgy ezek a beruházások szerintem elég jól mutatják, hogy a kicsi kapacitásnak és a forgalomcsillapításnak nincs egyértelműen forgalomcsökkentő hatása, mert a Múzeum körúton már másfél éve fele akkora a kapacitás, mint eredetileg volt,

de nem akar szünni a torlódás. Másfél év alatt nem talált senki más közlekedési módot, akik naponta használják a Múzeum körutat, hanem minden áldott nap végigállják benne a torlódást, akár a Szabadság-hídtól kezdve az Astoriáig. Ezzel igazán mi nem tudunk mit kezdeni. Tehát van egy forgalmi rend, ezt így használják ki a közlekedők.

**Takács Krisztián:** Két kérdésem lenne, az egyik az, hogy ott a Kinizsi utca – Lónyay utcai kereszteződésben ezekre a „járdafülekre” van-e már kész terv? Vagy ezt még először el kell készíttetni? Ez kerületi hatáskör? A másik kérdésem pedig az, hogy a Lónyay utcánál a tolatásos módszernek a kiváltása egyenes következményként maga után vonná, hogy ott már nem halszálkás parkolás lenne, hanem párhuzamos? Vagy lehetséges ugyanúgy a halszálkás? Mert szerintem a halszálkás mennyiségileg több parkolóhelyet eredményez, mint a párhuzamos. Ha párhuzamos lenne, akkor szerintem egyharmadával kevesebb autó férne ott el, ami megint csak parkolóhelyek szempontjából igen komoly problémát okozna. Megoldható-e az, hogy marad a halszálkás parkolás, csak kvázi az irányba változik meg, és akkor így „orros parkolás” lesz.

**Torzsa Sándor:** Nézze Olivér, nem tetemre hívtuk, ezt szeretném tisztázni, hanem normálisan átbeszélni a problémákat, és ennek két alapfeltétele van, hogy igyekszünk megadni egymásnak a tiszteletet. Én igyekszem Önnek megadni a tiszteletet, tudja nekem is van egy szakmám, nekem is vannak elméletben elképzeléseim, megvalósítjuk, és időnként a gyakorlat felülírja az elméletet. Picit arról próbálunk most Önnek tisztelettel beszámolni, amit gondolom az Ön szakmája alapján nagyon helyesen megtervezett, végiggondoltak a Budapest Közút Zrt-nél, azok a gyakorlatban milyen apróbb-cseprőbb problémákat okoznak, amiket érdemes lenne korrigálni, de ehhez kell az Önök részéről a partnerség, amit bocsánat, és nem megbántva Önt nem mindig érzékelünk, én legalábbis az Ön válaszából. Kérem, törekedjünk erre, mert nem rossz szándék, vagy bántó szándék van bennünk, hanem az, hogy még jobbat vagy még tökéletesebbet alkossunk. Rajzoltam, amíg Ön beszélt. Ezt hívják halszálkás parkolásnak, azért hívják halszálkás parkolásnak, mert halszálkát eredményez. Ami meg most van, azt nevezzük cápafognak. A kettő között nagy különbség van a beállítás irányában. Itt a gépkocsink, én itt tolatok, és így teszem be szögbe a kocsit. Ugye? Ennél a történetnél pedig úgy állunk be, hogy jövök és beteszem ebből az irányból, és amikor kitolatok, akkor így tolatok ki. Itt, amikor én állok be, akkor ennek a gépkocsinak itt ez a része, amit én itt bekarikáztam, be fog lógni az én tolatási irányomba. Teljesen mindegy hogyan csinálom, ha ez egy nagyobb típusú gépkocsi, ez fog lógni. Ezt nekem korrigálnom kell. Úgy tudom korrigálni, hogy kiteszem 90 fokba, de nekem nem 90 fokba kell beállnom, hanem dőlve kellene beállnom, és centizek, mert nem férek el másképp. Ez itt, a kerékpárforgalom miatt, hátul, mert ő eljön hátul, a kerékpáros pedig nyilván nem fog jönni hátul, mert nem fog megállni a tolató kocsinál, totálisan vakon történik, mert én előrefigyelek, hogy ezt a kocsit ne „koccoljam” le. Sokkal balesetveszélyesebb szerintem ez a parkolási megoldás, mint az, hogyha meghagyjuk a halszálkát. Mert a halszálkánál én itt kiállok, kétségtelen tény, hogy van egy pár centiméter, amit vakon teszek meg, de bocsánat, amikor én beülök a gépkocsiba, mindig elnézek jobbra, balra, nem jönnek-e éppen aktuálisan kerékpárosok. Ha megnézi, itt nincs akadályozó tényező, ki tudok állni, nem kell korrigálnom. Ennél a parkolásnál, mert ez nem halszálkás parkolás, hanem cápafog, mondjuk ezt, ennél pedig vannak akadályok, beakad a kocsinak az orra, nem tudok itt olyan szöveget találni. De lehet, hogy én vagyok az ügyetlen ebben a történetben, ahol ne akadnánk be. A párhuzamos parkolás pedig nagyon szimpatikus nekem, tehát ez kifejezetten lenne. Azt gondolom, és kellő tisztelettel Olivért küldeném a lakókhöz, hogy tájékoztassa őket, és nem vállalnánk mi ezt magunkra. Szerintem nekünk, politikusoknak a szakma a fontos, akkor kerüljön előtérbe a szakma, és hallgassa végig azokat a véleményeket, hogy mi lenne ott ebből. Nyilván poénosan próbálom megfogalmazni azt, hogy eléggé nagy problémát okoz nekünk az, hogy csökkentettük a parkolóhelyeknek a számát. Valahol egyet is értek ezzel, mert szerintem egy közterületnek a hasznosítása az részben helyes parkolóhelynek, de nyilván van egy észszerűségi határ, aminek a keretén belül tudunk mozogni. Azt gondolom, hogy most ennek a környékén járunk. A Lónyay utca – Kinizsi utca versus Ráday utca – Kinizsi utcai sarok. Lámpa. Rajzoltam. Itt jön a kerékpárút és hozzuk fel itt a vége felé a járdára, és vigyük rá konkrétan erre a gyalogos átkelőhelyre, és értelemszerűen itt vezessük vissza. Szerintem van rá hely, szerintem elférni mindkét helyen ez a dolog, és itt konkrétan annyi lenne, hogy ott a jelzőlámpákon a bácsit, aki áll, lecserélnénk bácsi versus kerékpárosra. Van jó pár ilyen kereszteződés, és akkor a lámpa talán lehet, hogy visszaállítható lenne. Azt érzem, és azt gondolom, hogy tényleg problematikás az a kereszteződés, egyébként pedig lehet olyan megoldás is, csak azt azért nem mondom, mert szerintem azt úgysem tartanák be, hogy táblával kiteszünk egy olyat, hogy „Kerékpárút vége”, de azt nem tartaná be, hanem „belerongyolna” a kereszteződésbe. Tehát ez nem jó megoldás, ezt én is érzem. Talán ez, ami valamennyire működőképes lehetne. „Járdasziget kiemelés”. Azért vagyok egy picit nehéz helyzetben, mert amikor ezzel a Lónyay utcával és az egész Bakáts projekttel kapcsolatban leültünk a BKK Közút Zrt. szakembereivel, akkor még BKK Közút Zrt. volt, akik itt voltak egyeztetni ezzel kapcsolatosan, akkor bizonyos kérdésekben homlok egyenesen

más álláspontot fogalmaztak meg. Mi igyekszünk a szakmának az álláspontját figyelembe venni, és ezen logika mentén megfogalmazni a javaslatunkat, mert a megoldásokban vagyunk érdekeltek. De, amikor elhangzik az, hogy a Lónyay utcából azért nem lehetséges a Petőfi-hídra kihajtani, mert balesetveszélyes, és akkor ez a rendező elfogy, akkor kerüljük el a balesetveszélyes szituációkat, nagyon helyesen. Amikor felhívjuk a figyelmet máshol, más kikanyarodásnál, hogy az is balesetveszélyes, és ott meg kapunk rá választ, hogy az miért nem balesetveszélyes, akkor nehezen tudjuk felvenni a fonalat. Tehát, hogyha például a kikanyarodás a Hőgyes Endre utcából 3 sávon az Üllői útra nem balesetveszélyes lámpa nélkül, akkor nehezen értjük azt, hogy egy lámpa hiányában, már bocsánat, a lámpa nem a mi ötletünk volt, az Önöktől érkezett, hogy csak úgy lehet megoldani a Petőfi-hídra való balra kikanyarodást, ha odateszünk lámpát. Jó, lehet, hogy éppen az aktuális kolléga azt a pillanatot próbálta megoldani, nem tudom, de ez Önöktől érkezett, ez konkrétan Önöknek volt egyébként a javaslata, hogy ezt így lehet megoldani. Volt más javaslat is, tehát három javaslatot fogalmazott meg az a munkatársuk, aki éppen ott volt és egyeztetettünk, de három javaslatot fogalmazott meg. Ezek között ott volt a lámpa, és konkrétan az a kérdés hangzott el azon az egyeztetésen, hogy gondoljuk végig, hogy melyik megoldás lehetne a jó ebben a történetben. Mi most itt ebben a Bizottságban letettük a mandátumot a lámpa mellett, hogy mi azt gondoltuk, hogy az a legjobb megoldás, volt olyan, hogy menjen ki egyenesen, és ott legyen egy visszafordulása a Soroksári út – Közraktár utcán, tehát ahol a Petőfi-híd az azon a részén, ahol a buszok most is visszafordulnak, és ott van kanyarodósáv, és úgy lehessen felhajtani a Petőfi-hídra. Tehát volt 3 javaslat, ezeket mind elvettük, és a lámpa mellett voksoltunk, de ezek Önöktől jöttek, ezt azért szögezzük le. Lámpa, nem lámpa, autós elkényelmesedés. Nem kerületi példát fogok mondani. Az Etele úton az 1-es villamosnál végig az összes balra kanyarodás lámpás kereszteződés lett hosszú lámpákkal. Miért? Ott nem kényelmesednek el az autósok? Budapesten nem egy helyen van, ahol balra kell kanyarodni, villamos mellett belátható szakaszok, oda ki vannak pakolva a lámpák, gyönyörű szépen be lettek lámpásítva. Ott nem kényelmesednek el az autósok? Ez teljesen indokolatlan. Bocsánat, de én sokszor úgy érzem, hogy az a lámpásítás ott végig teljesen indokolatlan. Ráadásul működik 22 óráig, amikor már a kutya nem jár arra. Bocsánat, nem érzem a koherenciát sokszor. Jó lenne, persze értem, hogy sok tényező van, meg a villamos nagy, nagyot csap, elsőbbséget kell annak adni, de ott meg a kerékpáros van. Azt gondolom, hogy a kevésbé védett, mert egy kerékpáros kevésbé védett, egy gyalogos kevésbé védett, mint egy gépkocsivezető, azoknak a védelme szerintem a legfontosabb, amikor közlekedésről beszélgetünk. Ha lámpával lehet, szerintem lámpával lehet, a legnagyobb védelmet biztosítani egy gyalogosnak meg egy kerékpárosnak, akkor emellett fogok érvelni. Közben hoztam egy másik példát, ahol meg lámpás védettség lett, ott le van védve a gépkocsi, hogy el tudjon szabályosan kanyarodni, helyesen a villamos által, közben azért megjegyzem, hogy ritkábban jár a villamos, meg a gépkocsivezetőnek azért van olyan dolga, mert van neki jogositványa és KRESZ vizsgálója, hogy elnézzen jobbra, balra, közben még ennél a kereszteződésnél olyanokat nem védünk lámpával, akiknek nem kötelező KRESZ vizsgálóval rendelkeznie, egy gyalogosnak, egy kerékpárosnak nincs erre szüksége.

**Reiner Roland:** Csak egyetlenegy gyors mondat vendégeink védelmében, hogy amikor 2 évvel a Bakáts tér átalakítása kapcsán ezekről a kérdésekről beszéltünk, akkor nem a KÖZÚT-nak, hanem a FŐMTERV-nek voltak ott a munkatársai. Láttam, hogy ők sem emlékeztek arra, hogy mi lehetett ez a megbeszélés. Ott a FŐMTERV volt, és ez a felhajtósávok opció speciel nem merült fel. Tehát ez a megállósáv, direkt visszakerestem a korábbi dokumentumokat, az volt, hogy fel lehessen hajtani. Arra mondták, hogy azt nem támogatják, és valóban ott a lámpás csomópont. De ez a beiktatott, jelenleg a holttérbe tartozó sáv az én jegyzeteimben nincs benne, mint opció. De mindegy, az más társaság volt.

**Zombory Miklós:** Az előttem szólóval egyetérténe, hogy az a bizonyos félúton megállok a Boráros térről ki, azért azt nem tudom. Elég sokat költünk a közlekedésre, nem tudom, hogy az a 15 millió mennyire befolyásolja a Budapest Közút Zrt-t, de én is nagyon-nagyon a lámpa mellett kardoskodnék. A másik, amit Torzsa Sándor képviselőtársam mondott a Lónyay utcai, Ráday utcai és Kinizsi utcai lámpákról, úgy érzem, hogyha a lámpát nem használjuk, akkor visszafejlődünk. Ilyen címen akkor akár le is szerelhetjük, mert egy közönséges egylámpás, sárga villogós lámpa ott kiválóan megfelel, de úgy érzem, hogy ez egy hatalmas visszalépés. Azon kellene elgondolkozni, hogy a kerékpáros lámpa, aminek nem kell automatika, hiszen az előbb elmondta még Ön is, hogy az ki tudná szolgálni, tehát csak a fényjelző készülék telepítése a kerékpáros számára, az úgy érzem, hogy egy előre lépés lenne, és nem visszalépés. Az a bizonyos Ráday utca, hogyha visszafelé megyek gépkocsival, akkor szabálytalan, azt mindenki tudja. Viszont láttam olyan fényjelző készüléket, ahol maga a fényjelző készülék búrójában van benne egy kerékpáros. Tehát azzal el lehetne oszlatni az autósoknak az ilyen irányú vélemét, hogyha mind a Ráday utca – Boráros tér, tehát ahol ott a tábla, ott valamilyen módon jelezni, hogy: „Hát öreg, ez

a kerékpárosé”. Ugyanúgy a Bakáts utcai egyirányú utca, a Lónyay utca és a Közraktár utca között, ha valaki fordítva közlekedik, akkor látszódnak a fényjelző készülék, 3 db búrát kellene kicserélni, amiben benne van az, hogy kerékpár, és akkor egyértelmű, hogy nem az autósé, hanem a kerékpárosé. Amit még felírtam, arra nem kaptunk választ, hogyha itt elmegyünk reggel, hozzuk a gyereket a Bakáts téri iskolába, akkor ne kelljen balra menni és kivárni a Patróna Hungária iskolába járó gyerekek szüleinek a gyerekét, mire kiszáll, a táskát megfogja, hadd ne részletezzem, hanem itt a Schöpf-Merei Kórház előtt el lehetne menni jobbra, még szintkülönbség sincs, tehát ez is valamilyen forgalomcsillapításra ezt még a Tompa utca be tudná „nyelni” szerintem. Erre nem válaszolt.

**Szuromi Olivér:** Rögön az utolsó reagálnék, mert amikor már nem volt nálam a szó, eszembe jutott, hogy erre nem válaszoltam. Ez nem a mi döntésünk. Az Önkormányzat által készített terv ezt tartalmazta, részéről tartalmazhatja azt is, hogy ott kihajtanak a Tompa utca felé, de egyébként nem is tudom, 4-5 éve zajlott ennek a tervfelújításnak a terve, mindig azt tartalmazta, hogy ott nincs úttest, és az Önkormányzat kívánalma szerint készítette el a FŐMTERV, illetve az utána lévő tervező ezt a tervet. Szakmailag mi azt fogadtuk el, hogy a tervnek minden része helyes forgalomtechnikailag és megfelel a műszaki előírásoknak. Meg kell nézni, hogy maga az a burkolat, amit odaépítettek alkalmas-e arra, hogy a közúti forgalom haladjon rajta. Alapvetően ezt a tegnapi kisebb csoportos egyeztetésen is mondtam, hogy a forgalomcsillapítás szinte kivétel nélkül nem a forgalomtechnikai kezelő döntése szokott lenni, hanem az önkormányzatoké, mert az Önkormányzat tudja ezt. A forgalomcsillapítás jellemzően a mellékút hálózaton jelentkező tevékenység vagy feladat, és az ottani körülményeket az önkormányzatok jobban ismerik, mint mi. Tehát bármelyik önkormányzat, bármelyik kerület területén, ha forgalomcsillapítás van, azt nem mi döntjük el, hanem mi kvázi csak, mint engedélyező hatóság veszünk részt ebben a feladatban. A Bakáts tér esetében is ez így volt, mindig azt tartalmazta a terv, hogy ott nincs úttest, és a Ráday utca mentén sincs úttest. Ez volt az önkormányzati szándék. Erre most nem tudok többet mondani. Át kell ezt gondolni az Önkormányzaton belül. Erről eszembe jutott egy kérdés, vagy egy dolog, hogy Deutsch úr mondta, hogy a közútkezelést a tér kapcsán is vegye át az önkormányzat, de azt nem kell átvenni, mert ott már eleve az Önkormányzat a közútkezelő. Viszont azt tegnap is elmondtam, és itt is elmondom, hogy a forgalomtechnikai kezelő minden körülmények között a Budapest Közút Zrt., tehát a Bakáts téren sem lehet megváltoztatni a forgalmi rendet a mi jóváhagyásunk nélkül. De mint ahogy az előbb mondtam, hogyha az Önkormányzat azt a döntést hozza, hogy ők szeretnék átengedni a forgalmat itt a Schöpf Merei Kórház előtt, és erről készül egy terv, és az megfelel az előírásoknak, akkor részünkről az tud akár jóváhagyást kapni. Tehát a forgalomcsillapítással kapcsolatos kérdésekben az önkormányzati döntésekre hagyatkozunk. Megpróbálok még sorban válaszolni arra, amit Takács Krisztián elnök úr tett fel. Két kérdés volt, most hirtelen nem is emlékszem rá. Az egyik az volt, hogy ferde parkoló vagy párhuzamos. Még egyszer elmondom, hogy lehet a parkoló párhuzamos és ferde is. Azt megértem, ahogy Takács Krisztián említette, az egyharmadával csökkenti a férőhelyek számát, ha párhuzamos lesz a ferde helyett. Viszont azt a rajtot nem teljesen értettem, elnézést kérek, ha én is tiszteletlenül tűntem volna, csak amiket Ön mond, azzal értek legkevésbé egyet. Ez a megállapítás onnan jött, de alapvetően a kezemmel próbálok most megmutatni, hogy most arról van szó, hogyha a Lónyay utcán felfelé megyünk, akkor ez a jobb oldala a parkolónak, oda így kell beállni. Jön az autó, beáll orral, kitolat és elmegy. A tolatós parkolónál pedig megérkezik, betolat és aztán elmegy. Tehát derékszögű kanyarok nincsenek benne, ez 45 fok.

**Torzsa Sándor:** De van benne, mert látja. Ez a gépkocsi itt parkol, és az ívembe, ahogy állok be a parkolóhelyre, neki a jobb vagy bal, nem tudom hátsó része, amit itt bekarikáztam, belóg az én ívembe. Nekem muszáj korrigálnom.

**Szuromi Olivér:** De nem kellene belelógnia, igazából ez a jobbra húzódás szabálya.

**Torzsa Sándor:** Értem, csak ott a másik oldalon is gépkocsik parkolnak. Ez a rész is kilóg. Tehát ahhoz, hogy én elférjek, muszáj középről indulnom, mert vagy ettől a kocsitól nem férek, vagy a másiktól. Nekem muszáj egyet korrigálni, és csak derékszögben tudok egyet korrigálni, de utána megint vissza kell húznom.

**Szuromi Olivér:** Igen, értem most már értem. Igen, tehát amikor betolatunk a ferde parkolóba, akkor, mint a targonca az autónak a hátul lévő része mozog ki. Tehát az autónak az eleje mozog ki oldalra. Rá kell készülni akkor erre a manőverre egy kis enyhén balra húzódással. A Műegyetem rakparton 20 éve tolatós ferde az egyik irányban a parkolás. A Szemere utcában, az V. kerületben 10 éve. De 7-8 éve is több ilyen utca van. Ezek működnek. Szakmailag erre azt tudom erre mondani, hogy akkor a szembekerékpározás megtarthatósága lesz kérdőjeles. Akkor összefoglalom, hogy tehát úgy lehet a menetirány szerinti baloldalon „orros ferde parkolás”,

hogya a szembekerékpározás nincs. Tehát szakmailag nekünk ezek a változatok, amiket fel tudunk kínálni, hogy „orros ferde parkolás” szembekerékpározás nélkül, vagy szembekerékpározás esetén „tolatós ferde” vagy párhuzamos parkolás. Ez a kínálat, ha így nézzük, és ezekből lehet megalkotni a Lónyay utca parkolási rendjét.

**Torzsa Sándor:** Azt mondja meg nekem, hogy a kerékpárosnak nem mindegy, hogy mikor ütöm el? Hogy amikor leparkolok, vagy amikor kiálllok?

**Szuromi Olivér:** Beparkolásnál a kerékpáros szemből jön, a szélvédőn át tökéletesen látható, amikor tolatva ferdén parkol, indulásnál pedig szintén nem sokkal kisebb a kitakarás, hiszen a járművezető előre néz, ott van a szélvédő.

**Torzsa Sándor:** De Olivér, látott már Ön olyan kerékpárost, aki megáll és megvárja, hogy egy gépkocsivezető beparkoljon? Ott tolatok és el fog menni a hátam mögött, és én előre nézek, mert nem akarom azt a szerencsétlen másik kocsit „lezúzni”, mert kilóg, és nem nézek hátra, és ott van a hátam mögött a kerékpáros. Nem „zúzom” le, világos, hogy miért indulok meg hátra, csak feltartom a forgalmat, balesetveszélyes szituációt, nem áll meg a kerékpáros, nem várja meg, hogy beparkoljak. Igen, igaza van neki. Csak az a helyzet, hogy azt a tényt kell figyelembe venni, hogy a kerékpárosoknak a döntő többsége nem tartja be a KRESZ-nek a szabályait. Nincs ezzel semmi probléma, ez egy bekódolt történet, nekik nincs is KRESZ vizsgájuk, és nincs is jogosítványra kötelezettségük. Átmennek a piroson, nem probléma, lehet. Átmennek a zebrán, nem szállnak le a bicikliről, nem probléma, lehet. De ezt bele kell venni. Értem azt, hogy tartják be a kerékpárosok a KRESZ-t, csak amikor véletlenül elütök egy kerékpárost, akkor nem az lesz, hogy a kerékpáros lesz a hibás, ő csak részben hibás, de nekem nagyobb a felelősségem, mert nekem van egy KRESZ vizsgám. Tehát kódoljuk már be azt, hogy a kerékpáros nem fogja betartani a KRESZ-t, nem fog megállni, nem fog nekem elsőbbséget adni. Értem, hogy nem helyes, de akkor is ez a valóság, ez a gyakorlat, és ezzel mindig nekünk kalkulálni kell, meg számolni szerintem, de lehet, hogy rosszul gondolkodok ebben a történetben.

**Szuromi Olivér:** Azért azt szeretném elmondani, hogy arra elég sok panaszt kapunk, hogy a kerékpárosok hogyan közlekednek. Igen, a valóság az, hogy valóban elég nagy számban előfordul szabálytalanul közlekedő kerékpáros. Nyilván nekünk a forgalmi rendet a szabályosan közlekedőkhöz kell alakítanunk, és ahhoz is alakítjuk. Nem tudunk mit kezdeni azzal, hogy a kerékpárosoknak a közlekedési kultúrája ilyen. De egyébként az autósok és a gyalogosok közlekedési kultúrájával sem tudunk mit kezdeni. Habár én érzem a javulást, már csak abban az időszakban is, amióta én praktizálok, de lassan javulnak ezek a dolgok. Összességében azt tudom mondani, lehet, hogy merevnek tűnünk, nem vagyunk rugalmasak, de továbbra is három lehetőséget fel tudunk kínálni, hogy a Lónyay utcában milyen legyen a parkolási rend, az mivel jár. Ezekből kell választani. Alapvetően ez a három verzió, ami mögött az egész BKK Zrt. és Budapest Közút Zrt. szakmai álláspontja van. Nyilván mi e mentén mozgunk.

**Torzsa Sándor:** Olivér, én úgy érzem, hogy szavakkal nem fogom tudni Önt meggyőzni, jöjjenek a tettek. Eljön velem a Lónyay utcába? Nincs olyan messze, itt a bizottsági ülésen, és megmutatom Önnek ezt a problémát. Biztos vagyok benne, ha kijön, látni fogja, akkor lehengerlem és biztos vagyok benne, hogy meggyőzőm és érteni fogja azt, hogy miért szolgalmazom ezt eléggé erőteljesen, és miért gondolom azt, hogy amit én mondok, az kevésbé balesetveszélyesebb a kerékpáros szempontból, mint ami a jelenlegi állapot.

**Szuromi Olivér:** Torzsa úr javaslatára, akkor majd részt veszek egy ilyen kis helyszíni bejárásán, de szerintem a többi témával menjünk tovább. De egy kis segítséget kérnék, mert most így elvesztettem a fonalat, hogy még milyen kérdések is merültek fel, és azokra igyekszem válaszolni.

**Takács Krisztián:** Akkor egy kicsit összesítem. Tehát a tolatás rendjénél nagyjából úgy érzem, hogy egy olyan nyugvóponton jutottunk, nem teljes egyetértéssel, hogy elsősorban azt kellene megnézni, hogy az egyik helyen ki kellene alakítani egy tervet, ahol nem tolatós, hanem „orros” parkolás lesz, a másik helyen marad egyelőre a tolatás, és megnézzük ezt. A Lónyay utcából a Petőfi-híd irányába történő felkanyarodással kapcsolatosan, ha jól értem, akkor már van egy ilyen terv, illetve javaslat erre. Akkor azt kérném, hogy azt kapják meg a Bizottság tagjai is. A Lónyay utca – Kinizsi utca kapcsán azt javaslom, hogy vizsgáljuk meg azt, hogy mennyire működőképes az, hogy ezeket a „járdafüleket” létrehozzuk, mert egyébként én is nagyon sok visszajelzést kaptam ez ügyben, és először az emberek aggodalmaskodtak, hogy akkor itt pontosan mi van, és hogy van, mi lesz a továbbiakban. Viszont amikor elmagyaráztam a lakóknak, hogy itt most ennek az oka az, hogy a kerékpáros forgalmat így lehetett lerendezni és megoldani, akkor mivel rengeteg olyan ember van, aki autóval arra jár, de egyébként kerékpározik

is, ezért többen megértőek voltak ebbe az irányba. Az egyetlen igazán nagy probléma, ami még mindig fennáll, az maga a busz. Ez is szerintem így félig megoldódni látszik. Ami felmerült még korábban kérdés, az a Kiss and ride parkolóhely kialakítása. Most Alpolgármester Úrral egyeztettem, és például itt a Bakáts téri iskolánál létre van hozva egy ennek dedikált hely, viszont itt tudtommal itt még jogi szabályozási háttér van, hogy létre kell hozni egy olyan fogalmat, ami ilyesmi? Majd erre szeretnék választ.

**Zombory Miklós:** Hát, én még mindig nem nyugodnék le a Kinizsi utca – Lónyay utca, illetőleg Ráday utca terén, megoldható-e, hogy valamilyen felmérést, vagy valamilyen irányarat, irány tangenst kapnánk, hogy ez mibe kerülne, mert a „járdafüleket” sem ingyen csinálják, ha jól tudom. A kerékpáros bizonyos kiegészítő lámpa, amit az úgynevezett főlámpa irányítana, mennyibe kerülne? Mennyiben „fájna”? Ezt azért szeretném, hogyha látnánk, mert tulajdonképpen a megnyugvás az lenne. Így egyszerűbb az, ha levesszük a lámpákat, és akkor senkinek nem okoz problémát. De ismét elmondom a jegyzőkönyv kedvéért, hogy az egy nagyon nagy visszalépés, mert ott van kinn a lámpa, ott van ki a rendszer, az automata, ami működtetné, de 2 éve nem működteti, akkor ezt vagy leszerelni, ami visszalépés, vagy szerintem 4-5 millió forintból megoldható lenne, hogy kiegészítsük a lámpát, és akkor a „kecske is jól lakik és a káposzta is megmarad.”

**Takács Krisztián:** Gondolom a „járdafülek” létrehozása együtt jár a lámpák eltávolításával is, mivel ugyanazon a területen folyik a munkálat.

**Szuromi Olivér:** A Lónyay utca – Boráros tér végére, ahogy említettem, igen már van egy rajz. Akkor az majd, ha körbe megy itt, akkor arra majd még visszatérünk. A Lónyay utca parkolásának témájában már nem bővíteném tovább a szót. Egy témára, amit Zombory úr mondott, arra visszatérnék, hogy a Bakáts utca végében azt a járműveknek szóló jelzőlámpát olyanra cseréljük le, amelyik kerékpáros „maszkot” tartalmaz. Ez egy teljesen jó ötlet, ezt már el is raktároztam.

**Zombory Miklós:** A másik pedig a Ráday utca – Boráros tér, ahol csak tábla van, ott is valamilyen módon van megoldás arra, hogy: „Öcsi, ez a kerékpárosé, tehát nem az autósé! Ne csináld azt, hogy megfordulsz!”. Mert ugye két garázs van, a Ráday utcán van kettő, meg a Goethe Intézetnél, sőt három van, a Goethe Intézetnél és a Bakáts Centernél. Három helyről tudnak gyakorlatilag fordítva kimenni a garázból, ahol nincs tábla, se a Goethe Intézetnél nincs, hogy balra kanyarodj, jobbra, ha feljön a mélygarázból, ugyanígy se a Ráday 52. számnál, se a Bakáts Centernél. Ott is egyértelművé kellene tenni, hogy ez a tábla a kerékpárosé. Az jó lenne. A harmadik elraktározás pedig a lámpa, mert azt nagyon-nagyon sokan kérik. Nem hiszen, hogy a kiegészítő lámpa miatt megrokkanna a Budapest Közút Zrt.

**Szuromi Olivér:** A Bakáts utcát mondtam, hogy ott a jelzőlámpa módosításáról intézkedünk. A jelzőtábla esetében a Ráday utca kapcsán egy kicsit nehezebb a helyzet. Az a gyakorlat, hogy a kerékpárosoknak szóló táblák egy kicsit kisebbek, mint a járműveknek szólóak. Konkrétan a járműveknek 600 mm széles táblák vannak kitéve, a kerékpárosoknak pedig 450 mm széles táblák. Megnézzük, hogy a Ráday utcában milyen méretű tábla van, és ha nem kerékpáros méret, akkor azt kisebbre cseréljük. A Kinizsi utcai lámpák kapcsán pedig még egy dolog eszembe jutott. Ez a téma felmerült a tegnapi kisebb csoportos egyeztetésen is. Ott igazából megígértük, csak ezt most még itt elfelejtettem mondani, hogy végzünk egy újabb forgalmi vizsgálatot a közeljövőben. Ezt most nem tudom megmondani, hogy pontosan mikor lesz, de április közepe előtt valószínűleg ezt elvégezzük. Amúgy nekem az az álláspontom vagy véleményem, hogy határozottan növekszik a forgalom. Most sokkal nagyobb a forgalom, az elmúlt 2 évben most a legnagyobb a forgalom, és ez látványosan növekszik. Amikor a vakoló mester vakolja a falat, egy idő után pontosan tudja, hogy mennyi vakolatot kell a kanálra tennie, hogy az egy húzás a végére tökéletesen elfogyjon. Nekünk a forgalmi terhelésre vannak már ilyen jó megérzéseink, csak a látványból, és ebből is egyértelműen látszik, hogy folyamatosan növekszik most a forgalom. Gyanítható, hogy akár nagyobb forgalmakat tudunk még mérni, mint tavaly októberben, novemberben. Ezt a vizsgálatot elvégezzük, és azt javaslom, hogy amíg ennek a vizsgálatnak az eredményét nem küldjük meg, addig minden elhangzott szempontot tartunk talonban, és annak a vizsgálati eredménynek az alapján esetleg erről egyeztessünk újra. A „Kiss and ride” parkoló kapcsán azért vonakodnék egy kicsit a válaszadástól, mert párhuzamosan nálunk tegnap volt egyeztetni a FEV IX. Zrt-től Borbély László úr és egy általa megbízott tervező, akinek az lenne a feladata, hogy megtervezzenek itt a Haller utcáig terjedő részéig a IX. kerületnek lakossági kizárólagos parkolóhelyeket, rakodóterületeket, mozgássérült várakozó helyeket, „Kiss and ride” témát, és mobilitási pontokat. Ezeket vizsgálják felül, és az egész tömbre készüljön egy terv, egy felülvizsgálat, illetve egy intézkedésekről szóló terv. Ez a csomag, ahogy említettem,

tartalmaz kiss and ride fejlesztést. Alapvetően erre a munkára hagynám azt, hogy itt a tömbön belül ez hogyan változik. Viszont általánosan azt lehet elmondani, hogy a „Kiss and ride”-nak alapvetően nincs semmi egyedi jelzés hivatalosan, az egy várakozni tilos tábla egy hosszkorláttal, és akkor annak a hosszkorlátnak megfelelő szakaszon meg lehet állni, ki- beszállni az utasnak, és akkor a jármű elmegy. Egy-két helyen, de ez nem egy hivatalos tábla, kikerül ez alá a „várakozni tilos” tábla alá egy négyzet alakú tábla, amin egy kék háttérben egy fej kilóg egy autóból és pusztít ad az autó mellett álló kisebb termetű embernek, tehát valószínűleg egy gyereknek, és rajta van ezen a táblán, hogy „K+R”. Mi nem emelünk semmi kifogást ennek a táblának az alkalmazása ellen, viszont azt tudni kell, hogy ennek a táblának semmi joghatálya nincs, ez csak a „várakozni tilos” táblának az értelmezését segíti, hogy az miért van ott. Viszont most van egy új elképzelés, ez a „Kiss and drive” tábla, tehát két dologról beszélünk, a „kiss and ride” azt jelenti, hogy valaki megáll, az utasa kiszáll, és elgyalogol vagy tömegközlekedik, a „Kiss and drive”-val kapcsolatosan még én sem tudom pontosan, hogy mit jelent, de ez valószínűleg azt fogja jelenteni, hogy az autó megáll, de onnan lehet, hogy autóval mennek tovább, ami lehet, hogy egy „carsharing”-es, tehát egy ilyen megosztott jármű. Gyakorlatilag a BKK Zrt-től még most indul el ennek a kifejezésnek a megvalósítása a terepen, tehát ilyen még nincs a városban, csak „Kiss and ride”-ok, amit a „K+R”-rel jelölünk. De alapvetően az jellemző, hogy iskoláknál és nagyobb csomópontok környékén „Kiss and ride”-ok már vannak a városban, és ez jellemzően egy „várakozni tilos” tábla 10 méter hosszal, vagy ehhez hasonló. Végül is mi a kérdés? Tehát, ha az iskola előtt van, akkor az maradhat, és szerintünk rendben is van. Egyéb jelzést nem tartunk szükségesnek feltétlenül, de ez a kék tábla kikerülhet, ha erre van igény.

**Zombory Miklós:** Még mindig a „kaptafánál” maradva, magyarul a Kinizsi utca – Lónyay utca kérdésénél, de főleg a Lónyay utcánál érdekes, hiszen a Kinizsi utca – Lónyay utca kereszteződésnél a 15-ös busz önmagával is találkozik, hiszen megy a Lónyay utcába a Kálvin tér felé, illetőleg jön az Üllői út felől a Közraktár utcába, Tehát akár 15 –ös busz másik 15-össel, akár 115-ös busz 115-esl, hadd ne soroljam, hogy hány változat van, illetőleg a Kinizsi utcában még ott van a troli is. Ezt azért ennek a lámpának a „leszerelése” előtt nagyon át kellene gondolni, mert mind a két irányból a kereszteződésnél végül és BKK – BKV autóbusz, illetőleg troli közlekedik. A múltkor egymást szidta a 15-ös és a 115-ös buszvezető, az egyik a Lónyay utcán ment, a másik Kinizsi utcán. Szóval nem akarom itt a részleteket elmondani, mert fölösleges ezzel terhelni a jegyzőkönyvet és egyebek. Tehát ezt nagyon-nagyon szeretném, ha átgondolnák még egyszer, és sikerülni meggyőzni a jelenlévőt is és a jelen nem lévőket is, az fontos lenne.

**Torzsa Sándor:** Nem beszéltünk össze, tényleg, mert amit Szuromi Olivér mondott, hogy növekszik a forgalom, sajnos én is azt tapasztalom. Mindig ilyenkor, amikor van egy empirikus tapasztalat, akkor nekünk, politikusoknak fel kell tennünk azt a kérdést, hogy vajon az a politika, amit mi képviselünk, hogy legyen forgalomcsökkenés, mennyire működik a gyakorlatban. Tehát amikor azt érezzük, hogy megteszünk döntéseket, hogy csökkentjük a forgalmat, közben a tévyszámok meg mást mutatnak, akkor lehet, hogy az a politika, amit mi képviselünk, az korrekcióra szorul, mert azt gondolom, hogy azért, mert nem csökken a forgalom, azért nem lehet kizárólagosan és csak a közlekedési szakembereket felelőssé tenni, mert ez egy bonyolultabb kérdés. Sokat foglalkozok hálózatelméletekkel, és azt pontosan tudom, hogy a csomópontoknak a méretét csak úgy lehet csökkenteni, ha a kapcsolódási pontoknak a számát csökkentjük. Igenis úgy vannak megszervezve a különböző közszolgáltatások és a különböző intézményesüléseink, hogy az valahol forgalmat generál. Akkor ott erősebb lesz a forgalom, mint azokon a területeken, mint ahol nincsenek ilyen típusú olyan intézmények, amelyek forgalmat generálnak, ott gyérebb lesz a forgalom. Célszerű lenne, és nekem lenne egy javaslatom, amit fel is írtam már előzetesen, két dolognak javaslom a megfontolását Alpolgármester Úr. Már láttam, hogy jó nagy levegőt vett. Az első olyan dolog, ami szerintem forgalmat csökkentene a továbbiakban Ferencvárosban, hogyha a parkoló társaságnak az ügyfélszolgálati irodáját elköltöztetnék a Lónyay utcából. Javasolnám valahol a Vágóhid utcai tengelynek a kialakítását. Gyakorlatilag ott eléggé gyér a forgalom, érdemes lenne végignézni azt, hogy a kerületnek melyik olyan pontjára lehetne ezt eltelepíteni, mert önmagában, ha valaki megy a parkoló társaságnak az ügyfélfogadási irodájába, az gépkocsival fog menni.

**Reiner Roland:** Ez a mondat foglalja össze a problémát, hogy a város közepén valaki szükségszerűen autóval megy.

**Torzsa Sándor:** Értem, de bocsánat azzal fog menni, mert ő gépkocsis. Tehát a parkoló társasághoz, aki elmegy, az gépkocsis, nem a biciklis parkol, és nem a biciklisnek van ott ügyintézőnivalója, hanem a gépkocsivezetőknek, tehát amikor ők eljönnek kiváltani a lakossági parkolási engedélyeket, ami egy eléggé nagy forgalmat generál,

akkor szerintem, nem tudom alátámasztani kutatásokkal, mert nincsenek ilyen kutatások, csak egy erőteljes feltételezés, gépkocsival fog bejönni, és ez gépkocsiforgalmat generál. A másik ilyen, ami gépkocsiforgalmat generál, és érdemes ezen is gondolkozni, hogy vajon itt a Bakáts téren van-e jó helyen az Okmányiroda? Végig kellene azt gondolni, hogy ezt a Bakáts téri Okmányirodát is elköltöztetni a kerületnek esetleg egy teljesen más pontjára. Szerintem ez két olyan javaslat, amivel lehetne a továbbiakban csökkenteni a gépkocsiforgalmat. Azt kérem szépen, hogy gondoljuk meg, fontoljuk végig, hogy ilyen típusú irányokra nyitottak vagyunk-e. Azt gondolom, hogy tényleg bármennyire „behajtani tilos” táblát, és bármennyi „egyirányú utca” táblát hozunk létre, vannak törvényszerűségek, tehát, ha vannak csomópontok, amelyekre emberek mennek, és ezek nagy csomópontok, mert ott ügyeket kell intézni, és ezeket nem telepítjük, vagy nem arányosan osszuk el, hanem be van koncentrálna egy viszonylag szűk térre, akkor ott dugók fognak kialakulni, szerintem ez teljesen logikus. Még hogyha ezeknek a csomópontoknak egy részét arányosan osszuk el, akkor nyilvánvaló, hogy ezek között a forgalmat is arányosan osszuk el. Ezt javasolnám esetlegesen megfontolásra. Ez nem az Önök asztala, ez már a mi dolgunk, mert nekünk kell abban lépéseket tenni, hogy esetlegesen ezeket elköltöztessük. Azt kérem, hogy ezt gondoljuk végig, bár látom, hogy Alpolgármester Úrnak ez kevésbé tetszik, de talán egy végiggondolást megér.

**Takács Krisztián:** Két dolgot szeretnék hozzáfűzni, az egyik az, hogy maximum annyit tehetünk meg, hogy kikérjük azokat az adatokat, hogy hányan intézik ezeket az ügyeket személyesen. Mert nemrég volt a kerületi egyik „Facebook” csoportban egy ilyen megbeszélés arról, hogy rengetegen ezeket az ügyeket igyekeznek online intézni, és szerintem inkább ezt kellene elősegíteni, mert az embereknek is egyszerűbb lenne, hogy nem egy kevésbé forgalmas helyre kellene fizikailag elmenniük, hanem egyszerűen online el tudják ezt intézni. A másikkal pedig annyit szeretnék hozzáfűzni, hogy az Okmányiroda nagyon sok ideje, mint Kormányablak működik, és az nem az Önkormányzat hatásköre tudtommal, hanem a Kormányé.

**Torzsa Sándor:** Bocsánat, az ingatlan a miénk.

**Takács Krisztián:** Amit az Állam használ. Erre szolgálhat az, hogyha ügyfélparkolót hozunk létre, ahol mondjuk leparkol az, aki az ügyfélszolgálatra érkezik.

**Torzsa Sándor:** Az a forgalmat nem csökkenti.

**Takács Krisztián:** A forgalmat nem csökkenti, viszont amíg itt lesz a Kormányablak, már pedig valószínűleg itt lesz, hiszen az is fontos, hogy itt van mellette a Postapont, ahol be tudják fizetni adott esetben a sárga csekket, hogyha olyan illetéket kell befizetni. Ennek megvannak a maga követelményei, gondolom nem véletlen az, hogy gyakorlatilag az önkormányzati hivatallal egy épületbe került maga ez a Kormányablak. Itt nem teljesen értek egyet azzal, hogy ez egyáltalán önkormányzati hatáskör, sem azzal, hogy megvalósítható.

**Torzsa Sándor:** Szeretem az olyan politikát, ami arról szól, hogy igazából változzanak meg az emberek, de nekünk ne kelljen semmit változtatni. Az mindig egy „tök” jó történet, hogy ne igazítsuk az intézményeinket. Elvárjuk azt, hogy az emberek szálljanak ki a gépkocsiból, elvárjuk, hogy kerékpározzanak, elvárjuk, hogy tömegközlekedjenek, de mi meg a saját politikánkat, a saját intézményesüléseinket, a saját szervezeteinket, sokkal egyszerűbb azt mondani, hogy nem, mi nem alakítjuk, mi nem teszünk ez ügyben semmilyen lépéseket, mi ne változzunk, mi mindent csináljunk úgy, ahogy eddig csináltunk, de az emberek változzanak. Szerintem valahol a kettő között van az igazság ebben a történetben. Például azt is elég sokszor javasoltam, hogy ez a bizottsági ülés konkrétan megtartható lett volna online is. Konkrétan 9 embernek nem kellett volna elindulnia ide. Lehetne sok olyan dolgot tenni, amivel lehetne forgalmat csökkenteni, lehetne tényleg eredményesebben elérni a célt, mint kipakolni a tiltótáblákat, csak az az irány már nem jó, mert ahhoz már nekünk kell változni. És akkor most tényleg Szuromi Olivért bántjuk, hogy miért így vannak, meg miért úgy vannak, ő egy adott területen tisztességesen képviseli a szakmai álláspontot, ami nagyon helyes. De azért az egy lényegesen összetettebb és bonyolultabb dolog szerintem, hogy szerintem egy ember reggel felkel, és miért indul és hova, milyen úti céljai vannak. Annak szerintem csak egy szegmense az, amit Szuromi Olivér képvisel. Van ennek szerintem sokkal több szegmense is, amelyeknek a dimenziói ki sincsenek nyitva, és nem is lehet róla beszélni.

**Reiner Roland:** Nem teljesen értem, hogy mire gondol Torzsa Sándor képviselő úr, amikor azt mondja, hogy az emberektől azt várjuk el, hogy változzanak. Amit az elmúlt másfél-két órában képviseltem, az nem arról szólt, hogy én azt várom el az emberektől, hogy megváltozzanak, hanem azt szeretném ennek a Bizottságnak a tagjaitól,



hogya észrevennék, hogy nem csak autósok közlekednek ebben a városban, ebben a kerületben. Amikor azt az álláspontot képviseli, hogy legyen egy picit kényelmesebb parkolni, cserébe a kétirányú biciklis közlekedést szüntessük meg, ezzel nem értek egyet. De aztán majd lehet, hogy a Bizottság vagy a Képviselő-testület nem így fog dönteni. És az, hogy valaki az autópálya matrica kiváltásáért szükségszerűen autóval érkezik. Tehát miért? Nem. Nem azt a statisztikát kell kikérni, hogy hányan vették át személyesen a matricát, hanem hányan jelezték, hogy ehhez az autójukat is be kell mutatni, mert nem ugyanaz a kérdés. Az meg hogy költöztessük el, persze lehet költöztetni, de nem tudom, hogy a hálózatelmélet mit mond arról, hogyha egy csomópontot egy az egyben átköltöztetnek, akkor a problémát fogom átköltöztetni. Ha jól sejtem, inkább azt kellene megvizsgálni, hogy legyen több ügyfélszolgálat. Hiszen, ha az lenne a cél, hogy csökkentjük a forgalmat, akkor a decentralizáció és nem az áthelyezés a megoldás szerintem. De én nem értek a hálózatokhoz.

**Takács Krisztián:** Alpolgármester Úrnak abban igaza van, hogy például a Belső-ferencvárosiak, pont azért, mert ők ismerik a helyi parkolási és forgalmi viszonyokat, szinte biztos, hogy gyalog mennek el az irodába.

**Szuromi Olivér:** Alapvetően nem a Budapest Közút Zrt-nek a feladata a közlekedési stratégia megalkotása, hanem az a BKK Zrt-nek a feladata. De a kezdeti bizalmatlanság helyreállítása érdekében egy dologra mindenképpen reagálnék, amit Torzsa úr mondott, hogy én is tudom, hogy most egyre több helyen vezetnek vissza azt, hogy az otthoni munkavégzést fel kell függeszteni és vissza kell járni az irodákba. Ez teljesen természetesen maga után vonja a forgalom növekedését. Abban a szerencsés helyzetben vagyok, hogy nekünk csak heti 2 nap kell bejárnunk az irodába, és 3 nap otthon maradhatok a XXII. kerületben. Az más kérdés, hogy most én tömegközlekedéssel jövök be és nem autóval, de attól még ülök a buszon és elfoglalom az ülést, és a metróra is ott vagyok, és utána megyek a közterületen és mit tudom én, kiesik a zsebemből a szemét itt a IX. kerület sarkán, amikor feljövök a metró állomásra. Végül is, mégiscsak nyomot hagyok itt a belvárosban akkor is, ha tömegközlekedem. De alapvetően meg kell változnia az embereknek, nagyon is meg kell változnia, mert az a hozzánk érkező panaszokból nagyon jól leszűrhető, hogy egyértelműen van egy réteg, aki egyáltalán nem akar kiszállni az autóból semmilyen körülmények között. Erre a tegnapi egyeztetésen is mondtam egy példát, de most nem azt mondanám, hanem egy másikat. Ez még 10 évvel ezelőtt volt, amikor a Ferenciek tere átépítése történt. A Kossuth Lajos utcában, az V. kerületben elég komoly közlekedési korlátozás volt, mert az egész aluljáró rendszert meg kellett szüntetni. Akkor írt nekünk egy panaszos, hogy ez teljesen tönkreteszi az ő közlekedését, amikor Gazdagrétről jön dolgozni a Thököly út, nem tudom hány számba. Azt kell tudni, hogy abban az időben 139-es jelzéssel ment egy gyorsjárat a Gazdagréti lakótelepről a Thököly útra, amelyik akadály nélkül ment át a Ferenciek terén, mert annak ott buszsávja volt, míg az autósoknak meg egy „nyomorult” sáv. Ő, nem. Csak arra akarok kilyukadni, hogy márpedig valahogy meg kell oldani azt, hogy aki most autózik, átszokjon autóról másra, de ahhoz drasztikus eszközök kellene. Egy-két „behajtani tilos” tábla tényleg nem fog eredményt elérni, de nem biztos, hogy az a jó irány, hogy akkor most elkezdünk kapacitást csökkenteni mindenféle hálózati elemeken. Itt csak egy dolgot emelnék ki, hogyha megnézünk egy hasonló várost Nyugat-Európában, de nem Nyugat-Európa, mert most kelet vagy nyugat, hanem ott vannak erre jó példák. Mondjuk Amszterdamban az általunk ismert Nagykörút tengelyében van egy autópálya. Vagy Prágában, a mindenki által imádott belvárost szintén a Nagykörút magasságában vezetett alagútban vezető autópálya kerüli el. Tehát Budapesten nincs úthálózat, amin el lehetne kerülni a belső részeket. Azért megy a Lónyay utcában a forgalom, mert nincs Alsó-rakpart. De hát az valahol nonszensz, mert az Alsó-rakparton nem is kellene annak haladnia, aki Soroksárról Újpestre megy, hanem járja körbe az egész belvárosi tömböt. De nincs olyan út, amin körbejárhatná ezt a tömböt, a Hungária gyűrű már nem tudja ezt a teljesítményt produkálni, úgyhogy alapvetően Budapesten az ilyen fő probléma az a szakmai véleményem szerint az, hogy az úthálózat elég komoly hiányosságokkal rendelkezik, és ha abból kell főznünk, ami van, akkor abból nem lehet nagy eredményeket elérni.

**Torzsa Sándor:** Igen a probléma az, hogy a tömegközlekedés is elég nagy hiányosságokkal szembesül, mert átszállás nélkül elég nehéz eljutni, ugyanarra a példára, hogy gépkocsival még dugóban szépen, de mindegy. Roland, igazából ugyanarról beszélgetünk. Az hogy a parkolási társaságnak az ügyfélszolgálati irodáját elköltöztetni, azért mondom így, mert nem hiszem, hogy kettő vagy három irodát kellene létrehozni, de ha decentralizáljuk, akkor decentralizáljuk. Például a József Attila-lakótelepen van egy részönkormányzati iroda, ott például simán ki lehetne alakítani egy olyan rendszert, hogy ott is lehet befizetni, és lehet parkolási társasággal kapcsolatos ügyeket intézni. A Lónyay utcában szintén van egy önkormányzati épület. Azon belül is lehet, hogy ezt ki lehetne alakítani. Erre teljesen nyitott vagyok, csak próbáljunk meg mi is egy kicsit úgy gondolkodni ebben a történetben, és ebben Árva Péter képviselőtársammal szoktam egyetérteni, az óvodáknál, bölcsődéknél és az

iskoláknál szokta felhozni példaként, hogy minél kevesebb közlekedés legyen, amikor a mi intézményeinket valahogy meg kell közelíteni. Amit Szuromi Olivér mond, hogy vannak emberek, akik nem akarják elhagyni az autójukat, azért ezeknek az embereknek van egy olyan része, hogy egészen egyszerűen nem tudja elhagyni az autóját, például az agglomerációból érkezők eléggé nagy problémákkal küszködnek, vagy az egészségállapothoz kötöttség miatt, bár ez egy szűkebb réteg, de sajnos ezek ténykérdések. Javaslom, hogy próbáljuk meg esetlegesen ezt a forgalomcsillapításra vonatkozó gondolkodást egy olyan irányba elvinni, hogy nézzük meg a mi intézményi hálózatunkat, gondoljuk azt végig, nem tudom, hogy vannak-e ilyen felmérések, lehet-e ilyen felméréseket kialakítani, hogy melyek azok az utazási célpontok, amelyek nagyon nagy forgalmat generálnak? Kimutatható-e, hogy mik azok az intézményesülések, ahol nagy gépkocsiforgalom eredményeződik? Ha ezeket a csomópontokat látjuk, hogy hová érkezik nagy gépkocsiforgalom, és azokat elkezdjük kezelni valamilyen úton-módon, akkor szerintem alkalmas az arra, hogy tovább csökkentsük a Belső-Ferencvárosnak a terheltségét. Amiatt érvelek emellett, mert, amit Szuromi Olivér is mondott, hogy itt Belső-Ferencvároson át kell menni az úthálózat hiányosságából kifolyólag egy nagy átmenő forgalomnak, mert nem tud máshol átmenni, és még ezen kívül itt vannak az intézmények, ahol szintén ráhordjuk a forgalmat, ahol meg Alpolgármester Úrnak igaza van, hogy az meg nem szerencsés, ha a Belső-Ferencváros forgalmát pedig elkezdjük kihordani a József Attila-lakótelepre. Szerintem kezdjünk el ezen egy picit gondolkodni. Azt a mondatot én sokszor idecitéltam, ami Hernádi Zsolttól, a MOL vezérigazgatójától származik egy jó 2 évvel ezelőtti interjújából, hogy ők úgy számolnak a MOL-nál, hogy 2035-ig 30 százalékkal fog nőni a gépkocsiknak a száma. Na, most azért a MOL-nál sem buta fiúk ülnek valószínűleg, amikor meghatározzák a hosszútávú stratégiákat. Gondoljuk végig, ha 30 százalékkal több autó van ezeken az utakon, akkor az mit eredményez?

**Takács Krisztián:** Most már több hozzászólást tényleg nem látok, az 1. napirendi pont kapcsán következhet a határozathozatal. A Petőfi-híd irányába történő felkanyarodásnál Alpolgármester Úr megküldte nekünk a javaslat grafikai ábrázolását, nem tudom, hogy ott készült-e szöveges hatástanulmány vagy bármi ilyesmi, de az alapján akkor az szerintem be fog kerülni a Képviselő-testület elé végső javaslatban. A „kiss and drive” parkolóhelyek kialakítása esetében megbeszéltük, hogy a FEV IX. Zrt. már dolgozik az ügyön. Nagyjából, ahogy nézem a többi pontot is átbeszéltük. Az egyetlen, amiben határozatot kell hoznunk az, hogy a Lónyay utca azon oldalán, ahol lehetséges, hogy „orral” történő parkolás legyen, erre egy tervet kell készítenünk. Akkor a Bizottság felkéri a Budapest Közút Zrt.-t, hogy a Lónyay utca páratlan oldalára készítsen egy tervet az „orral” történő parkolás kivitelezésére.

**Torzsa Sándor (Ügyrend):** Szerintem nekem volt több javaslatom is ennél. Szeretném, hogyha ezekről lenne döntés. Kértem azt, hogy, kérjük fel a Budapest Közút Zrt.-t, de ezt el is mondták, hogy ezen dolgoznak, ez a Kinizsi utca – Ráday utca illetve Lónyay utcakereszteződéseknél a forgalom felülvizsgálata, hogy azt végezzék el, és tájékoztassák a Bizottságot ennek eredményéről. Ami még volt, az a Lónyay utca vége a körút felől, hogy ott esetlegesen ideiglenesen azt a biciklisávnak a felülvizsgálatát, hogy az ott egy közös sáv legyen, hogy a kikanyarodásnál ne torlódjanak fel a gépkocsik a Mátyás utcáig. Ameddig ezek a pótló buszok vannak. Most egy sávra lehet kikanyarodni onnan.

**Szuromi Olivér:** Attól nem lesz kettő.

**Torzsa Sándor:** De kettő lesz, akik a Szabadság-híd felől érkeznek, azok be tudnak állni két sávba, és nem torlódnak fel, így a Lónyay utcai kihajtás eredményes lesz. Ezt egy ideiglenes dolognak gondolom, hogy az ideiglenesen, ameddig a metrópótlás történik, addig érdemes lenne ezt végiggondolni, a Vámház körúton úgy átalakítani, hogy biciklis és autós sáv legyen. Nem szüntetjük meg, mert utána az marad, csak ott a kihajtásnál oldjuk fel. A másik, ami még volt a Bakáts tér háta mögötti kihajtás, tehát a Tompa utca felé történő kihajtásnak a megvizsgálása, hogy esetlegesen mit eredményezne? Elosztaná-e a terheket?

**Takács Krisztián:** A Kinizsi utca – Lónyay utca kereszteződésénél szó volt arról, hogy akkor először ott megvárjuk a vizsgálat eredményét, viszont akkor, ahogy Torzsa Sándor képviselő úr mondta, ott akkor hivatalosan is felkérjük a Budapest Közút Zrt.-t ennek a vizsgálatnak az elkészítésére.

**Zombory Miklós (Ügyrend):** „Amire vevő is volt”, támogató szinten ennek a fényjelzőkészülék a búrájának a cseréjére. Apróság, de embereknek a szemét bántja magyartalanul. A másik pedig a Ráday utca – Boráros tér „elsőbbsegadás” táblája kibővítése vagy biciklis táblára való alakítása. Ezt se felejtjük ki.

**Takács Krisztián:** Akkor erről ne hozunk konkrét határozatot, mert kaptunk visszajelzést. Akkor egyrészt a határozati javaslati pontokba belekerülnek azok a dolgok, amiket Torzsa Sándor képviselő úr elmondott, illetve az, hogy felkérjük a Budapest Közút Zrt-t, hogy alakítsa ki a Lónyay utca páros oldalán az „orral” történő parkolás megoldásának tervét. A határidő szerintem legyen a Bizottság soron következő ülése, hiszen ugyanúgy akkor lesz meg az ülés, ha ezek az anyagok már rendelkezésre állnak, természetesen nem 6 hónap múlva, a felelős pedig a Bizottság elnökeként én leszek. Kérem, szavazzunk így ezekről a határozati pontokról

Több hozzászólás nem volt, a Bizottság az alábbi határozatot hozta:

**FIB 2/2022. (III.23.)**

#### **Határozat**

A Forgalm szabályozási Ideiglenes Bizottság felkéri a Budapest Közút Zrt-t, hogy:

- 1.) végezze el a Kinizsi utca – Ráday utca illetve Lónyay utca kereszteződéseinek a forgalom felülvizsgálatát, és tájékoztassa a Bizottságot ennek eredményéről.
- 2.) vizsgálja felül azt, hogy a Lónyay utca végén a körút felől azt, hogy ott esetlegesen ideiglenesen a biciklisávnak és az autósforgalomnak egy közös sávja legyen, hogy a kikanyarodásnál ne torlódjanak fel a gépkocsik a Mátyás utcáig.
- 3.) alakítsa ki a Lónyay utca páros oldalán az „orral” történő parkolás megoldásának tervét.

Határidő: a Bizottság soron következő ülése

Felelős: Takács Krisztián elnök

(3 igen, egyhangú)

(A szavazásban 3 bizottsági tag vett részt.)

## **2./ A Bakáts utcai buszmegálló áthelyezésének ügye**

### **szóbeli előterjesztés**

**Előterjesztő: Takács Krisztián elnök**

**Takács Krisztián:** Itt arról van szó, hogy a Bakáts utcában a már sokat emlegetett 15-ös busz úgy áll be, hogy van ott egy parkoló terület, azt kikerüli, beáll a megállóba, és úgy kanyarodik balra a Lónyay utcába, hogy még előtte van egy ilyen kis biciklitároló is. Ergo két ilyen külön parkoló terület közé van beillesztve a busz megállója, és ez így extra területet követel meg, hiszen gyakorlatilag egy negatív térbe kell neki beállni és onnan kiállni. Felmerült az, hogy buszmegálló legyen kicserélve a parkolóhelyekkel, így akkor a busznak is egyszerűbb dolga lesz. Tehát, ha nem gond a busznak az, hogy ilyen kvázi meredeken kell beállnia, akkor egyrészt ez az ő dolgukat is leegyszerűsíti, másrészt lehetséges, hogy több parkolóhelyet tudunk akkor így kialakítani, hiszen azt a beálló sávot kvázi megússzuk.

**Zombory Miklós:** Ez majdnem jó, de azért azt tudjuk, hogy a Közraktár utca – Bakáts utca sarkán az első két parkoló mindenképpen a házi orvosi rendelőnek van fenntartva, az a házi orvosoké, ezt ne felejtsük el. Nem is kell olyan túl meredeken beállnia a busznak, mert az első két parkolóhelyet meg kell hagyni az orvosoknak, tehát a házi orvosi rendelőnek.

**Takács Krisztián:** Azt gondolom, hogy itt nem jelent problémát, hogy ugyanaz a parkoló megmarad nekik, csak 15 méterrel arrébb lesz, nem egy mentő autó bejáróról van szó.

**Torzsa Sándor:** Bocsánatot kérek, én most elvesztettem a fonalat. Szeretném megkérdezni, hogy ez miért fontos? Mi az a probléma, amit ezzel a javaslattal kezelni szeretnénk?

**Takács Krisztián:** Itt, mint említettem, egyrészt, hogyha ez így megoldható, akkor valószínűleg ezzel a buszsofőröknek, illetve ennek az egész buszközlekedésnek is egy kicsit megkönnyítjük a dolgát. Illetve másodszor a pozitív hozadéka ennek a történetnek az lehet, hogy így nyerünk helyet. Ami most gyakorlatilag egy ilyen beálló sávnak van kialakítva, így több parkolóhelyet tudunk majd létrehozni, ami félig-meddig ennek a Bizottságnak a létrejöttének is a háttéré volt.

**Torzsa Sándor:** Azért kérdeztem ezt meg, mert nekem lenne egy sokkal jobb javaslatom. Mi lenne, hogyha nem a Bakáts utcában állna meg a busz, hanem a lámpa előtt hoznánk létre egy buszmegállót a Közraktár utcában? Magán a kanyaradó sávban, ami balra megy kanyarodó sáv, ott van egy buszmegálló, és ott áll meg a busz. Megvárom, amíg a busz kicseréli az utasokat és utána bekanyaradok. Miért? Ez a dolog nagyon sok helyen van Budapesten így, hogy konkrétan nincs buszöböl kialakítva, hanem sávban áll meg. Bocsnat, én soha nem értem ezt a logikát, már elnézést. Van, amikor várjon az autós, legyen türelmes, van, amikor pedig tudjon haladni. Jó lenne, ha a rendező elveket tiszteletben tartanánk. Szerintem, ha olyan helyen tudunk egyébként buszmegállót kialakítani, ahol eredetileg sincs parkolóhely, nem egy oltári nagy forgalom van a balra kanyarodással kapcsolatosan, hanem viszonylag egyébként kulturáltan kezelhető ennek a forgalomnak a létszáma, akkor nem értem, hogy miért nem tudjuk oda áttenni? Nem jár sűrűn a 15-ös busz, jár 10 percenként, csúcsidőben 5 percenként, amíg lecseréli az utasokat, azt a 3 vagy 4 embert, aki itt fel szokott szállni, a piros lámpánál is akár meg tud ez történni.

**Zombory Miklós:** Annak idején volt arról szó, hogy a buszmegálló megszűnik a Bakáts utcában és balra nagy ívben a Bakáts utcában, és bekanyarodik balra nagy ívben a Lónyay utcába, ahol a háziorvosi rendelő van, és utána a bankig, ha megállna, kevesebb helyet foglalna el, és könnyebb lenne balra kanyarodnia. Most ott állnak a kocsik az orvosi rendelő előtt, tehát ott a balra kanyarnál, a jogosítványom mindenre érvényes ma még, egy kamionnal vagy egy busszal bekanyarodni balra nagy ívben nem egy akkora nagy élmény. Tehát, ha ott nem lenne jármű, hanem ő állna ott be, akkor egy csomó parkolóhely felszabadulna a Bakáts utcában, ahol most a busz áll meg, és nagyon kevés parkolóhelyet kellene, hiszen a beálláshoz nem kell hely. Balra bekanyarodik, hopp már meg is állt, és se a forgalmat, semmit nem zavart, és az a balra kanyar azért, amikor egy fiatalabb vezetőt látok, azért megszenved azzal a balra kanyarral, amikor állnak a kocsik a Lónyay utca sarkán, és a háziorvosok is. Ezt azért figyelembe kellene venni.

**Szuromi Olivér:** Szerintem nem fog tudni a befordulás után rögtön megállni a busz, egy akkora busznak minimum 10 méteres ív kell a szegély lekerekítésnél, hogy azt követni tudja a második tengelyével, és meg tudjon állni a szegély mellett. Ez azért is fontos a 15-ös busznál, bár most már szinte a buszok mindegyike alacsonypadlós, nem jöhet szóba, hogy a busz nem tud a szegély mellé beállni, és a leghátsó ajtónál le kell lépni az útestre, aztán vissza a szegélyre. Amúgy a 15-ös buszon a város legjobb buszvezetői dolgoznak, mert annak a busznak nincs olyan kanyarja, amit képes bevenni egy normál sofőr egy busszal. Tehát mindegyik kerületben, ahol megy, csak szűkületekbe közlekedik. De összességében a Lónyay utcai peron, amit Zombory úr említett, benne volt a Bakáts tér felújításának még nagyobb volumenű terveiben, és az jó elképzelés lenne, de emlékeim szerint az tartalmazott egy peronépítést. Tehát nem a mai járda mellé állt volna be a busz, hanem a járda ki lett volna bővítve a mai parkolósávban félig a területére. Mindig nehéz buszmegállót olyan helyen elhelyezni, ahol ferde parkoló van, mert akkor ott a busznak 4,5 métert kell visszahúzódnia. Ez mindig kellemetlen. Ennek a problémának a kezelésére egy-két helyen már az a megoldás született, hogy negatív öböl épül, tehát nem a busz áll félre, hanem a járda jön ki ahhoz a ponthoz, ahol a busz jól meg tud állni. De ez nyilvánvalóan költséges, ha van ott egy víznyelő, akkor még vízvezetékét vagy pontosabban csatornát is kell építeni, hogy el tudjon folyni a víz. Szóval ezek általában, hogyha a Budapest Közút Zrt. csinálja, akkor akár évekig elhúzódó ügyek, mert forrást kell rá szereznünk. Alapvetően a Budapest Közút Zrt.-nek üzemeltetésre ad forrást a Főváros éves szinten, és bármi, ami az üzemeltetési feladaton túlmutat, arra nekünk külön megvalósítási megállapodást kell kötnünk a Fővárossal, és akkor az ahhoz társított forrásokat tudjuk elkölteni ilyen nagyobb beavatkozásokra. Beleérték ide gyalogos átkelőhelyek kijelölését, vagy jelzőlámpa létesítést, vagy akár egy ilyen peronnak a megépítését. Nálunk most szó sincs ilyen peronépítésről, tehát a közeljövőben a Budapest Közút Zrt. biztosan nem tud a Bakáts utcában peront építeni. Inkább azt tudnám elképzelni, hogyha tologatjuk a parkolókat, hogy inkább minden parkolóhelyet a Közraktár utca közelébe csoportosítunk, és akkor ennek a szakasznak a végén húzódik ki a busz, akkor úgy is egy nagy ívben tud a Lónyay utcába befordulni, kvázi rögtön a megállóból a Lónyay utcából fordul balra, akkor így lehetne csoportosítani az egyiket meg a másikat, de azt hiszem, hogy azt most nem tudjuk megoldani, csak forgalomtechnikával, hogy a buszoknak ne kelljen ilyen nagyon girbe-gurba, hirtelen kanyarokat tenniük.

**Torzsa Sándor:** Könnyű helyzetben vagyok, mert Szuromi Olivér sok mindent elmondott, amit szerettem volna, mert ez a busz ki-és bekanyarodás, egy busz tényleg nem úgy fordul, mint egy személygépkocsi. Amit én mondom, az miért nem szimpatikus? Azt mondom, hogy ne a Bakáts utcában álljon meg, hanem kívül a Közraktár utcán álljon meg, balra kanyarodó forgalmi sávban. Egyébként a buszt ki lehet kerülni, mert két sáv van, tehát ott akkor nem kell semmilyen kanyarodás, semmilyen parkolóhellyel nekünk bibelődni. Ez miért nem szimpatikus?

**Szuromi Olivér:** Igen, bocsánat, erre nem reagáltam, elfelejtettem. Először általánosan, hogy hol, miért engedjük meg, hogy helyenként meg lehet állni a buszsávban, máshol meg nem? Azért ez nagyon sokszor függ attól is, hogy milyen széles a közterület. Ha nem elég széles a közterület, akkor nincs hely öblöt csinálni, és akkor nincs öböl. Más helyeken meg az dönt, hogy mekkora a forgalom. Ha egy főútvonalról beszélünk, amin, ha a busz megáll, és nagyon sűrűn áll meg a busz, akkor fennakadást okozna, akkor ott azt nem tudjuk megengedni. Most konkrétan a Bakáts utcában vagy a Lónyay utcában el tudom képzelni azt, hogy megálljanak a járművek a busz mögött, mint ahogy ez meg is történik a Lónyay utcában a Vámház körúthoz közelebbi megállóban, ami a Török Pál utcánál van, vagy nem is tudom hol. Ott konkrétan a forgalmi sávban áll meg a busz. Viszont a Közraktár utca más tészta, a Közraktár utcára jelenleg még mindig „ráömlik” a Soroksári útnak a forgalma. Pont ezen a szakaszon alakul ki egy kétsávos osztályozó, amiből az egyik jobbos a Bakáts utcába, a másik pedig egy egyenes sáv tovább. Hogyha a jobbos sávban megáll a busz, akkor nem tudnak elmenni jobbra azok, akik jobbra akarnak menni. De bocsánat, van még egy szempont, amit nem én képviselek, hanem a BKK Zrt., a buszmegállók helyét sokszor ahhoz is igazítják, hogy hol van az utas. Ez a megálló, most helyettük merem azt feltételezni, hogy ez a megálló a Közraktár utcában, messzebb kellene tenni a Bakáts utcától, hogy hagyjunk némi felületet annak, hogy a buszt kikerülő autós elmelessen jobbra. Az már túl közel lenne a Boráros térhez. Ez 100 méteren is múlik, főleg úgy, hogy a buszmegálló kiosztás 200-300 méter. A BKK Zrt-t is meg kellene kérdezni erről, hogy nekik jó lenne-e ez a megálló a Közraktár utcában? Ha az a buszmegálló ott nem tetszik, akkor az is kérdés, hogy egyáltalán a Lónyay utcán végigmenjen-e a 15-ös busz vagy sem? Az operatív útvonal, ami elhangzott az egyeztetés során, az, hogy elmennek a Közraktár utcán egészen a Csarnok térig, és nem a Csarnok téren mennek keresztül, hanem a Fővám téren, ott fenn a Közgazdasági Egyetem előtt, és úgy csatlakoznak rá a Vámház körútra, hogy ezt a két megállóhelyet kihagyja ez az útvonal, amelyiket említettük, a Bakáts utcait és a Czuczor utcait. Tulajdonképpen a busz csak erre tud menni, ha nem jön be a Bakáts utcába és ott nem áll meg.

**Torzsa Sándor:** Azért néztem ilyen tanácsstalanul, mert innen tennék egy fogadást, hogy a Lónyay utca elején 90 százalékban ugyanazokat a gépkocsikat tartaná fel a busz, mint a Közraktár utcai balra kanyarodó sávban. Nagyon nagy különbség nincs, mert akik bejönnek, azok balra tudnak kanyarodni, és ugyanúgy a Lónyay utcán mennek be, és ha itt áll meg a busz, és ott áll meg a busz, ugyanazt a gépkocsiforgalmat fogja meg, majdnem mindegy hogy hol, csak itt van egy sáv, ahol még ki tudja kerülni, itt meg nincs olyan sáv, ahol ki tudja kerülni. De ne ezen vitatkozzunk. Megint van egy olyan elvi kérdésem, és bocsánat csak én ismerkedek az Önök szakmájával, mert egy érdekes szakma az Önöké. A kerékpáros forgalmat minden alá rendeljük, nekem ez az érzésem. A tömegközlekedésnél pedig probléma, ha feltartja az autósforgalmat. Miért? A kerékpár nem baj, ha feltartja, az utólag parkoljunk, álljunk „tótágast”, csakhogy a kerékpáros el tudjon menni jobbra, balra, a tömegközlekedésnél pedig gond nélkül, hogy hát 2 megállót kihagyunk, simán mehet a dolog. Csak kérdezem, mert az én értékrendszeremben a legértékesebb közlekedési eszköz a tömegközlekedés. Mindig mindent az alá rendelnék alá, hogy a tömegközlekedés a lehető legjobban tudjon működni, menni, stb. Bocsánat, valahol a preferenciámon alul a kerékpáros közlekedés azért van, mert szerintem nincs meg az infrastruktúra. Szóval hagyjuk. Most pedig úgy érzem, hogy a tömegközlekedés átszervezésénél, a válaszából arra következtetek, hogy inkább a tömegközlekedéssel szemben a gépkocsi közlekedés lenne preferált, amivel nagyon nem szimpatizálok. Nem vagyok gépkocsi párti, csak ilyen propagandát terjeszt rólam Alpolgármester Úr.

**Szuromi Olivér:** Ez azért összetett kérdés, mert ha egy busz egy adott ponton akadályozza a járműforgalmat, akkor a miatta feltorlódozó járműfolyam az a következő buszt akadályozhatja. Tehát nekünk nagyon sokszor azért kell valahol előnyt biztosítanunk a járműveknek, hogy oda tudjon érní a busz. Mert hogyha feltartjuk a járműforgalmat, az egy olyan dugót gerjeszt, amibe beleszorul a busz. Sokszor a buszos közlekedés előnye azt igényli, hogy a buszos félreálljon, de azért, hogy a mögötte érkező is haladni tudjon. Most erre nem tudok nagyon jó példát mondani, de alapvetően az egy jó példa erre, hogyha van egy út, ahol van két sáv, és egy buszsáv egy irányba, és egy szűkület képződik, ahol csak 2 sáv fér el, ott mi rendre a buszsávot szüntetjük meg azért, hogy a busz soroljon be a járművek közé. Pontosabban most már azt szoktuk, hogy a járművek sorolnak a buszok közé és utána válik az egy közös sáv. Mert hogyha az egyik sávot meghagynánk buszsávnak, a másik sáv meg egy általános sáv lenne, akkor az egy darab sáv, az előtte érkező két sáv forgalmát annyira föltorlasztaná, hogy az a busz, ami egészen addig élvezi a buszsáv előnyét, az a megelőző szakaszon 10 percet veszítene, amit már nem tud behozni a buszsávon. Összességében itt mindig az utazási időről van szó, azért mondjuk azt, hogy hol állhat meg a busz, hol nem állhat meg, az nekünk fontos, hogy egy Közraktár utcának az amúgy is kellemetlen torlódoása ne fokozódjon és lógjon vissza még jobban, mert akkor már a Boráros téri végállomáson a 15-ös busz fordítója,

vagy van most egy másik fordító, ami visszafordít a Közraktár utcán a Boráros tér irányába, ezeknek működniük kell. Lehet, hogy most ezt nem tudom centire kiszámolni, hogy ez mit okozna, ha tényleg ott állna meg a busz, de általánosságban ezért variálunk mi, tehát nincs egy „A” vagy „B” verzió minden helyszínre, hogy a kettő között választunk, hanem ki kell számolni ezeket a menetidőket, vagy hogy a megállás okozta fennakadás mit okoz, és sokszor kijön, hogy a busznak azért kell félreállnia, hogy az ő menetideje jó maradjon. Erről van szó. Az, hogy most kihagy 2 megállót a 15-ös busz, azt csak egy 45. alternatívaként említettem meg, az a Bakáts utcai megálló tényleg nagyon kellemetlen. Még nem utaztam olyan 15-ös buszon, amelyik ott meg tudott volna állni a szegély mellé, még soha nem láttam ilyet, tehát azzal valamit érdemes lenne kezdeni. De azt gondolom, hogy a Bakáts utcán belül jobbra hátratologatni, az egyik sem oldja meg a helyzetet peronépítés, vagy a járda bővítése nélkül. A Lónyay utcában, ha megfordul, valószínűleg ott is kellene peront építeni, ha igazán jó megoldást szeretnénk csinálni. Addig meg marad a mai állapot eltűrve.

**Takács Krisztián:** Nagyjából ezt is túltárgyaltuk, az a kérdés, hogy itt is a határozathozatalnál megnevezhetjük-e a Budapest Közút Zrt-t a tervek elkészítésére?

**Szuromi Olivér:** Itt az a gond, hogy kellene egy megelőző egyeztetés a BKK Zrt-vel.

**Takács Krisztián:** Akkor az illetékes szakirodát kérjük fel, és ők fognak tudni gondoskodni egy ilyen egyeztetésről.

**Zombory Miklós (Ügyrend):** Javaslom, hogy a Bizottság következő ülésére, ami remélem nem 6 hónap múlva lesz, hanem mondjuk 2 hét múlva meg kellene hívni a BKK Zrt-t is. Akkor nem megy a „labdajáték” a Budapest Közút Zrt. és a BKK Zrt. között. Szuromi Olivér már lassan a saját csapatunkba tartozik, mert jó néhány kérdést és jó néhány feladatot suttymban megkapott a mai napon. Bízom benne, hogy fiatal korának ellenére ezt könnyedén megoldja.

**Takács Krisztián:** Most ezt úgy értelmezzem, hogy nem szükséges határozathozatal ez ügyben?

**Zombory Miklós (Ügyrend):** Akkor nem lesz „labdajáték”.

**Takács Krisztián:** Akkor egy olyan határozatot hozunk, hogy felkérjük az illetékes szakirodát, hogy a 15-ös busz Bakáts utcai megállójának áthelyezése ügyében kérje ki a BKK Zrt. és a Budapest Közút Zrt. közös szakvéleményét. Kérem, erről szavazzunk.

Több hozzászólás nem volt, a Bizottság az alábbi határozatot hozta:

**FIB 3/2022. (III.23.)**

#### **Határozat**

A Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság felkéri az illetékes szakirodát, hogy a 15-ös busz Bakáts utcai megállójának áthelyezése ügyében kérje ki a BKK Zrt. és a Budapest Közút Zrt. közös szakvéleményét.

Határidő: a Bizottság soron következő ülése

Felelős: Takács Krisztián elnök

(3 igen, egyhangú)

(A szavazásban 3 bizottsági tag vett részt.)

**Takács Krisztián:** Köszönöm minden megjelentnek a részvételt, az ülést 12.44 órakor bezárom.

K.m.f.

Takács Krisztián  
elnök

Zombory Miklós  
bizottsági tag

Benkő Irén  
jegyzőkönyvvezető