

**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 egyezsége 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.

**Torza 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 töltjük 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.

**Torza 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 megtettem 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 egyetememen 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 kocsival. Ez reggel nagyon gyötrelmes, és fölornyosul 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, főlegesen 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 elszélni és megnézni. Azért mennek balra is, fel a hidra. 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 hidra. A másik megoldás, hogy elmegy jobbra, Közraktár utca, Bakáts utca, balra Lónyay utca, Kinizsi utcánál visszafordul, és ugyanez a refrén a Boráros tértől 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 kanyarodni veszélyes. Balról is gyorsan jönnek, jobbról is, tehát mindegy, hogy „Állj, elsőbbségadás” tábla vagy „Stop” tábla, nyilvánvaló, 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 Budapesti 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 Egyezményvel 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 kurflit 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 Budapesti 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 ördögös 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, halszállásos parkolás van. Emlékeim szerint ott azt beszéltük, hogy ez úgy lenne kiváltható, hogyha az egyik helyen a halszállás irányát kvázi megváltoztatnánk.

**Zombory Miklós (Ügyrend):** Utánanéztem 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 egyetlen 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 legelején 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.

**Torza 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 „kicentiz”. Elnézést kérek, lehet, hogy nekem volt rossz gépkocsivezető oktatóm, de az már önmagában balesetveszélyes, ha „centizgetni” kell. Oda kell figyelni, hogy ki jön hátulról, oda kell figyelni, 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 korrigálnom kell, de akkor már 90 fokban vagyok, de ott nincs hely, akkor megint utána korrigálnom kell, és nagyjából 6-7 műveletet centizgetve teszem be hátratulatva 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 ivbe fordulva, akkor nézek hátrafelé, mert ki kell tekerni a nyakamat, és úgy kell figyelni a Kinizsi utcából jövő forgalmat. Amikor csorgok kifelé, mert ott van az orrom előtt a zebra. Nem egyszer volt az, hogy tövig rá kellett lépniem a fékre, mert jött a rolleres és a kerékpáros, aki természetesen ismeri a KRESZ-t, tehát gond nélkül a zebra „átúg” 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 mágnés”. 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 beszéllek, 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 leegyszerűsíthetők 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 átmegyek 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 Olivérrel 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, visszaigazolja 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 súlyosítja az a helyzet, hogy a pótló buszok miatt az Üllői útnál visszatorlódik 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 torlódik 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 készítették 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 „látni és látszani”. Ez a két elv. Ugyanígy, amikor gépkocsit vezetek, nekem a vagyon- és személyvédelem a legfontosabb, a másik pedig a „látni 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. Kétfelé 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 kanyarodni. 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 fillérekbe 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 ilyené. 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 fogunk,

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 átmegy. 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 Vámház 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 busznyai 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 üzemet 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:** Bocsnát, 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 alépitményt 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 „járdafülek” 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 figyel a közúti jelzéseket, akkor nincsenek féltreérthető 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 mindennekfelett 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 Várház 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 elvonnai 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 iránya 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 gondolok 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 alkosunk. 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 problematikus 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 Hógyes 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-hídnak 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 elvettettük, 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. Rádásul 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 gépkocsis, 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 jogosítványa 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 felhajtósávós 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 szóolóval egyetértenék, 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 vélelmét, 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 látszódjon 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 gyereket, 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:** Rögtön az utolsóira 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 korigálnom.

**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 korigálni, és csak derékszögben tudok egyet korigálni, 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 kiállok?

**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 „zúgom” 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 jogositványra kötelezettségük. Átmennek a pirosra, nem probléma, lehet. Átmennek a zebrán, nem szállnak le a bicikliről, nem probléma, lehet. De ezt bele kell venni. Értem azt, hogy tartásuk 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 gondolkodom 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 szolgálom 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 nyugópontra jutottunk, nem teljes egyetértéssel, hogy elsősorban azt kellene megnézni, hogy az egyik helyen ki kellene alakítani egy tervet, ahol nem tolatásos, 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 működésképes az, hogy ezeket a „járdafületeket” 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 garázsból, ahol nincs tábla, se a Goethe Intézetnél nincs, hogy balra kanyarodj, jobbra, ha feljön a mélygarázsból, 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 gyerekeknek, 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 trolis 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 trolis 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 beszélünk 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 tényt számok 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 elköltöztetnénk 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 koncentráva 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 másikkhoz 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:** Bocsanat, 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 hivattal 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 csökkentsük 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 bejőnnünk 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. Ó, 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 megnézzünk 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. Javasolnám, 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 idecítáltam, ami Hernádi Zsoltól, 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 „elsőbbségadás” táblája kisebbítése 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 hátere 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. Bocsnát, 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 kanyarodás, 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 lekerékítésnél, 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 úttestre, 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 parkolósávnak 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 vízvezetéket 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 mondok, 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 bíbelődni. 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 kétsávós 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 tanácstalanul, 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 rendelnek 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 gépkocsis közlekedés lenne preferált, amivel nagyon nem szimpatizálok. Nem vagyok gépkocsipárti, 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 feltorlódo 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 sávvá. 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 élvezí 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 hátrátologatni, 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 sutttyomban 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

**Jegyzőkönyv**  
készült a **Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság**  
2021. augusztus 4-én 14.00 órakor megtartott rendes nyílt üléséről

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

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

**Hivatal részéről:**

Szili Adrián irodavezető, Godó Zoltánné és Horváth Gellért a Városüzemeltetési Iroda munkatársai, dr. Világos István a Jogi csoport csoportvezetője, Nehéz Jenő informatikus, Benkő Irén jegyzőkönyvvezető.

**Meghívottak:**

Deutsch László, Szilágyi Zsolt és Árva Péter képviselők.

**Takács Krisztián:** Üdvözlök mindenkit, megállapítom, hogy 3 fővel a Bizottság határozatképes, a Bizottság alakuló ülését 14.00 órakor megnyitom. Van-e valakinek napirend előtti hozzászólása? Két napirendi pontunk lesz ma, az első az ügyrendünk elfogadása, a második pedig gyakorlatilag a Belső-ferencvárosi forgalom rendjének megvitatása.

**NAPIREND ELŐTTI HOZZÁSZÓLÁSOK:**

**Zombory Miklós (ÜGYREND):** Ügyrendi javaslatom egy jogi javaslat, jó lenne, ha az önkormányzat részéről lenne itt egy jogász, Aljegyző. Aljegyző Úrral fél kettőkor még beszéltem, aki várható erre az ülésre, kellene szólani Dr. Ruzsits Ákos Jenő aljegyző úrnak, hogy: „Kezdjük az ülést”.

**Takács Krisztián:** Rendben, gyorsan utánajár a Hivatal, hogy tudnak-e jogi segítséget biztosítani.

**SZÜNET**

**Takács Krisztián:** A gyors szünetnek vége, kaptunk jogi segítséget. Kérem, szavazzunk a napirendről.

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

**FIB 1/2021. (VIII.4.) sz.**

**Határozat**

**Napirend:**

- 1./ A Bizottság ügyrendjének elfogadása  
Sz-35/2021. előterjesztés  
Előterjesztő: Takács Krisztián elnök

2./ Forgalomszabályozás megvitatása  
szóbeli előterjesztés  
Előterjesztő: Takács Krisztián elnök

(3 igen, egyhangú)

(A szavazásban 3 bizottsági tag vett részt.)

## **NAPIRENDI PONTOK TÁRGYALÁSA:**

1./ A Bizottság ügyrendjének elfogadása  
Sz-35/2021. előterjesztés  
Előterjesztő: Takács Krisztián elnök

**Takács Krisztián:** Ehhez van-e valamilyen előzetes kérdés, észrevétel a Bizottság részéről?

**Torzsa Sándor:** Neked van-e valamilyen ismertetésed, hogy mi kerüljön ebbe az Ügyrendbe?

**Takács Krisztián:** Az ügyrend alapvetően az SZMSZ Szerkesztő Ideiglenes Bizottság ügyrendjét vette alapul. Úgy mond semmilyen téren nem tér el attól az ügyrendtől, egy megszokott ideiglenes bizottsági ügyrend.

**Torzsa Sándor:** A Bizottság nem kapta meg előzetesen az ügyrendet, ezért kérem szépen, hogy azok a változók legyenek ismertetve, hogy mikor lennének a bizottság állandó ülései, kik lennének a helyettesek, kik lennének azok, akik hitelesítik a jegyzőkönyvet. Erre szeretném, hogyha javaslat érkezne Elnök Úrtól. Ha nem, akkor én teszek javaslatot.

**Takács Krisztián:** Rendben. Tehát alapvetően véleményem szerint a Bizottságnak nagyon sokszor külső segítségre lesz szüksége a Budapest Közút Zrt-től, illetve egyéb forgalomszabályzó szervektől. Ezért amondó vagyok, hogy az ülésezés rendjét, a II. fejezet 1. pontjában úgy fogalmazzuk meg, hogy kéthetente tarthat rendes ülést a bizottság működéséig. Ezeknek lehet az időpontja 9.00 óra, ez beleesik az általános hivatali munkaidőbe, ha ez megfelel mindenkinek.

**Torzsa Sándor:** Minden nap?

**Takács Krisztián:** Természetesen nem minden nap. Mivel csütörtökön van a képviselő-testületi ülés, azért, hogy ne legyen átfedés, azt javaslom, hogy legyen hétfőn 9.00 órakor kéthetente. A megfogalmazás pedig az legyen, hogy „tarthat”, hiszen, ha valamilyen külső segítségre várunk, akkor ilyen tekintetben lényegtelen az, hogy újra megbeszéljük azt, amit két hete megbeszéltünk, hogyha még valamilyen inputra várunk. A helyettesítést a IV. fejezet 1. pontja tartalmazza, helyettesnek Zombory Miklós képviselőtársamat javaslom. Jelezte, hogy elfogadja. A jegyzőkönyv hitelesítésére, amit az ügyrend X. fejezetének 6. pontja tartalmaz, szintén Zombory Miklóst javaslom. Tehát a jegyzőkönyvet Takács Krisztián, a bizottság elnöke és Zombory Miklós bizottsági tag írja alá. Akadályoztatása esetén a jegyzőkönyv aláírására Zombory Miklós helyett Torzsa Sándor bizottsági tag jogosult. Torzsa Sándor is jelezte, hogy elfogadja ezt a megtisztelő feladatot, illetve pozíciót. Kérdésem az, hogy ezek a módosítások, illetve változtatások megfelelnek-e a Bizottság tagjainak? Amennyiben igen, kérem, szavazzunk arról, hogy ezekkel a módosításokkal egyben elfogadjuk az ügyrendet.

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

**FIB 2/2021. (VIII.4.)**

### **Határozat**

A Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság úgy dönt, hogy az Sz-35/2021. sz. előterjesztés szerinti tartalommal ügyrendjét elfogadja az elnök által ismertetett módosításokkal együtt.

Határidő: 2021. augusztus 4.

Felelős: Takács Krisztián elnök

(3 igen, egyhangú)

(A szavazásban 3 bizottsági tag vett részt.)



## 2./ Forgalm szabályozás megvitatása szóbeli előterjesztés Előterjesztő: Takács Krisztián elnök

**Takács Krisztián:** Ez a napirend gyakorlatilag a Bizottság megszületésének a célja, tehát Belső-Ferencváros forgalmi rendjének kialakítása a Bakáts tér felújítása után. A forgalmi rendet nagyjából már ismerik a jelenlévők a változtatásokkal együtt, ami a Ráday utca és a Lónyay utca irányának a megváltoztatása. Alapvetően három olyan problémát vázolnék fel, amire szerintem nekünk megoldást kell találnunk. Az első probléma, ami tudtommal félig-meddig rajtunk kívül álló okokból történt, a Kinizsi utcában lévő jelzőlámpák kikapcsolása. Úgy tudom, hogy a Magyar Közútkezelő Zrt. ezt azzal az indokkal kapcsolta ki, hogy a Bakáts téri forgalom lezárások hatásait nem tudják máshogy lereagálni. A második probléma a Högyes Endre utcából történő kihajtás a Körútra. A harmadik problémát pedig Zombory Miklós ismerteti.

**Zombory Miklós:** Mint Belső-ferencvárosi lakó és Képviselő a képviselő-testületi ülésen is elmondtam, hogy időnként kedvem lenne átírányítani a telefonomat a Polgármesternek és a Jegyzőnek. Visszatérve és komolyra fordítva a szót, érdekes az forgalmiszervezés szempontjából, és nem olyan túl sok van Budapesten vagy Magyarországon, hogy egy utca, de kétszer egyirányú. A Bakáts utcától a Lónyay utca egyik irányba is egyirányú, tehát a Kálvin tér felé is és a Boráros tér felé is. A Ráday utcában ugyanaz az eset van. Ez az egyik gond. Mivel a Bakáts tériek parkolása egyelőre meghiúsult, tehát az ott parkolók most nagyon kedvesen, aranyosan elfoglalják a helyüket a Lónyay utcában és a Ráday utcában. Tehát, amikor a pandémia miatt megszűnt az ingyenes parkolás, akkor egy darabig voltak parkoló helyek. Azonban, miután a Bakáts tér le van zárva a forgalom elől, megint csak megtelt a Lónyay és a Ráday utca, tehát elég nehéz a parkolás. A forgalmi renddel kapcsolatban az észrevételem az, hogy a Lónyay utcában van egy új építési ház, a Lónyay utca 58. szám, Ráday 57. szám, de gyakorlatilag mindegy, mert az autós kijárat a Lónyay utca felől van. Ha valaki kimegy a Lónyay utcából, és mondjuk át szeretne menni Budára vagy Bécsbe, Balatonra, bárhová, akkor két esete van: az egyik, hogy balra bekanyarodik a sarkon szabálytalanul, mert ott van a kötelező haladási irány, ott van egy záróvonal, és egy sárga, forgalom elől elzárt terület is, vagy pedig balra bekanyarodik és tudomásul veszi, hogy esetleg jön a 30 ezer forintos bírság, vagy megcsinálja a szabályos megoldást, elmegy jobbra, a híd alatt elmegy balra a Boráros térre, elmegy a Soroksári úton az Ipar utcáig, ott bekanyarodik balra, kimegy a Mester utcáig, és vissza. Ez, ha nincs nagy forgalom, nincs csúcsidő, akkor kb. 5-7 perc, csúcsidőben kb. 12-17 perc, én időnként megmértem, egy jó kilométer és egy csomó szénmonoxidot ad a környezetvédelemnek, hogy így fogalmazzak. Ez az egyik variáció. A másik variáció a komplett Ráday utca, ahol jöhet a Kálvin tértől egészen a Bakáts utcáig, ott kell jobbra kanyarodni, vagy aki a Boráros tér felől jön szintén a Ráday utcában, neki sok választása nincs, be tud menni a Bakáts utcába jobbra illetőleg balra. Ha fel akar menni a hídra, akkor el kell mennie jobbra a Lónyay utcába, Kinizsi utca, Közraktár utca, nem megy el a hídig, hanem a híd előtt lekanyarodik balra, és felmegy a hídra. A bizottsági ülés előtt erre csináltam a bizottsági Elnök Úrral egy bejárást, vagy mindegy, hogy minek vesszük. Találtunk arra megoldást, hogy milyen egyszerű megoldások lennének, azonban szerintem ehhez a Budapest Közút Zrt-nek is kellene valamilyen véleményének lennie, hogy segítsenek ezeknek az apróságoknak a megváltoztatásában, hiszen az egyiknél csak egy fényjelző készülék átprogramozására lenne szükség, és máris nyertünk egy csomó időt és pénzt, a másikonál viszont a Boráros tér és a Lónyay utca kereszteződésénél, ahol most egy elsőbbségadás tábla van, és egy kötelező haladási irány jobbra tábla, a könyvtárnál, ott egy forgalomirányító fényjelző készülékkel, ha balra rá lehetne menni a hídra, akkor nem szennyeznénk a környezetet, a lakosság kímélné, és kevesebb kilométer lenne az autókban.

**Torzsa Sándor:** Azt gondolom, hogy eltelt egy jó év az ideiglenes forgalom tervvel kapcsolatban, amióta be lett vezetve ez az ideiglenes forgalmi terv, ami állandónak bizonyult, mert nem lett végül visszaalakítva. Jó lenne, ha ennek a tapasztalatairól valaki tudna nekünk tájékoztatást adni. Volt-e ez monitorozva a lakosság részéről, volt-e bármiféle visszajelzés, kérdés, kutatás ezzel kapcsolatban? Vagy igazából ez csak egy ál ideiglenes forgalmiszabályozás volt, melynek az volt a célja, hogy elszoktassuk innen az autókat a beruházás elől, és nem az volt a célja, hogy valóban a lakosságnak a véleményét kérjük ki. Zombory képviselő úrhoz hasonlóan, bár korlátosabb mértékben, de mivel az tudható volt, hogy a mi frakciónk ezzel a mostani forgalmiszabályozási tervvel a legkevésbé sem értett egyet, engem is igen sok Bakáts utcai, Bakáts téri, Lónyay utcai lakó keresett meg, maradjunk annyiban, hogy csak azokat a részeket mondanám el, amelyek bizottsági vita keretében beleilleszhetőek, az összes többi mondatot mindenki el tudja képzelni. Leginkább a „tolatva parkolás” típusú

témakör bukott meg a legjobban, szerintem ezt nem kellene erőltetni. Magamat nem tartom nehezen tolató személynek, de megmondom az őszintét, hogy ebbe a döntött fokban beparkolni nem könnyű, főként akkor, ha az utcában parkol egy kis furgon, gyakorlatilag lehetetlenség a megfelelő szögbe beállni, ráadásul úgy, hogy azt a szűkebb gépkocsik közötti távolságot tudjuk tartani, ne veszítsünk parkolóhelyet. Ezt iszonyú nehéz betartani, főként a Lónyay utcában, ahol mindkét oldalon ki van alakítva parkolóhely. Azt javaslom, hogy ezt a „kötelező tolatva parkolós” történetet szüntessük meg, mert ez nem működőképes. Szerintem Zombory képviselő úr mondta, hogy a Lónyay utcából kikanyarodni a Petőfi-hídra szintén egy állandó jellegű kérés, kérdés. Szerintem sokkal bonyolultabb vagy sokkal összetettebb kikanyarodni a Hőgyes Endre utcából két sávon keresztül a Körútra, mint ennek a nem túl bonyolult feladatnak a megoldása, ez mégis tiltott. A Tompa utcai kihajtással kapcsolatosan azt gondolom, hogy a legnagyobb hiba, ami ennek a tervnek a része, hogy a Belső-Ferencvárosnak a lakossági forgalmát, illetve a teljes gépkocsi forgalmát nem a Tompa utca irányába, tehát a tér hátsó részén, intézményi területen vezetnék ki a körútra, hanem gyakorlatilag beviszik a Hőgyes Endre utcába, ahol lakók vannak. Szerintem, ha ki tudjuk vezetni intézményi területen a kimenő forgalmat, akkor azt tegyük meg, itt ezen a részen, a tér hátsó részén gyakorlatilag csak intézmények vannak, lakókat egyáltalán nem zavarja ez. Értem azt, hogy ez esetleg forgalomnövelő tényező, szerintem a forgalomnövelő tényező az, hogy a gyakorlatban is meg kell nézni azt, hogy rengeteg autós azt csinálja, hogy úgy kerüli meg a dugót, ahogy elmondtam, hogy ez fog történni, hogy bejön a Bakáts utcán, „végigcsattog” a Lónyay utcán, mert már lámpa sincs, szépen végig lehet rajta „csattogni”, és akkor megérkezik a Kálvin térre. Tehát a legnagyobb hiba, amit elkövetett ez a terv, hogy a lámpákat kikapcsolta, amiatt meg kétirányúsította a kerékpár forgalmat, és jelenleg nem erre volt optimalizálva a lámparendszer. Emiatt történt az egész dolog. Ezzel meg egyébként a gépkocsiknak gyakorlatilag egy lámpamentes közlekedési utat biztosított. Nem a stop tábla az, ami lassítja a forgalmat, hanem a hosszú lámpa. Na, ezt az opciót teljesen elvetették, és szerintem ma már a Lónyay utcának azon a szakaszán nagyobb a forgalom, mint korábban volt. Ez csak egy intuición, nyilván nincsenek nekem erről adataim. Tehát a Tompai utcai kihajtásra azt javaslom, hogy teremtsek meg a Tompa utcai kihajtást, de azzal a kiegészítéssel, hogy a lámpának az ideje duplázódjon meg. Tehát a piros ideje ne a jelenlegi legyen, hanem dupla olyan hosszú legyen, mert ezzel el lehet érni azt, hogy a forgalom elkerülje ezt, viszont, akinek meg muszáj ide bejönni, mert itt lakik, vagy itt van hivatali ügyintézése, meg van teremtve a kényelmes, biztonságos körüli kikanyarodásnak a lehetősége. Nagyon fontosnak gondolnám azt, hogy felmérni az építési projekten lévő részeket kívül eső, külső területeket, hogy lehetne-e valahol kialakítani plusz parkolóhelyeket. Itt elsősorban a Petőfi-híd, Boráros téri részre gondolok, elvileg nem legális parkolóhelyek vannak a Petőfi-híd alatt, lehet, hogy célszerű lenne ezeket a parkolóhelyeket legalizálni. Illetve van itt egy félig-meddig zöldterület, félig-meddig beépített terület a Petőfi-hídnál, ahol fel lehet kanyarodni, érdemes lenne azt végiggondolni, hogy annak mentén valahogy kialakítani még pár parkolóhelyet. Azt gondolom, hogy nem egy korrekt dolog a politika részéről, hogyha a lakosságtól vár el áldozatot, azt javaslom, hogy szűnjön meg az önkormányzat épülete előtt a hivatali parkoló és ez ügyfél parkolóvá alakuljon át. Tehát azok az ügyfelek tudják ezt használni, akik szeretnék az ügyeiket intézni. Kevés parkoló szűnik meg ott, ahol a városvezetés autói és a különböző gépkocsik parkolnak, azt javaslom, hogy ezek a parkolóhelyek sokkal praktikusabbak lennének, hogyha vagy itt a Bakáts tér háta mögött lévő mélygarázsba kerülnének elhelyezésre a hivatali parkolók, vagy pedig a Ráday utcába, ahol szintén van egy parkolóház. Azt gondolom, hogy sokkal elegánsabb, sokkal kulturáltabb elhelyezése lenne a hivatali parkolóknak ezekben a mélygarázsokban. Úgy tudom, hogy mindkét mélygarázsban van bőven szabad parkolóhely. Szerintem célszerű lenne az, hogyha oda kerülnének valamilyen tartós bérleti jogviszonnyal, akár megvásárlással azon hivatali gépkocsiknak a parkolási lehetőségei, akiket ez érint. Nyilván nekik is kell valahol parkolni, de az, ha mondjuk idejön valaki az Okmányirodába ügyet intézni, ha jön valaki az Anyakönyvi Hivatalba ügyet intézni, az esetek döntő többségében idős beteg emberekről beszélünk, nekik meg kell tudni valahol állni, tehát ezt meg kell nekünk tudni teremteni, szerintem ez egy sokkal racionálisabb dolog, hogyha itt egy ilyen parkolóhely jön létre. Javaslom azt, hogy az általános iskola előtt, ezt az úgynevezett „Kiss and drive” parkolóhely jöjjön létre. Ez nagyon sok helyen a fővárosban már megvalósult. Ez azt jelenti, hogy csak annyi időre lehet megállni, amíg kiteszi valaki a gyereket a gépkocsiból, ad egy puszit, és berohan a gyerek az iskolába. Tényleg lelassít és megáll egy percre, kiteszi a gyereket és tud továbbmenni. Javaslom végiggondolni, hogy az előző ülés tapasztalatait használjuk fel, „car sharing” parkolóhelyeknek a kialakítását. Itt nagyon bölcs gondolatok hangzottak el, valóban egy „car sharing”-gel négy gépkocsit lehet kiváltani, tehát azt érdemes végiggondolni, hogy egy vagy két „car sharing” hely kialakításra kerüljön.

**Takács Krisztián:** Köszönöm szépen ezt a rövid és tartalmas hozzászólást. Ezek a pontok tényleg megfontolandóak.

**Szilágyi Zsolt:** Tényleg nem leszek hosszú, csak Zombory Miklósnak a mondandójához annyit mondanék, hogy én is támogatnám a hidra való felkanyarodást, mivel hogyha az Ipar utca felé mennek el, most is már megkerestek az Ipar utcából többen, hogy csúcsidőben rengeteg autó áll ott egyhelyben, és pöfékel nekik. Arra is jó lenne egy tanulmány, hogyan lehetne ezt nem megszüntetni, mert azt nem szeretné senki, hanem csökkenteni ott a forgalmat. Ha viszont így az Ipar utca felé megy el innen is mindenki, akkor nem hogy csökkenni fog a forgalom, hanem inkább növekedni. És a másik, hogy a Hőgyes Endre utcán át kijutni, kriminális, mert a közlekedésben senki nem akar senkit kiengedni, mire lenne lehetősége kikanyarodni, addigra jön egy „busz cunami” egymás után, és megint nem tud kimenni.

**Szili Adrián:** Tisztelt Bizottság! Tisztelt Elnök Úr! Először is a jelenlétünkkel kapcsolatban jelezném, hogy tegnap Aljegyző Úr szolt, hogy jöjjünk, tehát nem tudunk a Bizottság létrejöttéről sem. Mindegy, itt vagyunk, remélem nem gond vagy nem probléma. Megpróbálunk a felvetődött kérdésekre válaszolni információink birtokában. Az első, amit hallottunk, és amiről már folyamatban lévő egyeztetésünk és tárgyalásunk van, a Kinizsi utca, Ráday utcában lévő jelzőlámpának a kikapcsolásával kapcsolatos kérdéskör. Ez nem egy két hónapja, hanem már jóval régebben, már tavaly év végén ősszel is ki volt valóban kapcsolva. Felvettük a Budapest Közút Zrt-vel a kapcsolatot, Alpolgármester Úr is bekapcsolódott ebbe a kérdéskörbe. Először, hogy miért is kapcsolták ki? Ez jól működött, miért villog, miért kapcsolták ki? Elromlott? Rossz? Eltávolítják? Mi a baj ezzel? Végül is egy egészen normális választ kaptunk, mely szerint két fontos oka volt. Az egyik az, hogy azt mondták, jelentősen lecsökkent a gyalogosforgalom a Covid miatt is, nagyon jelentősen lecsökkent. De a legfőbb érv az volt, hogy mind a Ráday utcában mind a Lónyay utcában a kerékpáros forgalom számára a visszajövő sávban is engedélyezett a kerékpáros közlekedés, és a lámpa ezt egyszerűen nem tudja kezelni. Tehát ezt nem tudják kezelni. E-mailem van erről, tehát levelezésünk van, hogy leírtam nekik. Kértem tőlük, hogy valahogy találjanak arra egy megoldást, hogyha zöld a gyalogos részére a lámpa, tehát a Ráday utca forgalmát átengedi, akkor azzal a menettel, aki alulról jön, tehát aki ebből az irányból a Bakáts tér felé jön, nem néz hátra, legyen az a közlekedő autós, biciklis. De aki a Bakáts tér felől jön, mondjuk egy kerékpáros, látja, hogy számára van egy kiegészítő jelzőlámpa, és az zöldet mutat, tehát mehet a forgalommal szembe, mint ahogy az utca egyéb részén is. Azt mondták, hogy ezt megvizsgálják, és azt ígérték még, hogy most a nyár folyamán végeznek szintén egy forgalomszámlálást és a kettőnek az eredményétől függően nem szerelik le a lámpát, hanem elképzelték, hogy visszaállítják. Tehát ezek az információink a lámpáról, úgyhogy folyamatban van. Tehát ők nem tettek le róla, de közlöm az első lépésben, amikor először felvettük velük a kapcsolatot, elszántak voltak, hogy ez most ki van kapcsolva, és utána ezt ők leszerelik, és eltávolítják. Innen lett ez a kérdés visszahozva. Valószínűleg ez ezzel a kiegészítő lámpával, egyéb megoldással újra üzembe helyezhető. Torzsa képviselő úrnak volt észrevétele a tolatós beállítás, kiállítás parkolóhelyekkel kapcsolatosan. Azt tapasztaljuk, és a kollégáink is olyan jelzéseket kapnak vissza, és itt a Bakáts tér tervezése során is, amíg a projekt az irodánkban nálunk volt, addig azt tapasztaltuk, hogy a Budapest Közút Zrt. részéről egy prioritás, illetve ezt ők elsőbbségként kezelik, hogy az autók tolatva álljanak be a halszállás helyekre. Tehát nem úgy, mint régen, hogy szembe, hanem tolatva, mert egyébként tapasztalatok és felmérések, és nem tudom, hogy milyen mérnöki tevékenység alapján a kerékpárosoknak az észrevétele sokkal egyszerűbb és sokkal könnyebb, ha tolatva állnak be, majd úgy áll ki, hogy amikor kiáll, látja, hogy honnan jön a kerékpáros. Ezt az információt kaptuk. De mindösszesen úgy érzékelem, legalábbis a bizottság létrejöttéből és az eddig felvetődött kérdésekből is, hogy ami az iroda hatásköre, abban közútkezelőként részt tudunk venni, természetesen itt vagyunk, ez a dolgunk. De esetleg javaslom azt is, hogy akár időközönként a forgalomtechnikai kezelő részéről, a Budapest Közútkezelő Zrt. részéről egy meghívottat hívjunk ide az ülésre, mert úgy látom, hogy ez az esetek 80-90 %-ában az ő témakörük lesz, vagy nem tudom, de eddig úgy tapasztaltam.

**Takács Krisztián:** Nekem egy kiegészítő kérdésem lenne, hogy mikor lesz meg nagyjából a forgalomszámlálásnak az eredménye?

**Szili Adrián:** Azt mondták, hogy nyár végére, de azt Alpolgármester Úr is presszionálni fogja.

**Deutsch László:** Egy kérdéssel kezdeném a Hivatal felé. Ki a megrendelő, a Ferencvárosi Önkormányzat vagy a Budapest Közútkezelő Zrt.? Szili Úr? Hallotta, amit kérdeztem?

**Szili Adrián:** Persze.

**Deutsch László:** Választ kérek.

**Szili Adrián:** A Ferencvárosi Önkormányzat.

**Deutsch László:** Akkor nehogy már ne mi mondjuk meg, hogy mit akarunk, mit szeretnénk, és hogyan szeretnénk. Egyelőre azt veszem észre, hogy állandón a Budapest Közútkezelő Zrt-re van hivatkozás, lásd az Erkel utca – Mátyás utca közötti útszakasz közötti problémát, amivel kapcsolatosan ígértem is, hogy jegyzőkönyv lesz, úgy a Hivatalnak, mint annak az Alpolgármesternek, akiknek ez a jogköre megegyezik ezzel, mert ki nem bogozom, hogy kihez tartozik. De visszatérve az eredeti problémához, nekem „csurgott a nyálam”, amikor Rogán Elvtárs az V. kerületben sorompókkal lezáratta a fél belvárost, rendszámfelismerő sorompókkal. Ezért merem javasolni azon a képviselő-testületi ülésen, amikor ez szóba került, hogy válasszuk a legegyszerűbb megoldást, a Lónyay utca – Bakáts utca között mindkét irányból átmenő forgalom tilos, alatta engedéllyel és egy rendszámfelismerő sorompóval. Kirakunk két közterület-felügyelőt, és meggazdagszik az önkormányzat. Egy idő múlva mindenki tudja, hogy merre kell menni. De azt, hogy a Bakáts teret így tönkretenni! Ne felejtsük el, itt van a házasságkötő termünk, láttam 100-150-200 fős esküvőket, egy esős napon képzeljük el, hogyan néz ki a menyasszony, ha a környéken nem tud megállni. Itt van a IX. kerületi Kormányhivatal, itt van az Ügyfélszolgálat, itt van az Önkormányzat, itt van a kerület egyik legnagyobb iskolája, és nem utolsó sorban itt van a templom, ami igen nagy befogadóképességű intézmény, és időnként „zsufi” van. Képzeljük el, hogy hoznak egy „múmiát”, bocsánat egy idősebb embert, kirakják, mert megállni nem lehet, a jó Isten tudja, hogy mikor kell érte jönni, és ha érte jönnek, akkor is tumultus van. Az eddig meglévő Bakáts téri körforgalom jó volt, így lehet egyszerűsíteni legolcsóbban, az utolsó értesülesem szerint az V. kerületben egy fény szerszámfelismerő sorompó 2 millió 400 ezer forint plusz ÁFA volt. Legfeljebb felment az ára. Nem tudom, hogy mit agyalunk tovább, ez a világ legegyszerűbb dolga, persze tudomásul kell venni, hogy szeretett Polgármesterünknek a Ráday utca lezárása után ez volt a másik életműve, görcsösen fog ragaszkodni hozzá, de miután már elmondtam a képviselő-testületi ülésen is, hogy a mindenkori Polgármester munkaadója a mindenkori Képviselő-testület, a Képviselő-testület ezt az ideiglenes bizottságot bizta meg javaslati jogkörrel, ezzel jöjjünk, ha kell, éljünk is vissza vele, és ne érdekeljen minket sem a vezetés, sem a Hivatal álláspontja, „verjük át”, amit akarunk. Remélem, hogy megértettétek, remélem, hogy a javaslatomat befogadjátok, tudni illik ma ebben a korban csak így lehet. Köszönöm, hogy meghallgattatok.

**Zombory Miklós:** Egy két dolgot közben jegyzeteltem. Azt mondjuk, hogy a parkolóhelyek száma csökken, hiszen a Bakáts tér már nem kapja vissza azt a parkolóhely számot, ami a felújítás előtt volt. Elég gyakran sétálok le kocsival, elmegyek a Bálna mellett, és általában durván 100 parkolóhely üresen áll naponta. Nagyon sokszor látom kiírva a Bálnánál, hogy ennyi az üres hely, annyi az üres hely. Velük is fel lehetne venni a kapcsolatot, nem ingyen természetesen, hogy valamilyen megoldás szülessen. A másik dolog, ami érdekes, hogy a Lónyay utca – Bakáts utca és a Boráros tér közötti szakasz, ami egy rövid utcaszakasz, és mégis kétféleképpen parkolnak. Tehát, ha a Bakáts utcából bemegyünk a Lónyay utcába, akkor tolatva kell beállni. Ha elérjük a mélygarázst, ettől kezdve fordítva, nem tolatva, hanem a gépkocsi elejével megyünk a járda felé. Ennek egyetlenegy megoldása lenne, ami csak festék és ember kérdése, hogy ezt felfesteni. Nekem bármelyik megoldás jó lenne. Ha ezt felfestetnénk, akkor egyszerű lenne a helyzet, mert a 45 fokos parkolóba vagy mindenki a Bakáts utcától a Boráros térig tolatva áll be, vagy mindenki orral a járda felé áll. Ez lenne egy javaslat, nagyon sokan kérik, nagyon sokan reklamálják. A Bakáts tér egyik felét már említette a kolléga úr, hogy a templom, a kormányhivatal, stb., de van az éremnek egy másik oldala, tehát a Bakáts térnek az egyházzal szemben lévő része, ami tele van üzletekkel. Nem védem őket, de mondjuk azért a zöldséges nem tudja kerékpárral odavinni az árut, bemenni a környékre sem tud, mert nemcsak, hogy a Bakáts tér van lezárva, hanem a Tompa utca is. Megyünk tovább, ott az autó alkatrész bolt. Valaki megvesz egy motorblokkot mondjuk, azt is kínos kerékpárral hazavinni. Tehát ezen is el kellene gondolkodni, mert elvileg ez a mostani forgalmi rend, ami szintén ideiglenes, és azért, ha minden igaz, akkor minimum karácsonyig el fog tartani, addig ezek éppen tönkremennek. De nem csak az a két üzlet van ott, hanem van több, csak éppen ez a kettő, ami éppen eszembe jutott.

**Takács Krisztián:** Egy jogi segítséget kérnék. Deutsch László képviselő úr vendégként kérhet ügyrendben szót, tehát ő nem a bizottság tagja.

**dr. Világos István:** Elnézést nem szeretnék senkit sem félrevezetni a válaszómmal. Most hirtelenjében azt gondolnám helyesnek, ha ügyrendben a képviselő úr nem kérne szót, hanem jelezné a felszólalási szándékát, mint vendég, megjelent képviselő.

**Torzsa Sándor (ÜGYREND):** A vitát hallgatva szeretnék határozati javaslatokat megfogalmazni. A következőkről szeretném kérni a Bizottságot, hogy hozzunk határozatot. Mindegyik határozatnak ez lesz a kezdő mondata, hogy: „A Forgalm szabályozó Ideiglenes Bizottság felkéri az illetékes szakirodát, hogy tegyen javaslatot.....”, első pontként a tolatás rendjének kiváltására, megszüntetésére a Bizottság következő ülésére. Második határozati javaslat, hogy: „A Forgalm szabályozó Ideiglenes Bizottság felkéri az illetékes szakirodát, hogy tegyen javaslatot a Lónyay utcából a Petőfi-híd irányába történő felkanyarodásra a Bizottság következő ülésére. Harmadik, felkéri a Bizottság az illetékes szakirodát, hogy a Tompa utcai körút felé történő kihajtását vizsgálja meg, és erről tegyen javaslatot a Bizottság következő ülésére. Negyedik, felkéri a Bizottság az illetékes szakirodát, hogy a hivatali parkoló ügyfélparkolóvá történő átalakítását vizsgálja meg, és tegyen javaslatot a Bizottság következő ülésére. Ötödik, hogy felkéri a Bizottság az illetékes szakirodát, hogy vizsgálja meg a „car sharing” parkolóhelyek kialakításának lehetőségét és tegyen javaslatot a Bizottság következő ülésére.

**Szili Adrián:** További „car sharing” parkolóhelyekre?

**Torzsa Sándor:** Továbbira? Miért van kialakítva?

**Szili Adrián:** Van, a töltőhelyeknél.

**Torzsa Sándor:** Nem, a „car sharing” megosztást jelent, olyan, hogy ugyanúgy, ahogy van a bicikli megosztás, mint a bubi, olyan van gépkocsiban. A bubi bicikli megosztás, a „car sharing” pedig az autó megosztás. Vizsgálja ezt meg az iroda és tegyen erre javaslatot. Nem tudom, én nem vagyok szakember ez ügyben, a szakmára kell támaszkodnunk. Az utolsó határozati javaslatom a „kiss and go” parkolóhelyekre vonatkozna, felkéri a Bizottság az illetékes szakirodát, hogy vizsgálja meg és tegyen javaslatot a Bakáts téri általános iskola előtt a „kiss and go” parkolóhely megvalósulására. Ezekről szeretném kérni a Bizottságot, hogy döntsünk. Bocsánat, egyet még nem mondtam el, hogy felkéri a Bizottság az illetékes szakirodát, hogy vizsgálja meg a Petőfi-híd környékén a plusz parkolóhelyek kialakításának lehetőségét, és tegyen erre javaslatot.

**Zombory Miklós (ÜGYREND):** Szintén felkéri a Bizottság, stb., az már benne van a hanganyagban, hogy a Lónyay utcának a Bakáts utcától a Boráros térig lévő szakaszán a parkolás kérdését olyan értelemben oldja meg, hogy az legyen záros, nagyon rövid határidőn belül, felfestve, mert Budapesten nincs olyan, hogy egy 300-400 méteres szakaszon kétféleképpen parkolnak. Az egyik ezért, a másik azért. Alkalmazkodik az ember, csak úgy össze-vissza állnak, hol így, hol úgy, tehát ezt minél hamarabb meg kellene oldani. Oldjuk meg!

**Takács Krisztián:** A felfestéseket tudtommal a FEV IX. Zrt. végzi. Megkérem Irodavezető Urat, hogy erősítse ezt meg.

**Szili Adrián:** Persze, a forgalom ütemének függvényében.

**Deutsch László:** Felhívnám a Bizottság figyelmét, hogy amit én előterjesztettem, az egy önálló képviselői javaslat volt, igaz, hogy csak szóban, kérem a Bizottságot, hogy szavazzon róla. Ez volt a legegyszerűbb megoldása ennek a közlekedési anomáliának.

**Takács Krisztián:** Bármilyen tanulmány készült már ezzel kapcsolatban ezzel a sorompóval kapcsolatban, hogy útlezárás legyen, és csak célforgalommal lehessen közlekedni? Nem?

**Deutsch László:** Miért készült volna?

**Szili Adrián:** Mi nem tudunk arról, hogy készült.

**Takács Krisztián:** Akkor Torzsa Sándornak voltak határozati javaslatai, a Hőgyes Endre utcából való kihajtással kapcsolatban, a „kiss and drive” parkoló, a „car sharing” parkolók létesítése. Egyébként én ott azt mondanám, hogy arra nincs más megoldás, mint a jelenlegi parkolóhelyek kárára létrehozni egy vagy két ilyen „car sharing” parkolót, mert biztosítanunk kell a töltőállomást is. Emellett volt még az önkormányzati parkolók megszüntetése, és helyükre ügyfélparkolók létesítése, a Lónyay utcából a Petőfi-hídra való felhajtás kérdése, illetve a Bakáts utcából a Közraktár utcára kihajtás mindkét irányba, és a tolatva parkolás kérdése, viszont arra megkaptuk a

választ, hogy a kerékpárosok biztonsága érdekében. Most Torzsa Sándor illetve Zombory Miklós javaslatairól fogunk szavazni. Én még egyet szeretnék szavazásra felterjeszteni, mégpedig azt, hogy felkérjük a Polgármester Asszonyt, hogy vizsgálta meg annak a lehetőségét, hogy a Ráday utcát miként lehet a nem célforgalom elől lezárni. Tehát az V. kerületben volt már ilyen megoldás, akár sorompós, akár pedig a megállító eszköz, nem tudom, hogy annak mi a pontos megnevezése. Ha mindenkinek tiszta, akkor kérem, szavazzunk egyben ezekről a határozati javaslatokról.

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

**FIB 3/2021. (VIII.4.)**

#### **Határozat**

1./ A Forgalm szabályozó ideiglenes Bizottság felkéri az illetékes szakirodát, hogy a Bizottság következő ülésére vizsgálja meg és tegyen javaslatot

- a) a tolatás rendjének kiváltására, megszüntetésére,
- b) a Lónyay utcából a Petőfi-híd irányába történő felkanyarodásra,
- c) a Tompa utcából a körút felé történő kihajtásra,
- d) meg a „car sharing” parkolóhelyek kialakításának lehetőségére,
- e) a „kiss and drive” parkolóhelyek kialakításának lehetőségére,
- f) a Petőfi-hídnál parkolóhelyek kialakításának lehetőségére,
- g) az önkormányzati parkoló ügyfélszolgálati parkolóvá történő átalakítására,
- h) a Lónyay utcában a Bakáts tértől a Boráros térig történő szakaszának parkolóhelyek felfestésére.

2./ A Forgalm szabályozó Ideiglenes Bizottság felkéri Polgármester Asszonyt, hogy vizsgálta meg annak a lehetőségét, hogy a Ráday utcát miként lehet a nem célforgalom elől lezárni.

Határidő: a Bizottság következő ülése

Felelős: Takács Krisztián elnök

(3 igen, egyhangú)

(A szavazásban 3 bizottsági tag vett részt.)

**Takács Krisztián:** Köszönöm minden megjelentnek a részvételt és kellemes pihenést kívánok a nyárra. Az ülést 15.03 órakor bezárom.

K.m.f.

Takács Krisztián  
elnök

Zombory Miklós  
bizottsági tag

Benkő Irén  
jegyzőkönyvvezető

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

**Jegyzőkönyv**  
készült a **Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság**  
**2022. október 25-én 09.00 órakor megtartott rendes nyílt üléséről**

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

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

**Hivatal részéről:** Szili Adrián irodavezető, Kiricsiné Kertész Erika csoportvezető, dr. Világos István csoportvezető, Benkő Irén a Szervezési Csoport munkatársa, Fábíán Beatrix jegyzőkönyvvezető.

**Meghívottak:** Deutsch László képviselő.

**Takács Krisztián:** Üdvözlök mindenkit a Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság újabb ülésén, megállapítom, hogy a Bizottság 3 fővel határozatképes, az ülést 9.02 órakor megnyitom. Zombory Miklós képviselő jelezte, hogy napirend előtti hozzászólással szeretne élni. Torzsa Sándor nem, így kérem, szavazzunk először a napirendről.

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

**FIB 4/2022. (X.25.) sz.**

**Határozat**

**Napirend:**

- 1./ A 15-ös busz útvonalával kapcsolatos döntés meghozatala a FIB 3/2022. (III.23.) határozat alapján  
Sz-314/2022. sz. előterjesztés  
Előterjesztő: Takács Krisztián elnök
- 2./ Döntés a Bakáts téri gyalogos övezet kialakítása kapcsán.  
szóbeli előterjesztés  
Előterjesztő: Takács Krisztián elnök
- 3./ Döntés a Lónyay utcából a Petőfi hídra való felkanyarodás ügyében.  
szóbeli előterjesztés  
Előterjesztő: Takács Krisztián elnök
- 4./ Döntés a Lónyay és Bakáts utcai parkolási renddel kapcsolatban.  
szóbeli előterjesztés  
Előterjesztő: Takács Krisztián elnök

(3 igen, egyhangú)

(A szavazásban 3 bizottsági tag vett részt.)

## NAPIREND ELŐTTI HOZZÁSZÓLÁSOK:

**Zombory Miklós:** Jó lenne, ha lenne egy jogi végzettségű aljegyző, jogász, jogászok vezetője, tehát a Jogi csoporttól valaki. Ezt hiányolom. A négy napirend közül egy, ami írásos előterjesztés, a többi az az Elnök Úr általi szóbeli előterjesztés. Egy dolog vagy kimaradt, vagy lemaradt, ahogy szokták mondani. Ez pedig a Budapest Közút Zrt-nek az ígérete, hogy a Bakáts utca és a Közraktár utca kereszteződésénél van egy jelzőlámpa meg van egy jelzőtábla. Az ígéret kis méretű tábla, kerékpárút vagy vége vagy folytatás, tehát egy kerékpárút jellegű tábla volt, illetőleg a fényjelző készülékbe is bele lehet tenni egy olyan idomot ebbe a lámpa üvegbe, vagy műanyag burába, hogy kerékpár. Ez az egyik ígéret volt, de sehol semmi. Ha itt kinéznénk az ablakon a Ráday utca – Boráros tér felé, szintén itt van a jelzőtábla, hogy elsőbbségadás kötelező és kötelező haladási irány jobbra. Megint csak egyirányú utca, ugyanúgy, mint az előző, de ott van a tábla. Az ígéret az volt, hogy persze, de a kerékpárosnak ez kell. Igen, de akkor kerékpáros méretű tábla legyen. Ez nem történt meg azóta sem, és ezt sajnálom. Ők nem sajnálják, de a Budapest Közút Zrt. biztos sajnálja, hogy nincs itt. Lehet, mert így nem kell nekik válaszolni. Lett volna még egy kérésem, a Szervezési csoporthoz, és az Elnök Úrhoz, hogy szeretném a mai napnak a hanganyagát valamilyen módon megkapni, gondolom, megoldható.

**Takács Krisztián:** Kettő dologgal egészíteném ki. Ez félig-meddig már átvezetés a napirendi pontokra. Egyrészt azt nekünk fel kell fognunk, hogy ez a bizottság nem rendelkezik senki felé effektíve utasítási jogkörrel, mi javasolunk majd a Képviselő-testület felé, így például a különböző önkormányzati szakirodákknak is csak javasolhatunk, őket nem utasíthatjuk. Az, hogy a segítségüket ennek ellenére megkaptuk mindannyiszor, az a jó munkakapcsolatnak köszönhető pusztán. A második viszont az, és ez az apropóját adja annak, hogy végre össze tudtunk ülni, hogy a legutóbbi bizottsági ülésen azt határoztuk meg, hogy a következő ülés apropóját az fogja adni, hogy a Kinizsi utca lámpáit felül fogják vizsgálni, ott egy forgalomszámláló vizsgálatot végeztek most már harmadjára, ha jól tudom, és ennek meg lett végre az eredménye. A hónap elején már összeültünk volna és gyakorlatilag a Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság összehívása a célkanyarban volt, csak aztán a rendkívüli képviselő-testületi ülés ezt félbeszakította, és ennek köszönhető, hogy lekerültek egyes napirendi pontok, és így egyébként az a napirendi pont is, ami a Kinizsi utcát tárgyalta volna, de azt így egy másik napirendi pont keretében fogjuk tudni tárgyalni. Megkérem Szili Adrián irodavezető urat, hogy a forgalomszámlálás eredményét röviden ismertesse a Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság tagjaival.

**Szili Adrián:** A szó szerinti idézetet Elnök Úrnak átadtam, meg az érintetteknek megküldtem. A Budapest Közút Zrt. válaszolt többszöri kérésünkre és ennek a lényege az, hogy a mérések alapján olyan számok, olyan eredmények jöttek ki, ami alapján mind a két kereszteződésnél: Kinizsi utca – Ráday utca, Kinizsi utca – Lónyay utca kereszteződésnél ezeknek a számoknak az alapján őket nem győzte meg az, hogy ezt a lámpát működőképes, a korábbi működési mechanizmusnak megfelelően visszaállítsák. A megküldött szöveg végén jelzik is, hogy mindezek alapján ők megkezdik majd az intézkedést a lámpák elbontásával kapcsolatban. Olyan gyér a jelenlegi forgalom, azt számolták, azt a következtetést vonták le, hogy akkor így ennek nincs sok értelme. Ez áll az ő válaszukban. Mi ehhez nem tudunk hozzáfűzni egyebet. A Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság részére bocsátottuk és a megfelelő döntésnek megfelelően folytatjuk a munkánkat.

## NAPIRENDI PONTOK TÁRGYALÁSA:

**1./ A 15-ös busz útvonalával kapcsolatos döntés meghozatala a FIB 3/2022. (III.23.) határozat alapján  
Sz-314/2022. sz. előterjesztés  
Előterjesztő: Takács Krisztián elnök**

**Zombory Miklós:** Mielőtt rátérnénk az 1. napirendre, Irodavezető Úr által elmondottakkal szemben nem tudok mondani más érvet, csak annyit, amit a lakosság, az állampolgárok mondanak. Az állampolgárok nincsenek ezzel megelégedve, abszolúte. Azért a 15-ös autóbusz vezetőit, ha összehívnák egy olyan beszélgetésre, ahol nincs kamera, akkor tudnának egy-két jó szót szólni. Időnként meg is teszik, hogy félhangosan „dicsérik” a kitalálóját annak, hogy az a fényjelző készülék megszűnt, hiszen elméletileg annakidején, régen főútvonal volt a Lónyay utca, most le lett zárva különböző dolgokkal: egy egyenrangú útkereszteződéssel, egy hol egyirányú, hol kétirányú forgalommal. Ez a fényjelző készülék azért az emberek jelentős részének fontos volt, akik használják, azok nagyon nincsenek megelégedve.



**Takács Krisztián:** Akkor ezt még kibontjuk, de térjünk vissza a 15-ös buszra, csak most így a Bakáts utca esetében. Három opció van ahhoz, hogy ezzel kapcsolatban mit kezdünk ezzel az egész kérdéskörrel, mert probléma az, hogy a 15-ös busznak akkora be- és kifordulási íve van, hogy az egy hatalmas szeletet elvesz az utcából. Ezt áthelyezhetjük, azt a megállót, ami ott van a Bakáts utcában, kirakhatjuk a Közraktár utcára. Kaphat egy negatív öblöt, amivel gyakorlatilag magát a megállót kitoljuk az útig, illetve áttehetjük a Lónyay utcára, ami nagyon régi tervekben még 2013-2014 környékén volt ilyen megoldási lehetőség is. Ezek közül a 2. verziót támogatom, mert egyrészt az első túlságosan lassítaná a Közraktár utca forgalmát, illetve a 3. megoldás az, hogy áthelyezzük a Lónyay utcába. Effektíve azzal semmilyen komolyabb változást nem érünk el, hisz innen elveszünk területet és ott meg odaadjuk. Azzal gyakorlatilag csinálunk valamit, de effektíve nem csinálunk semmit, viszont a második esetben, a be- és kifordulási ívet úgymond megspóroljuk, így nyerünk több parkolóhelynyi területet ezzel. Például tudjuk enyhíteni egyrészt a kerületi parkolási helyzetet, másrészt pedig gyakorlatilag a busz be- és kiállítását tudjuk azzal segíteni, hogy nem kell ilyen hatalmas járművekkel egy pár centis helyen evickélni.

**Zombory Miklós:** Egyetértek az Elnök Úrral kivételesen ez az eset, hiszen a 2. pontot támogatom nemcsak én. Kíváncsiságból felhívtam egynéhány állampolgárt, választópolgárt és megkérdeztem, hogy mi a véleményük. Megkérdeztem néhány üzletest is és mindegyik a 2. pontot támogatná. A legeslegrosszabb változat lenne a lakosság számára, ha kitennék a Közraktár utcába. Az a legkevésbé lenne elfogadott, úgyhogy én a 2. pontot tudom támogatni.

**Szili Adrián:** Kerületi közútkezelőként a Városüzemeltetési Iroda is ezt a 2. változatot támogatja. Több szakmai egyeztetést folytattunk, akár a Budapest Közút Zrt-vel, akár Elnök Úrral is. Mindenképpen ez lenne a legjobb megoldás. A Közraktár utca felőli oldal nemcsak hogy elveszi azt a sávkanyarodási lehetőséget, lelassítja, hanem valószínűleg az állampolgárok részéről messzebb is van. A 2. változathoz annyi kiegészítést, Elnök Úr elmondta, hogy több parkolóhelyet nyerünk, a negatív öböl miatt kijebb jön majd valószínűleg a terület. A Lónyay utcában már van egy hasonló állapot, ezt majd, ha ez a döntés lesz, akkor itt a munka megkezdésével kapcsolatban ezt meg kell tervezetnünk előtte, és annyit szeretnék még itt jelezni, hogy ami ott jelenleg van, buszváró, az cserére fog szorulni, helyette egy IC Decaux által ugyan szerződésben, megállapodásban foglalt vadonatúj megálló fog kitélepítésre kerülni, ezáltal ezen a területen eleve meglesz az a távolság a faltól, ellentétben a Lónyay utcával, ahol nem lenne erre lehetőség. Ott valószínűleg a telepített megállónál biztos nem lenne annyi hely, annyit pedig az út felé nem tudna beljebb jönni egy negatív öböl, úgyhogy irodánk is a 2. változat mellett áll ki.

**Takács Krisztián:** Ehhez annyit tennék hozzá, hogy mivel az a rendkívül és csodálatosan szép megálló a készítői által elmondottak alapján is egy kampány eszköz és a kampány után, a 2019-es kampányról beszélek, elbontásra kerül, így gondolom, ezt ők is maximálisan fogják támogatni.

**Torza Sándor:** Én az 1. változatot támogatom, hogy a Közraktár utcára tegyék ki. Picit racionálisan végiggondoljuk, akkor azzal a megoldással foglalunk a legkevesebb helyet, meg ahhoz kell a legkevesebb átalakítás. Ha a Lónyay utcába kerül át a busz megálló, ott is parkolóhelyekre fog kerülni, míg a Közraktár utcában nincs parkolás ezen a szakaszon, tehát ott úgy lehet kialakítani egy busz megállót, hogy nem veszünk el egyébként más funkció elöl közterületet. Viszont cserében meg nyerünk egyébként olyan közterületet, amit tudunk más funkcióra használni, tehát racionális ebben a történetben mindenféleképpen szerintem a Közraktár utca. Most egy utcasaroknak a lesétálása az nem annyira kedvezőtlen az itt lakóknak, hogy az tüntetést váltson ki akár a Bakáts téren, de mondjuk esetleg, akik meg a Közraktár utcában laknak, azoknak meg kedvezőbb, hogyha odakerül. Aki meg mondjuk a Lónyay utcában lakott, ott is egy kicsit tovább kell sétálni. Az, hogy egy busz megállót áthelyezünk, nyilván valakinek előnyösebb, nyilván valakinek előnytelenebb lesz. Ezt így most lenyilatkozni, hogy az emberek döntő többségnek nem lesz jó a Közraktár utca, szerintem azért ez egy erőteljes csúsztatás. Viszont végtelenül racionális. Az, hogy a kanyarodó sáv megáll arra az öt percre, ameddig a busz kicseréli az utasait, szerintem abban aztán az égvilágon semmi probléma nincsen, hiszen úgyis lámpával védett kereszteződés következik. Egy kis mázlival ez piros alatt le tud egyébként zajlani. Ha meg nem, akkor maximum egy piros meg egy zöld erejéig ez meg tud történni. Nem érzem annyira problematikusnak ott ezt az utascserélődést. Mindenféleképp az elsőt fogom támogatni, aztán majd eldönti a Forgalmuszabályozási Ideiglenes Bizottság.

**Zombory Miklós:** A Közraktár utcára, ha kihelyeződne az autóbusz, ami nem biztos, hogy a legideálisabb, azt előbb már Elnök Úrral tisztáztuk, meg Irodavezető Úr is afelé hajlik, illetőleg azért én is végeztem egy félétet az egyetemen forgalmuszervezést, Koller Károly nevű egyetemi tanárnál. A Közraktár utca, ami egyébként is zsúfolt,

érdemes megtekinteni, reggel, délben, este. Ha még ezzel is megnehezítjük a Közraktár utcai közlekedést, akkor a Közraktár utcában, ha kihelyezünk egy szén-monoxid vagy egyéb készüléket, ami azt jelzi, hogy mennyi a szint, akkor egyszerűen föl fog robbanni. Akkora lesz, hiszen még jobban lelassítjuk. Elméletileg a környezetvédelemnél is beleszól abba, hogyha visszafogja a forgalmát a Közraktár utcának.

**Takács Krisztián:** A 2-es villamos pótlásakor volt buszsáv. Így akkor tényleg jóval gyorsabb volt ott a busz mozgása és akkor lett volna racionalitás abban, hogy legyen egy ilyen, de mivel annak egy villamos pótlása adta az opcióját, azért az mondhatni egy vészmegoldás volt. Nincsen buszsáv és gyakorlatilag megfojtanánk a Közraktár utcát azzal, hogyha oda helyeznénk el egy megállót, mert vegyük azért figyelembe, hogy nagyon sok idős használja ezt, ott van az orvosi rendelő, oda jönnek nagyon sokan azok, akik ezt a buszt használják, mert nem egy 7-esről van szó. Az, hogy egy piros alatt a le- és felszállás az meg tud történni, oké, most már alacsonypadlós buszok vannak az egész városban, de azért még mindig problémás az, hogyha egy ilyen kihasználtságú úton helyezünk el egy megállót.

**Torzsa Sándor:** A Közraktár utcának az első sávja, a belső, az megy tovább egyenesen, a második sávja egy kanyarodó sáv a Lónyay utcával, ahol kettő darab forgalom van abban a sávban, az egyik, amelyik bekanyarodik a Lónyay utcába, a másik, amelyik szabálytalanul a kereszteződés után betér egyébként a belső sávba. Az a több, amelyik a Lónyay utcába szabályosan bekanyarodik, az kettő-három darab gépkocsi, tehát azt kijelenteni, hogy ez megfojtja a Közraktár utcának a forgalmát, szerintem egy kicsit pikáns. Zombory úrnak az aggodalmait meg én hadd oszlassam, mert hogy így sokkal zöldebb egyébként, hogyha a buszmegállót a piros lámpa elé tesszük, mert annál a piros lámpánál a busz úgyis megáll, és hogyha a piros lámpa alatt tudnak egyébként az utasok kicserélődni, akkor egy elindulással kevesebbet tudunk elérni, mert ott, a Közraktár utcán a busz a piros lámpát megkapja, be fog állni, utána bekanyarodik a Lónyay utcába és még egyszer megáll és még egyszer elindul. De hogyha ezt ki tudjuk iktatni, hogyha odatesszük egyébként a buszmegállót, közvetlenül a lámpa elé, vagy egy picit a lámpától visszább, akkor konkrétan egy megállást, egy elindulást ki tudunk iktatni, tehát ott sokkal, de sokkal zöldebb ilyen értelemben a megoldás. Ráadásul a 15-ös busz az így is, úgy is elmegegy arra, tehát nem lesz a Közraktár utcának nagyobb a forgalma. Az a 15-ös busz az így is, úgy is annál a lámpánál megáll. Ha jó van fölfestve egyébként előtte, meg normálisan, és ez is probléma egyébként, hogy nincsen sajnos jól fölfestve meg jól kitéblázva, hogy az a sáv megszűnik egyenesnek lenni és csak kanyarodó lesz belőle. Ha ez mondjuk egy picit előtte lévő lámpánál már jelezve lenne, akkor egyébként a szabálytalanul besorolást is előrébb lehetne hozni. Kevésbé lenne dugó. Nem érzem azt a problémát, amit képviselőtársaim mondanak ezzel kapcsolatosan, sőt szerintem ez a legracionálisabb, de szívesen kimegyek Önökkel és megmutogatom, hogy milyen.

**Takács Krisztián:** Csak annyit fűznék ehhez hozzá, hogy jómagam jelenleg, Zombory Miklós képviselő úr pedig hosszú-hosszú éveig volt ennek a területnek a területi felelőse, így lehetséges, hogy többet foglalkoztunk ezzel az utcával, illetve ezzel a területtel, mint Torzsa Sándor képviselő úr.

**Zombory Miklós:** Belső-Ferencvárosról van szó, aminek van egy Lónyay utcája. Ha kirakjuk a 15-ös buszt a Közraktár utcába, akkor onnan nem fog bekanyarodni a Lónyay utcába. Ugyanúgy folytatódik, tehát akkor kint menne. Amikor nagy a forgalom délután, előfordul egy 4-5-6 busznál, hogy nem jön be a Bakáts utcába, hanem kint, a Közraktár utcán végigmegy, hiszen a Lónyay utca a Kálvin tér körül feltömörödik, és ha ezt jelzik a buszvezetőnek, akkor kint megy kényszerből, de csak maximum délután egy félórát, háromnegyed órát, néhány buszt jelent csak. De egy nap 24 órából áll, de legalább 16-ból, amikor megy a busz. Tehát akkor, ezzel a Közraktár utcai megállással kirekesztjük a 15-ös buszt Belső-Ferencvárosnál a Lónyay utca – Ráday utca és a Belső-Ferencvárosból. Aki nem itt lakik, erre bocsánat, amit mondok, de tán még a jegyzőkönyvet is kibírja: Kibicnek semmi se drága. Most nem akarom idézni, hogy néhány napja már itt lakom a kerületben és a Lónyay utcában, tehát egynéhány állampolgárral már beszéltem erről a témáról és a vélemény egyhangú arról, hogy maradjon meg a 15-ös busz úgy, ahogy most van.

**Takács Krisztián:** Tekintve a Ferencvárosi Képviselő-testület üléseit, ez a kifejezés mindenképp illik a jegyzőkönyvünkbe, és el fogja bírni. Egyébként, amikor a 2-es villamos pótlásakor felmerült opcióként, hogy hozzunk létre permanensen buszsávot és végleg vigyük ki a 15-ös buszt a Lónyay utcából, a Bakáts utcából, tehát ki Belső-Ferencvárosból, akkor számos lakóval beszéltem, igyekeztem ezt felmérni, és sokszor nem értek egyet Zombory Miklós képviselő úrral, viszont itt most maximálisan egyet tudok érteni. Azt a választ általában nem bírná el a jegyzőkönyv, amit sokszor, elsősorban az idősebb lakók mondtak erre, mert tényleg van, akinek nagyon komoly

egészségügyi problémát jelent az a minimális közlekedés is sajnos, amit azért kellene megtennie, mert mondjuk, ki kell sétálni a Közraktár utcába, hogy el tudjon menni a busszal.

**Torzsa Sándor:** Méltatlannak érzem ezt a vitát. Azt gondoltam, hogy egy szakmai vitáról fogunk beszélgetni, de Önök olyan megjegyzéseket tesznek: Zombory Miklós, hogy kibicnek nem drága, meg hogy én nem ismerem a terepet. Visszautasítom ezeket a hozzászólásokat. Színvonalaltalanok és nivótlanok ezek a megjegyzések. Teljesen le vagyok döbbenve, hiszen nem ilyen bizottsági vita volt itt eddig. Úgy látom, hogy Önöknek ez érzelmi kérdés. Lehet, hogy Zombory úrnak azért, mert két házra lakik akkor az új buszmegállótól és szeretné egyébként, hogy közelebb legyen a lakáshoz. Akkor én is tudok ilyen mondatokat mondani, hogy Zombory úr magához szeretné közel tenni a buszmegállót és ezért érvel emellett. És a Közraktár utcai lakók meg kevésbé fontosak Zombory képviselő úrnak. Azt gondolom, hogy nem erről van szó, csak ne menjen el a Forgalmuszabályozási Ideiglenes Bizottság ilyen vitába, mert ennek így túl sok értelme nincsen. Szerintem ebben a bizottságban is, a Képviselő-testületben is mindenhol is azokat az érveket szoktam elmondani, hogy meg kell teremteni a kerékpáros közlekedésnek a lehetőségét, meg kell teremteni a tömegközlekedésnek a lehetőségét és egyébként az autós közlekedésnek a lehetőségét is. Ha ezt a hármast nézzük, mindegyiket, akkor a legoptimálisabb továbbra is, az, ha kiteszük a buszmegállót a Közraktár utcába. A gyalogos közlekedés szempontjából is, az autós közlekedés szempontjából is és a tömegközlekedés szempontjából is. Ha racionálisan végiggondolják, elhiszem, hogy vannak olyan lakók, akiknek biztos negatívabb lenne a Közraktár utca. Viszont vannak olyan lakók, akiknek meg biztos, hogy pozitívabb lenne, hogy a Közraktár utcán van a buszmegálló. Most azt mondani egy ilyen buszmegálló megítélésén, mert Zombory képviselő úr beszélt öt lakóval, én meg biztos vagyok benne, hogy tudok beszélni másik öt lakóval, aki meg örülne, hogy a Közraktár utcán van a buszmegálló. Ebből így kiindulni, hogy most van öt lakó, aki ezt mondja, meg van öt másik lakó, aki ezt mondja. Én is biztos, hogy találnék nagyon csúnya jelzőket, meg mondanak emberek ezt, azt, amazt. Ha áthelyezünk egy buszmegállót, mindig lesz olyan, akinek nem jó ez, meg mindig lesz olyan, akinek jó ez. Ilyen érvelés szerintem nem elfogadható ebben a kérdésben, de hangulatkeltésnek remek.

**Zombory Miklós:** Érdekes volt Képviselő Úrnak a különböző megjegyzése, különböző hozzászólása. A házunkban és a szomszéd házban is van egy néhány nálam is megletebb, jóval megletebb ember, akik ki akarnak menni a Vásárcsarnokba egyszerűen vásárolni, és már ez is gyakorlatilag a Bakáts tér, Ráday utcának az a szakasza. De ha ma úgyse döntünk, hiszen csak javasolunk, mint Elnök Úr nagyon szépen elmondta, a Képviselő-testület fog dönteni. A képviselő-testületi ülésen is el fogom mondani, ha ez vita elé kerül, hogy kitalálták azt az intézményt, hogy közvélemény-kutatás, tehát ki lehet az újságnak egy bizonyos részén tölteni, hogy hol szeretné, hogy menjen a 15-ös busz, vagy akár egy lakossági fórumot létrehozni. Bármelyik megoldhatja. De azt, hogy ráerőszakolni a Belső-Ferencvárosiakra a Közraktár utcát, ezt nonszensznek tartom.

**Torzsa Sándor:** A Közraktár utcán is laknak emberek. A Közraktár utcán is ugyanolyan idős emberek laknak. A Közraktár utcán is ugyanolyan beteg emberek laknak. Most a Közraktár utcán lakó embereknek akkor ugyanezt el tudom mondani. A Közraktár utcán lakó idős emberek sem szeretnék gyalogolni. A Közraktár utcán lakó idős emberek is szeretnék eljutni a Vásárcsarnokba bevásárolni, és most azért, mert a Lónyay utcába helyezzük a buszmegállót, nekik többet kell gyalogolni. Ne haragudjon, ez egyszerűen nem érv emellett, amit én mondok, hogy a busz az így kétszer áll meg, olyan területet szabadítunk föl, ami konkrétan nem használt terület, ott a Lónyay utcában pedig olyan területre tesszük a buszmegállót, ami használt terület. A járdának a forgalmát terheljük. Egyszerűen nem értem ezeket az érveket, de Önök el fogják ketten dönteni ezt a dolgot. Szerintem nem szakmai érvek alapján.

**Takács Krisztián:** Egy félreértésre világítanék rá, hogy a 2. opcióban nem kerül át a Lónyay utcába a megálló. Marad ugyanott és kap egy negatív öblöt. Ezzel megkönnyítjük a busz be- és kiállását, megspóroljuk úgymond a be- és kifordulási ívet, így egyrészt a buszra le- és felszállás, illetve a busz beállása is könnyebb lesz, másrészt pedig nyerünk közterületet azzal, hogy gyakorlatilag a busz mozgásának nem kell fenntartani külön helyet. Úgy éreztem, hogy ez egy félreértés Képviselő Úrnál.

**Zombory Miklós:** Nem szoktam dicsekedni és Isten látja lelkem, de nekem megvan kamion, sőt kamion pótkocsira is a jogosítványom. Volt tanítványom itt buszvezető a 15-ös buszon, s amikor a megállóban beszélgettünk, itt a Bakáts utcaiba, hogy normálisan beálljon, ez egy külön kaland, mert nem könnyű abból az ívből, amit mondott Elnök Úr, úgy beállni, hogy megfeleljen annak a szabálynak, hogy a járda és az autóbusz lépcsője olyan távolságra

legyen, hogy a meglehetősen korosztály is föl tudjon szállni. Azzal, hogy kirakjuk a Közraktár utcába, nálunk, remélem, erre nem kerül sor, a Belső-Ferencvárosból is, tehát a Lónyay utcából is és az összes mellékutcájából is kiszorítanánk a kedves állampolgárokat.

**Torzsa Sándor:** Akkor hol szállok föl a buszra, amikor olyan esetek vannak, amit Zombory úr is mondott, hogy nem jön be a Bakáts utcára a 15-ös busz, hanem továbbmegy. Akkor azok az idős betegek, azok hogy jutnak el a csarnokig. Vagy ott állnak majd órákat a buszmegállóban? Mert Zombory úr hívta föl erre a problémára a figyelmet. Akkor mi történik?

**Takács Krisztián:** A Lónyay utca azért viszonylag szűk, két oldalán parkoló, tehát előfordulnak olyan esetek, amikor vagy a forgalom miatt, vagy pedig egyszerűen azért, mert valaki úgy parkol be, hogy attól nem fér el a busz, akkor vészmegoldásként azért, hogy ne álljon tizenöt busz addig, amíg a gépjármű tulajdonosát megtalálják, vagy a forgalom kicsit enyhül, ne álljon itt Belső-Ferencvárosban. De az, hogy létezik egy ilyen, úgymond vészforgatókönyv, amit sajnos a való életben jóval gyakrabban kell használni, mint ahogy az szükséges lenne, az nem jelenti azt, hogy nekünk akkor erre a vészforgatókönyvre kell alapoznunk, hisz annak jó oka van, hogy ez a B) opció és nem alapból mindig ott megy a busz. A határozati javaslatban nincs még beírva, viszont első körben én azt javaslom, hogy a 2-es opcióról szavazzunk először. Kérem, szavazzunk az Sz-314/2022. sz. előterjesztés határozati javaslatának 2-es opciójáról.

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

**FIB 5/2022. (X.25.)**

#### **Határozat**

A Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság javasolja a Képviselő-testületnek, hogy a Bakáts utcai megálló áthelyezésének ügyében az Sz-314/2022. sz. előterjesztésben jelzettek közül a 2. változatot valósítsa meg.

Határidő: döntést követő 60 nap

Felelős: Takács Krisztián elnök

(2 igen, 1 nem)

(A szavazásban 3 bizottsági tag vett részt.)

## **2./ Döntés a Bakáts téri gyalogos övezet kialakítása kapcsán**

### **szóbeli előterjesztés**

**Előterjesztő: Takács Krisztián elnök**

**Zombory Miklós (ÜGYREND):** A rend kedvéért és a jegyzőkönyv kedvéért úgy döntöttünk és javasoljuk a Képviselő-testületnek. Ez azért hozzá tartozik.

**Takács Krisztián:** Amint a Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság ülésének elején említettem, nekünk javaslattevői jogkörünk van, utasítási nincs, így gyakorlatilag az lesz a Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság működésének végeredménye, hogy minden, amiről beszéltünk, az egy előterjesztésben fog manifesztálódni, ami meg a Képviselő-testület elé fog kerülni majd. Ebben nem csak azok a határozati javaslatok fognak szerepelni, illetve döntési pontok, amikről most fogunk szavazni, hanem gyakorlatilag minden, ami a korábbi Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság ülésein szóba került, tehát gyakorlatilag az összes jegyzőkönyv alapján fogjuk azt az előterjesztést létrehozni és határozati javaslati pontokat meghatározni. Viszont ettől független kell egy végszavazás, hogy a Képviselő-testület tisztában legyen azzal, hogy a szakszabotóság, ami ezzel foglalkozott hosszú bizottsági üléseken keresztül, az egyes kérdésekben mondjuk mire jutott.

**Torzsa Sándor:** Ha már 15-ös busz és kerékpáros közlekedés, akkor én itt egy új problémára hadd hívjam fel a Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság figyelmét, Irodavezető Úrét is. Gyakorlatilag most már nincs olyan nap, hogy csúcsidőben a Lónyay utcának a torkolata a Kiskörútnál, Kálvin tér irányába ne dugulna be. Nagyjából 20-25 perc kihajtani a Lónyay utcából, abból a 15-ös busszal, aminek most a megállóját nem kitettük, hanem oda betettük és beterejük ebbe a dugóba. Gyakorlatilag a tömegközlekedés 30 percet áll emiatt, az autós közlekedés is ott áll. Ennek egyetlen oka van, hogy a korábbi 2x2 sávossal a lehetőségét beszűkítették 1 sávra, hogy a Kiskörúton érkező három-négy darab biciklis önálló sávban el tudjon menni, és gyakorlatilag ebből kifolyólag beállítanak egy tömegközlekedési járatot. A Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság döntött ennél az opciónál,

akkor én arra szeretném kérni, hogy ennél a napirendnél pedig kezdeményezzük a Budapest Közút Zrt-nél, mert értelmetlen az, hogyha beterejük ebbe az utcába, a Lónyay utcába, félórát várakoztatjuk a buszt, hogy számolják föl a Kálvin tér irányába az egysávos kikanyarodási lehetőséget, és újra állítsák vissza a kétsávos kikanyarodási lehetőséget, mert itt emberek várnak, idős emberek a buszon, ahogy Zombory úr is mondta. Félórát levegőtlenül kell a buszon állniuk amiatt, hogy három-négy biciklis el tudjon menni. Ez tarthatatlan. Tarthatatlan ez a helyzet.

**Takács Krisztián:** Ilyenre megkérhetjük Őket. Viszont újfent felhívnam Képviselő Úr figyelmét, hogy nem tereljük be a Lónyay utcába a buszt. Az sok-sok éve már ott megy. Effektíve most a busz útvonalában nem okoztunk változást. Térjünk kicsit vissza a Bakáts téri gyalogos övezetre. A Bakáts tér templom előtti részén jelenleg át lehet menni gyalog, és át lehet hajtani biciklivel is. A probléma az, ami egy korábbi bizottsági ülésen felmerült, a Városgazdálkodási Bizottságnál, hogy egyrészt a biciklisek gyakorlatilag végigmennek a Ráday utcán, csak ott már gyalogosok közlekednek, az emberek odamennek pihenni, odamennek babakocsival, amit azért nem lehet csak úgy egyik pillanatról a másikra ide-oda rángatni, és ezért kis helyeken nagy sebességgel mennek át biciklisek és ez csak a probléma egyik fele. A másik sajnos az, hogy ahol átmennek a biciklisek, ott akkor kedvet kapnak hozzá, és átmennek a motorosok is, a robogósok is. Épp ezért merült fel az a javaslat, hogy a templom előtti részét a Bakáts térnek pusztán gyalogosövezetté minősítsük át, a biciklisek, motorosok el tudnak menni a templom háta mögött, az még jó ideig szabadon marad egyrészt, másrészt viszont sokkal nagyobb ott a hely, ahol elférnek, és nagyjából 20 másodpercbe telik ezt a kerület megtenni, de lehet, hogy ezzel sokat mondok.

**Zombory Miklós:** Ritka eset és ritka ülés, ahol egyetértünk Takács Krisztiánnal, de hát ilyen is előfordul, ilyenek is kell lenni. Végül is ez szakma és nem politika. A Bakáts tér, most, hogy jöttem be az ülésre, egy kerékpáros majdnem elütött 30-40 km/h-val. Itt kiegészíteném Elnök Urat. Nemcsak a kerékpáros, a kerékpáros, rolleres és az egytengelyű. Egytengelyű képes 40 km/h-val menni. Nem hittem én sem addig el, amíg meg nem győződtem róla. Amit mondott is Elnök úr, hogy a segédmotoros kerékpár és a segédmotoros, önmaga által átminősített segédmotor, magyarul levette a rendszámot és úgy közlekedik, mint egy segédmotor, de gyakorlatilag ha műszaki ellenőrzést tartana a rendőrség, az nem segédmotor lenne. A lényeg, hogy ezeket ki kéne szűrni. Idézném, mivel jogász családból származom egyik oldalról, hogy: „Mindig annyi a törvény, amennyit ebből meg lehet valósítani.” Ha ez megtörténik és a Képviselő-testület megszavazza és megtörténik a tábla kihelyezése a Budapest Közút Zrt. által, akkor ennek az első pillanattól kezdve, tehát a tábla kihelyezésénél az első perctől kezdve egy nagyon szigorú ellenőrzés szükséges, mert különben nem ér semmit. Mert akkor nem fog semmi történni, ugyanúgy marad minden. Mind a rendőrséget, mind a Közterület-felügyeltet egyaránt meg kell kérni, mert ők nincsenek rendszámmal, el tud úgy párolgni, el tud úgy tűnni, hogy a Közterület-felügyelet megállítja és egyszerűen nem áll meg. Nem Svájcban vagyunk, ahol a kerékpárnak rendszáma van. Itt sem a segédmotoros kerékpárnak, sem kerékpárnak, sem az egytengelyűnek, sem a rollernek, egyiknek sincs rendszáma, tehát, ha meglóg, kihagyja, keresztülmegegy, a közterület-felügyelő mellett elmegy, akkor nem történik semmi. Ha a rendőr is ott van, azt már kevésbé meri megtenni. Ezzel a kiegészítéssel szeretném.

**Takács Krisztián:** Azt pontosan most nem tudom, hogy a KRESZ az elektromos rollereket milyen kategóriába sorolja be, mert úgy tudom, hogy korábban ebből probléma volt, hogy ezt ott még nem szabályozták, csak a minisztérium által kiadott valamilyen közleményben, viszont, hogy az egytengelyűekre mi vonatkozik, az kérdés. Itt bejön problémaként, hogy effektíve az nem, de az egyértelmű, hogy ezek nem gyalogos járművek, merthogy ez a fogalom önmagával ellentétes. Még egy dolgot tennék hozzá. Persze, ezeket az intézkedéseket majd utána be is kell tartatni. Azt viszont már előre látom, hogy az a terület meg egyébként az ország erőforrásain is túl van, hogy mindenegyben ilyen területre, ahol forgalmi problémák vannak, közterület-felügyelőt vagy rendőrt állítsanak.

**Zombory Miklós (ÜGYREND):** Az iskoláknál sincs rendőr egész évben az iskolák előtt, de szeptember hónapban, meg október elején ott van. A bevezetés utáni egy-két hónapra gondoltam, utána egy-egy közterület-felügyelőnek kiadják, már nem kell a rendőrség. Nem vagyok annyira internetfüggő, de már vagy kétszer rátaláltam ilyen közlekedési lapokra, hogy a KRESZ hogyan fog módosulni, amiben benne van az, hogy az az elektromos roller, ami 25 km/h-nál nem képes gyári adatok szerint többel menni, az megmaradna roller, ami ennél több, az segédmotoros kerékpárnak számít, jogosítvány kell hozzá majd és bukósíjak. És nem mehet a járdán, csak az úttesten.

**Takács Krisztián:** Várjuk ezt a szabályozást. Már ideje volt. Több kérdést, hozzászólást nem látok, javasolom, hogy szavazzunk. A határozati javaslat az volna, hogy javasoljuk a Képviselő-testületnek, hogy a Bakáts téren, a

templom előtti terület legyen gyalogos övezet és ezt indítványozzák. Ha gyalogos övezetté alakítjuk, az azt jelenti, hogy a jelenlegi gyalogos-kerékpáros övezet megszűnik gyalogos övezetté alakítjuk át.

**Szili Adrián:** Ez teljesen így van, csak a döntés megkönnyítése miatt, ugye vannak erre példák. Először a Bazilika jellegét néztük meg, de a kerületben is, például a Ferenc téren való áthaladásnál már tábla szabályozza azt a részt. Tehát egy szakaszcól beszélünk. Új helyzet teremtődött a felújítással. Az áthaladás, még egyébként annak is, aki ösztönösen kilép a Ráday utcára, tudjuk, hogy egyirányú, de nem nézett az ember baloldalra, hogy jön-e valami, és jön, nagy sebességgel jön. Ennek a szabályozására vannak élő példák, azért mondtam egyrészt a Bazilikát, másrészt pedig a Ferenc teret, úgyhogy táblával lehet ezt így szabályozni. A kerékpárnak kulturált megoldás, hogy leszáll, áttolja a kerékpárt és akkor úgy folytatja az utat mindkét irányba. Vagy kikerüli.

**Takács Krisztián:** Amikor jöttem ma ülésre, és a Ráday utcához értem, önkéntelen elnéztem jobbra is, illetve balra is. Kérdés, hozzászólás nincs. Kérem, szavazzunk a határozati javaslatról.

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

**FIB 6/2022. (X.25.)**

#### **Határozat**

A Forgalmiszabályozási Ideiglenes Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek a Bakáts tér, templom előtti terület gyalogos övezetté való átalakítását.

Határidő: következő rendes képviselő-testületi ülés

Felelős: Takács Krisztián elnök

(3 igen, egyhangú)

(A szavazásban 3 bizottsági tag vett részt.)

### **3./ Döntés a Lónyay utcából a Petőfi hídra való felkanyarodás ügyében szóbeli előterjesztés**

**Előterjesztő: Takács Krisztián elnök**

**Takács Krisztián:** Ehhez sokat nem tudok hozzátenni. Kaptunk itt már tervrajzokat, átbeszéltük már számtalanszor, valószínűleg ez volt az pontja a Forgalmiszabályozási Ideiglenes Bizottság működésének, amit már a legtöbbször tárgyaltunk ki, viszont már egy formális döntésre attól függetlenül még szükség van.

**Torzsa Sándor:** Nagyon nem értek egyet azzal, hogy a Kinizsi utca, Lónyay utca és a Ráday utca és a Kinizsi utca sarkáról elbontják a jelzőlámpákat, de úgy látom egyébként, hogy a Budapest Közút Zrt. igazából nem nagyon kompromisszumkész ebben a történetben. De ha már elbontják ott a lámpákat, akkor legalább azokat állítsák föl, tehát ne legyen az kifogás, hogy nincs pénz a lámpákra. Nem kell új lámpa, ott vannak a régi lámpák, amiket most onnan elbontanak, legyenek kedvesek akkor legalább úgy elbontani, hogy azok újra használhatóak legyenek és ne a szeméttelre vigyék azokat, hanem állítsák fel azokat ott, ha már mindenféleképpen szeretnék azt megszüntetni, akkor legalább arra figyeljenek oda, hogy azok a drága készülékek ne a szeméttelre landoljanak. Pontosán tudjuk, hogy 10 millió forintokba kerül egy lámpás keresztesződés kialakítása. Most alsó hangon 40 millió forintnyi értéket akarnak ott fölszámolni. Nincsen ezzel probléma, de akkor legalább úgy csinálják, hogy máshol föl lehessen állítani.

**Zombory Miklós:** A Budapest Közút Zrt-nek megkaptam, nem titok, az e-mailjeit, ami levelezés történt a Budapest Közút Zrt-vel, és az egyik mondat nagyon megütötte a szememet, agyamat, hogy miért lényeges, miért fontos a Petőfi hídra való felhajtás. Itt van, kinyomtattam mindegyiket. Nem akarom idézni, mert mindenki tudja, csak azért elmondanám, hogy ha a Petőfi hídra felmegyek, el tudok menni Bécsbe, el tudok menni a Balatonra, el tudok menni a budai alsó rakparton mondjuk Szentendrére, el tudok menni az M0-ásra, el tudok menni Kelenföldre. Az, hogy a Petőfi hídra való felhajtás neki az egy kérdőjel, hogy miért fontos, valószínűleg Lajosmizsén lakik az illető. Ha nem is ott, de legalább nem Ferencvárosban. Ez a mondat nagyon megütött engem. Alpolgármester Úrtól kaptam meg ezt a helyszínrajzot, ott nagyjából jó, csak azért itt ezen lehetne szépíteni. Közben Irodavezető Úrral is konzultáltam, és az a bizonyos középső menekülőszáv, lehet, hogy nem jó szót használok, az aki a jobboldalról jön, tehát a Duna felől, a Közraktár utca felől, a híd alól, mert éppen Budáról érkezik, ő időben észre tudja ezt venni, tehát neki egy sima, maximum 30 km/h-s, maximum 20 km/h-s táblával, vagy egy veszélyt jelző táblával lehet jelezni, hogy

figyeljen oda. Vannak a veszélyt jelző táblának ilyen értelmű táblái is, jelzései is, de ha más nem, akkor az a függőleges vonal, hogy egyéb veszély. Ami a veszélyesebb, aki a Nyugati pályaudvar felől, Üllői út felől érkezik, baloldaltól, mert ő onnan nagyobb sebességgel is tud jönni, tehát neki el kell kapni a sebességét, le kell lassítani, ami szintén egy sebességkorlátozóval, esetlegesen fekvőrendőrrrel, egy veszélyt jelzőtáblával megoldható. Az igazi az lenne egyébként és ritka eset, hogy most éppen Torzsa Sándorral értek egyet, hogy ha mégis úgy dönt a Budapest Közút Zrt., hogy a Kinizsi utcánál, Ráday utcánál leszerelik ezt a jelzőlámpát, akkor ne a MÉH Telepre vigyék, hanem ide. Csakhogy értsük egymást, nem biztos, hogy mindenki műszaki szakember. A jelzőlámpa nemcsak a lámpából áll, hanem áll egy berendezésből, ami ezt működteti. Ez az egész doboz vagy szekrény, ami ott van, az is áthelyezhető, lehetséges, minimális javítással. És ha 40-50 millió forint helyett meg lehet csinálni így, 20 millió forintért, akkor nagyon, nagyon boldog lennék, mert végül is a teljesen 100 százalékosan balesetmentes lehetőséget a lámpa jelentené. Csak azért vegyünk egyet figyelembe. Mostanság, amikor ott a kötelező haladási irány a Lónyay utcában, a Boráros tér sarkán, hogy jobbra kell elmenni, azért én időnként szoktam ott sétálni. Nem mindenki megy jobbra. Az embereket megbolygatja ez a tábla, és balra fölmennek a Petőfi hídra, természetesen szabálytalanul. Ha szabályosan akar a Lónyay utcából fölmenni a Petőfi hídra, annak több mint 900 métert, megközelítőleg 1 km kerülőt kell megtenni ahhoz, hogy fölmenjen, és ez környezetvédelem szempontjából igencsak kétséges. Valamint nemcsak környezetvédelem, hanem forgalomlassítás is.

**Takács Krisztián:** Emlékeim szerint a tervek már alaphoz úgy szóltak, hogy a biztonsági okokra hivatkozva elsősorban az mindenképpen egy lámpás megoldás volna. Egyébként itt Torzsa Sándor képviselő úrral egyetérték. Illetve azt fűzném hozzá, hogy nem is csak az 900 méter a probléma, hanem az, hogy annak a megtevése az mekkora időbe telik egyrészt, másrészt viszont az Ipar utcában torlódik ez a forgalom, és például az, hogy itt az az opció megszűnt, az az Ipar utcában már sokszor gondot okoz, mert oda egy nem várt forgalmat így betódítunk. Viszont, hogyha már itt kinyitottuk a Kinizsi utca kérdését, akkor szerintem, mivel összekötjük, tehát nem egyből el fogják vinni A pontból B pontba ezeket a lámpákat, de hogyha már ezt kinyitottuk, akkor javaslom, hogy a napirendi pont keretében beszéljünk arról is. Egyébként én is sok olyan lakóval beszéltem, akinek nem tetszik az, hogy nincsen lámpa, viszont olyanok is voltak, akik megerősítették azt, hogy ők sem tartják azt fontosnak, hogy ott legyen lámpa, mert egyszerűen nagyon kevés a forgalom. Illetve azzal maximálisan egyetérték, és ezt többen is mondták, főleg autósok, hogy amit Szuromi Olivér is nagyon sokszor elmondott, azzal, hogy nincsen lámpa, mert most ott van, de ki van kapcsolva, az effektíve azt jelenti, hogy nincs, ez az autóst is arra ösztökéli, hogy legyen sokkal éberebb, s emiatt ő, mint sofőr, elmondta, hogy sokkal jobban ügyel arra, hogy jön-e gyalogos, vagy nem. Viszont azt mindenképpen meg kell tenni, és itt elsősorban a Ráday utca a lényeges, ahol a parkoló autók miatt nem lehet látni, hogy jön-e forgalom vagy sem, s mivel ott azért hosszabb utcából jön, nagyobb sebességgel, már jobban belelendült az autós vagy a buszos, így ott mindenképp én azt javaslom, hogy megint csak egy negatív öblös megoldást alkalmazva járdát hozzuk ki az úttestig, tehát a parkoló autók szintjéig hozzuk ki a járdát, mert akkor nem kell a gyalogosoknak lelépnie a járdáról ahhoz, hogy belássák a teljes Kinizsi utcát és lássák, hogy jön-e ott autó, vagy busz, vagy bármi ilyesmi.

**Torzsa Sándor:** Nagyon sajnálom, hogy nincs itt Szuromi Olivér, mert nagyon jó vitákat lehet folytatni, de nekem a Budapest Közút Zrt-nek az álláspontja nem mindig tűnik következetesnek. Amikor telepokolja a várost lámpákkal azért, hogy a tömegközlekedésnek, akár a 4-6-os villamosnak 1 perc előnyt biztosítson, akkor pedig elbontja a Lónyay utcában a lámpát, aminél sokszor 5-6 percekig áll egyébként a 15-ös busz, mire át tud menni. Az nem egészen úgy van, hogy ott olyan könnyen át tud jutni a 15-ös busz, ráadásul ott kerékpárosok vannak, gyalogosok vannak. Egyáltalán nem könnyű, és egy busz nem úgy gyorsul, mint egy személygépkocsi, tehát még oda sem tud lépni, másik irányból is trolibusz közlekedik, aminek hála Istennek megújult a vonala, és most már zöld buszok járnak ott, és azok el tudnak menni a Népligetig is. Nem értem a Budapest Közút Zrt-nek az álláspontját, hogy egyik tömegközlekedés fontos, a másik tömegközlekedés nem fontos. Jó lenne ezeket tisztázni, hogy akkor most mi a helyzet. A kerékpárosokon kívül a Budapest Közút Zrt-nek számít-e más is, mert én úgy érzem, hogy nem. Ezt a lámpát is azért szüntették meg, mert a kerékpáros közlekedést kétirányúsították mindkét utcában. A kerékpáros a lényeges, az összes többi, hogy a buszon ott állnak a bácsik, nénik, az nem lényeges. Hogy kétszer el kell indulni, hogy balesetveszélyes a szituáció a gyalogosoknak, az nem, de a kerékpárosok, hála Istennek mind az öt, aki a Lónyay utcában szokott közlekedni, azok most már mindkét irányban tudnak közlekedni.

**Takács Krisztián:** Itt akkor most megint egy kis pontosítással élnek. A lámpák kikapcsolását indokolta a Lónyay utca kétirányúsága biciklis szempontból, viszont utána három forgalomszámlálást is végrehajtottak, és egyébként egy csökkenő trendet mutatott például ez a forgalomszámlálás. Azért is kellett ennyit várunk, mert a második,

amit végrehajtottak, azt a nyár közepén vagy az elején hajtották végre, amikor nincsen iskola, az emberek inkább nyaralnak, tehát érthető, hogy annak az eredményét nem tudjuk egy decemberi időszakra vetíteni vagy egy novemberre, amikor már pörög az iskola és ezért sokkal nagyobb a jöves-menés itt a városban. Ezt szerettem volna hozzáfűzni. A Budapest Közút Zrt. nevében természetesen nem beszélhetek, hogy nekik milyen prioritású, vagy hogy melyik közlekedési csoport vagy eszköz milyen prioritást élvez. Több kérdést, hozzászólást nem látok. Rátérhetünk a szavazásra, viszont akkor kettő dologról döntsünk. Egyrészt, hogy a Kinizsi utcában, vagyis a Kinizsi utca– Ráday utca kereszteződésénél javasoljuk majd a Képviselő-testületnek, hogy döntsön negatív gyalogosöböl létrehozásáról. Hogyha ezt a fogalmat szabad így használnom. Ha ez így szakmailag megállja a helyét, akkor kérem, először erről szavazzunk.

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

**FIB 7/2022. (X.25.)**

#### **Határozat**

A Forgalm szabályozási Ideiglenes Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek, hogy a Kinizsi utca – Ráday utca kereszteződésénél kerüljön kialakításra egy negatív gyalogos öböl.

Határidő: következő rendes képviselő-testületi ülés

Felelős: Takács Krisztián elnök

(3 igen, egyhangú)

(A szavazásban 3 bizottsági tag vett részt.)

**Takács Krisztián:** Felkérjük a szakirodát, hogy a Forgalm szabályozási Ideiglenes Bizottság ülésén megbeszéltek és a számunkra prezentált tervek alapján készíttessék el, kezdjék el tervezni a Lónyay utcából a Petőfi hidra felhajtó sáv működését egy lámpás kereszteződés megvalósításával. Itt kérhetjük a Budapest Közút Zrt-t, hogy azokat a lámpákat újrahasznosítsák, amennyiben a műszaki állapota lehetővé teszi.

**Szili Adrián:** Ennél a kérsnél, ennél a kereszteződésnél elhangzott, s ezért is lett volna jó, ha itt van a Budapest Közút Zrt., mert rengeteg kérdésre itt helyben adott volna választ, akár a lámpák felhasználhatóságát illetően, egyebekre. 40-50 millió forint van jelölve, de hogy abból mennyi a lámpa, hogy az most itt van, arra nem kell költeni, mennyi a földben lévő vezeték, tehát sok mindenre előzetes választ kaptunk volna. Nyilván majd meglesz a hivatalos is. Akkor elkészítenék a döntést követően az új kialakításra vonatkozóan a terveket. Ahogy elhangzott, mi is javasolnánk előtte egy forgalomlassítót, akár egy küszöböt, táblát, lámpát. Nem tudom, majd nyilván a szakemberek által vagy a tervezők által, és majd a jóváhagyott tervek ezt jelezni fogják. Akkor szülessen ebben a tervben két változat? Egy lámpás és egy lámpa nélküli. Bár én a lámpás mellett érezném magam biztonságban, ha onnan kiközlekednék, mert valóban ott, ha nem jutok be arra a szigetre, és megállok ott középen és nem tudok visszatolni, mert mögöttem állnak, akkor nagy bajba kerülök. De akkor legyen két változat, vagy csak a lámpás változat irányában menjünk?

**Takács Krisztián:** Annyit tennék hozzá, hogy én mindenképp csak a lámpás verziót tudom javasolni, illetve én személy szerint csak azt tudom támogatni, mivel, és ezt megerősítette jórészt a szakiroda, tehát Önök is és a Budapest Közút Zrt. is, hogy jellegéből adódóan egyszerűen túlságosan veszélyes lenne az, hogyha ott bármiféle lámpa nélkül engednék az autósokat, mert ott ez a klasszikus mondás, hogy : „Aki egyszer kiszabadul a körútról, az előtt már semmi ne szabjon gátat.” egyrészt, másrészt az emberek nem szeretik. Tehát teljesen egyértelmű, hogy ők jórészt a lámpa nélkülit támogatnák, viszont az sokkal veszélyesebb.

**Zombory Miklós (ÜGYREND):** Még a képviselő-testületi ülésig érdemes lenne a Budapest Közút Zrt-vel felvenni a kapcsolatot a szakirodának, hogy ez a fényjelző készülék és a működtető rendszer az valóban a MÉH Telepre való, vagy minimális ráfordítással áthelyezhető, és mennyivel könnyítené meg a 40 millió forintot?

**Torzsa Sándor:** Javasolja a Városüzemeltetési Iroda azt, hogy a fővárosban az összes olyan közlekedési lámpát bontsa el a Budapest Közút Zrt., aminek alacsony a kihasználtsága. Szerintem tele van a város olyan lámpákkal, amik gyakorlatilag lényegesen kisebb kihasználtsággal bírnak, mint a Lónyay utca – Kinizsi utcai, s akkor lehet, hogy nem lenne. Meg az összes KRESZ táblát szedjék le, aminek semmi értelme nincs, amik ki vannak téve.



**Takács Krisztián:** Az elhangzottakat egy határozati pontba öntve: Javasoljuk a Képviselő-testületnek, hogy döntsön a Lónyay utcáról a Petőfi hídra való felhajtás lehetőségének biztosításáról egy lámpás kereszteződés megtervezésével. Kérem, szavazzunk erről.

**FIB 8/2022. (X.25.)**

**Határozat**

A Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek, hogy döntsön a Lónyay utcából a Petőfi hídra való felhajtás lehetőségének biztosításáról egy lámpás kereszteződés megtervezésével.

Határidő: következő rendes képviselő-testületi ülés

Felelős: Takács Krisztián elnök

(2 igen, 1 nem)

(A szavazásban 3 bizottsági tag vett részt.)

**Takács Krisztián:** Zombory Miklós képviselő ügyrendet nyomott az utolsó pillanatban és már nem tudtuk a szavazást megállítani. Kérem, hogy Zombory Miklós szavazzon bármit és most visszavonjuk a szavazás eredményét. Kérem, szavazzunk az előző szavazás visszavonásáról.

**FIB 9/2022. (X.25.)**

**Határozat**

A Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság úgy dönt, hogy a FIB 8/2022. (X.25.) számú határozatát visszavonja.

Határidő: 2022. október 25.

Felelős: Takács Krisztián elnök

(3 igen, egyhangú)

(A szavazásban 3 bizottsági tag vett részt.)

**Zombory Miklós (ÜGYREND):** Elnök Urat megkérném, hogy még egyszer mondja el a határozati javaslatot, mert szerintem egy kicsit pontatlan volt.

**Takács Krisztián:** Egyrészt nekünk mindig azzal kell kezdenünk, hogy a Képviselő-testület döntését követően javasoljuk azt a Képviselő-testületnek, hogy terveztessék meg a Lónyay utcából a Petőfi hídra való felhajtást egy lámpás kereszteződés létrehozásával. Azt viszont határozati javaslati pontban nem tartom jó ötletnek bemondani, hogy kérjük a Kinizsi utcából a lámpák átvitelét, hisz ugye először itt a szakiroda a kérésünknek megfelelően fel fogja mérni. Azt a szakiroda ezenkívül is el tudja intézni, de hogyha úgy fogalmazunk, hogy esetlegesen azok felhasználásával, mert nekem az lett volna a félelmem, ha így tesszük fel elfogadásra, és nem lehet. Javasoljuk, hogy a Képviselő-testület terveztesse meg a Lónyay utcából a Petőfi hídra való felhajtás lehetőségét egy lámpás kereszteződés létrehozásával, és amennyiben a Kinizsi utcai jelzőlámpa rendszer műszaki állapota azt megengedi, úgy akkor kerüljenek itt felhasználásra. Kérem, akkor erről szavazzunk.

**FIB 10/2022. (X.25.)**

**Határozat**

A Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek, hogy döntsön a Lónyay utcából a Petőfi hídra való felhajtás lehetőségének biztosításáról egy lámpás kereszteződés megtervezésével, és amennyiben a Kinizsi utcai jelzőlámpa rendszer műszaki állapota azt megengedi, akkor kerüljenek itt felhasználásra.

Határidő: következő rendes képviselő-testületi ülés

Felelős: Takács Krisztián elnök

(3 igen, egyhangú)

(A szavazásban 3 bizottsági tag vett részt.)

*Torzsa Sándor a bizottság tagja kiment az ülésteremből.*

#### 4./ Döntés a Lónyay és Bakáts utcai parkolási renddel kapcsolatban szóbeli előterjesztés Előterjesztő: Takács Krisztián elnök

**Takács Krisztián:** Ennek a napirendi pontnak az apropója az, amit Zombory képviselő úr már napirend előtt is megemlíttet. Tehát, van egy olyan problémánk itt a Bakáts utcában, hogy az már egyirányú, és kétirányú volt. Ma reggel is arra jöttem, és csináltam is erről fényképfelvételt, hogy egyrészt, amit Képviselő Úr mondott, ott van a két irányt jelző lámpa, és ott van egy lámpa, ami nem került elbontásra. Ha én autósként ülök az autóban a Bakáts utca már úgymond felújított részén, akkor látom, hogy én arra nem mehetek. Viszont, hogyha a Lónyay utca és a Közraktár utca között vagyok, akkor látok egy lámpát és látok egy jelzőtáblát, ergo én azt fogom gondolni, hogy nyugodtan mehetek arra. Ez probléma, viszont itt akkor a Budapest Közút Zrt-t kell újfent majd megkérnünk, hogy ezt a félreértésre okot adó helyzetet szüntessék meg. Ez az egyik, illetve a másik, amiről valamennyit még kell beszélnünk, a Bakáts utca Közraktár utca felőli végén mind jobb- és baloldalt van kettő-kettő, a járdával és az úttal párhuzamos parkoló, aminek az volt valószínűleg az apropója, hogy amikor ez az utca még kétirányú volt, akkor az útpályának sokkal nagyobb volt a kihasználtsága, és ahhoz, hogy be tudjanak a járművek kanyarodni, vagy kikanyarodni mindkét irányba, ahhoz egyszerűen sokkal több hely kellett. Viszont ez most már nincs így, egyrészt ennek a párhuzamos parkoló párnának a felülvizsgálatát szeretnénk kérni, hogy vizsgálják meg azt, hogy merőleges-e, vagy a páratlan oldalán a Bakáts utcának halszájkait, mert ott azt hiszem 60 fokos megoldás van. Vizsgálják meg, hogy lehetséges-e. Itt viszont úgy tudom, hogy a FEV IX. Zrt. Parkolási Divízióknak kell ezt indítványoznia majd, a FEV IX. alegységének. Ezenfelül felmerült még egy hasonló probléma. Kár, hogy Torzsa Sándor képviselő úr már nincs itt, mert ezt nemrégiben ő is javasolta, viszont ez a probléma már nagyon régóta fennáll, hogy a Közraktár utcában több olyan parkolóhely is fel van festve a járdára, ahol már csak a felfestés van meg, az nem egy parkoló. Itt már több állampolgár is panaszkodott amiatt, hogy őket ott megbüntették. Nem parkolhatnak ott, viszont a felfestés ott van, a parkoló tábla ott van. Az átlagos autós sajnos teljes joggal gondolhatja azt, hogy ott lehet parkolni. Így ezeket a felfestéseket is kérjük majd, hogy tüntessék el. Illetve a harmadik pontja ennek az egésznek az, hogy szintén visszatérve a Bakáts utcába, a páros oldalon most félig a járdára állnak föl az autósok, ahol ferde járdaszegély van, vagy úgy ér véget a járda és azt is javaslom felülvizsgálni, hogy mivel az útpálya szélessége az engedi a merőleges parkolást, le lehetne hozni teljesen az autóútra. A Közraktár utca felé nézve a jobb oldalán, a páros oldalon. Félig fönállnak a járdán, merőlegesen és azt a parkoló sort le tudjuk-e hozni az útra. Mert ezt, ha laikus szemmel megnézem, az útpálya szélessége engedi, de ezt a szakavatott szemeknek is majd meg kell vizsgálni.

**Zombory Miklós:** Irodavezető Úr, amit mondott, az igencsak aktuális. Nagyon sokszor hallom autósoktól, hogy: „Maga ott dolgozik az Önkormányzatnál, miért nem intézi már el?” Ez a lakossági szöveg, ismerjük, aki képviselő, tudja, mit jelent. Meg kéne oldani a Bakáts utca és a Boráros tér között a Lónyay utcának a felfestését, hogy akkor most jobbra, balra, melyik az igazi. Az előremenetben könnyebb a beállítás, tehát, ha a gyakorlatot nézzük, akkor a tolatásos megoldásnál, a két hölgy most nem figyel ide, egy hölgy elkezd tolatva beállni, akkor áll a sor már a Bakáts utcánál. Mondjuk, ezt azért jó lenne, ha az előmeneti beállítás lenne a preferáció. A másik pedig a Petőfi híd alatt van az a járda, úttest című történet. Ott kéne egyértelművé tenni. Vagy egy parkoló tábla kitétel és akkor parkoló, vagy parkolni tilos című tábla, és akkor tilos parkolni. De ez csábítja az autóst arra, hogy ott parkoljon. Egyrészt, mert oda nem mennek a parkolási társaságtól, durván fogalmazva ingyért lehet parkolni, kivéve, ha jön a rendőr bácsi, mert akkor az, hosszabb lesz. El kéne dönteni, hogy igen, nem. Ha igen, legyen parkolási tábla, ha nem, akkor legyen parkolási tiltó tábla. De ez a semleges hozzáállás, ez így nem jó.

*Torzsa Sándor a bizottság tagja visszajött az ülésterembe.*

**Szili Adrián:** Természetesen ezeket mind egyesével végig fogjuk előzetesen is beszélni és kérdezni a Budapest Közút Zrt-t. Sorrendben próbálom haladni. Elnök Úr, amit jelzett, fel akartuk vetni a napirendek után. Erről beszéltünk is személyesen, ahogy a Közraktár utcába a Bakáts utcára kikanyarodunk, van egy ilyen jelenség. És a Gálya utcánál is van egy ilyen jelenség. Teljesen okafogyottá vált, viszont félreértésre ad okot, mert az úttesten parkoló, tehát a tábla szerint megengedett úttesten parkoló, ez a tábla van kint, és a második kérdésben szereplő Bakáts utcai rendnél is valószínűleg ezt lehet majd alkalmazni, de megkérdezzük természetesen a Budapest Közút Zrt-t, hogy letereljük arról a felálló sávról. Hogy ennek ellenére fel van festve a járdára, de a tábla az csak azt jelzi, hogy az út mellett állnak meg, ennek ellenére álltak bent a felfestett részen belül is. Úgy álltak bent, hogy kívül egy autósor állt. Honnan mehetett be? A járdán, meg a lámpa mellett illegálisan. Ezt átbeszéltük a Budapest Közút Zrt-

vel is. Hogyha hivatalosan érkezik a kérés, szerintem ezt akár még a képviselő-testületi döntéstől függetlenül is ők leszedik a festést mind a két helyen és akkor így egyértelművé válik a helyzet. Akkor ott már nem lehet hivatalosan megállni, parkolni. A Lónyay utcai parkolásban valóban ez egy nagyon nehéz kérdés ez az előre beállítás vagy visszatolatás 45 fokban. Sokan vagyunk úgy szerintem, hogy sokkal egyszerűbb előre betolatni és akkor nézek hátra, és akkor a kerékpárost is jobban látom. Valamiért ez ki lett találva. A Budapest Közút Zrt. ezt preferálja. Próbálják alkalmazni, bevezetni, nehezebb. Találok egy helyet, be akarnék állni, már rám jöttek, nem tudok hátratulatni, villogok neki, mögötte is megálltak. A legutóbbi ülésen is azt hiszem, hogy Torzsa képviselő úrral helyszíni egyeztetés volt a Budapest Közút Zrt. vezetőivel. Ők egyet kérnek tőlünk, hogy legyen döntés a Kerület részéről, hogy melyik változat legyen egységesen, farral betolatás, mert most egy hibrid megoldás van. Ebben kérnének egy egyértelmű döntést. A Petőfi hid alatti parkolása már jóval korábban is, már évekkal ezelőtt is felmerült ez a Budapest Közút Zrt-vel. Valamilyen magyarázatot, választ adtak. Most tényleg nem emlékszünk rá, újra meg fogjuk kérdezni. Valami oka van. Egyébként meg tényleg egy kihasználatlan rész. Ha pedig ki lehet használni, akkor legalisan lehessen kihasználni. Vagy táblával, vagy valamilyen műszaki megoldással, mert ha nem, akkor ez most balesetveszélyes vagy nem. Ezt akkor újra meg fogjuk tőlük hivatalosan kérdezni.

**Takács Krisztián:** Az utolsó ponthoz szeretném azt hozzátenni, hogy mivel ez a terület effektíve kihasználatlan, viszont nem gyalogos forgalom számára megnyitott. Oda csak azon a füves területen keresztül tudnak eljutni az autók. Ergo, ha valaki ott leparkol, akkor ott fog átmászni a korláton, meg ott fog átcsáborogni. Ezt Zombory Miklósnak mondom, hogy nem parkolónak van szánva, csak sajnos a szükség hozza, hogy az emberek azt például annak használják így.

**Torzsa Sándor:** Irodavezető Úrral ebben a kérdéskörben már egyeztettem, tehát Őt nem fogja meglepetésként érni, de azt is nagyon jó lenne tisztázni, hogy a Közraktár utcán a Bakáts utcától kifelé mi a parkolási rend. Ott most kialakult már egy ideje és föl is van festve egyébként a járdára a jele, egy dupla párhuzamos parkolás. Az úttesten van egy parkolósáv, meg van egy, ami a járdán van, parkolósáv. Ez helyes. Ez érdekes, mert akkor van gépkocsiforgalom a járdán is, meg van gépkocsiforgalom az úttesten is. Lehet, hogy ezt érdemes lenne átalakítani merőleges parkolássá akkor, ha már úgylis lehet ott fönt parkolni a járdán, mert annak túl sok értelme nincsen, hogy dupla párhuzamos parkolás legyen. Lényegesen kevésbé lenne balesetveszélyes ez a megoldás és több parkolóhelyet kapnánk a nap végén. De annak, hogy gépkocsik mászkálnak járdán, azért ezt lássuk be, hogy nincs túl sok létjogosultsága.

**Takács Krisztián:** Irodavezető Úr is most mondta és én is azzal kezdtem ezt a napirendi pontot, hogy nem lehet már a járdán parkolni. Annak az oka, hogy egy ilyen hibrid parkolási rendszer ott kialakult, vagy fennmaradt, az az, hogy egyszerűen ott maradt a felfestés. Ott van a felfestés, az emberek azt látják, és hogyha szeretnének parkolni, akkor felállnak. Erre mondta azt Irodavezető Úr, hogyha mondjuk, már az úttesten parkolnak, akkor egyetlen helyen tudnak oda feljutni, úgy, hogy végigmennek a járdán. Azt nem kell részletezni, hogy ez milyen problémákat rejt önmagában.

**Szili Adrián:** Igen, valóban ez egy alternatívája lehetne ennek a kettős megoldásnak, hogy ott is nyerjen helyet az ember, mert ha párhuzamosan áll be és feláll, akkor a 45 fokkal több lenne nyerhető. Természetesen meg fogjuk kérdezni ezt is a Budapest Közút Zrt-től, bár azért hozzáteszem, hogy ilyen dupla sávnál, tömegközlekedés, nagy forgalmú útnál nem nagyon szerették vagy nem nagyon jellemző, hogy a kitolatgatásokra várjanak, álljanak, lassítsa a forgalmat, de természetesen megkérdezzük.

**Kiricsiné Kertész Erika:** Még annyi kiegészítést hozzá, hogy a meglévő fákat is ki kell kerülgetni, tehát ha összeszámoljuk, a végén lehet, hogy nem lesz több, vagy nem jelentősen több a parkolóhely, mint jelenleg. Mert most a fák nem érintettek.

**Takács Krisztián:** Egy pillanatra nyúlnék csak vissza a 15-ös busz megállójához. Jelen esetben én nem támogatnám, hogy ott merőleges parkolóhely legyen, pont azért, mert amit Irodavezető Úr is elmondott, ahogy nem tartottam azt jó ötletnek, hogy egy megállóval lassítjuk a forgalmat a Közraktár utcán, úgy nem tartom azt jó ötletnek, hogy ilyen parkolóhelyek elhelyezésével ugyanúgy lassítsuk a forgalmat.

**Zombory Miklós:** Gondoljunk bele, aki autót vezet, és itt többen vagyunk, ahogy körülnézek, kétsávos, párhuzamos közlekedésre alkalmas útról van szó, és ott ki kell tolatni. Azért ennek a veszélye más, mintha az úttal

párhuzamosan állok, mert egy nagyon kicsi, idezőjelben, mondjuk egy kis szünet elég ahhoz, hogy előremenetben besoroljak, még akkor is, hogyha prűszköl a mögöttem levő, de kijutottam. Tolatásnál megáll az élet. Egy pillanatra meg kell álljanak ahhoz, hogy én ki tudjak tolatni, vagy a tulipán kinyílását kell, kivárjam.

**Takács Krisztián:** Jól értem, hogy az utolsó a Lónyay utcára vonatkozott, s nem a Közraktár utcára? A tolatás. Akkor itt is egyetértünk. Több kérdés, hozzászólás nincs. Több területet is érintettünk. Nem tudom, arról szavazzunk-e, hogy kérjük a felfestés eltüntetését a Közraktár utcáról, mert tudommal hivatalosan az már nem minősül parkolónak, ami a járdán van felfestés. Ezt meg tudják oldani a jegyzőkönyv alapján is. Akkor így megoldottnak tekinthetjük, erről nem kell szavazni. Arról viszont szavazzunk, hogy kérjük a Bakáts utcában a párhuzamos parkolóhelyek merőlegesre való átalakítását, illetve emellett a Bakáts utca páros oldalának parkolóit lehozni a járdáról az útpályára. Ezt javasoljuk a Képviselő-testületnek, hogy ezt indítványozza. Kérem, erről szavazzunk.

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

**FIB 11/2022. (X.25.)**

#### **Határozat**

A Forgalm szabályozási Ideiglenes Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek a Bakáts utcában a párhuzamos parkolóhelyek merőlegesre való átalakítását, illetve emellett a Bakáts utca páros oldal parkolóinak a járdáról az útpályára történő átalakítását.

Határidő: következő rendes képviselő-testületi ülés

Felelős: Takács Krisztián elnök

(3 igen, egyhangú)

(A szavazásban 3 bizottsági tag vett részt.)

**Takács Krisztián:** Véleményem szerint átbeszéltünk mindent. A következő az lesz, hogy lesz egy előterjesztés, ami gyakorlatilag a Forgalm szabályozási Ideiglenes Bizottság összes döntését, illetve a jegyzőkönyvekben elhangzottakat összesíti.

**Torzsa Sándor (ÜGYREND):** Volt egy javaslatom, csak nem tudom, hogy döntött-e a Forgalm szabályozási Ideiglenes Bizottság arról, hogy kezdeményezzük a Budapest Közút Zrt-nél, hogy a Lónyay utcából két sávot lehessen kikanyarodni a Kálvin tér irányába, és azzal félórát lehetne ott spórolni a dugó meg a buszközlekedésen.

**Takács Krisztián:** Ennek is a felülvizsgálatát kérhetjük, hogyha jól sejtem.

**Szili Adrián:** Rengeteg bejelentést kaptunk. Valóban így van, ahogy Képviselő Úr is mondta, hogy nagyon feltorlódik ott a Kálvin tér előtt, a behajtón, a Városkapu Üzletháznál az autóáradat. És ez jellemző a Pipa utcára is. Mindenki tudja, onnan is rengeteg bejelentést, levelet, mindenféle hangnemű levelet kapunk. Volt egy olyan felvetés, hogy kérdezzük meg a Budapest Közút Zrt-t, hogy mindenki ismeri az Erkel utca – Lónyay utca kereszteződést, hogy az Erkel utcára bekanyarodásnál egy jobbra-balra kanyarodási lehetőség van. Ez is lassítja, mert aki onnan jön, akkor elsőbbséget kell adni neki. Megkérdeztük hivatalosan, azt mondták, hogy zóna 30 km/h belül ez a jobbkéz ez teljesen egyértelmű, ezzel nem tudnak mit kezdeni, mert hogy elsőbbséget adnánk a Lónyay utcának. Ez a zóna 30 km/h-n belül a jobbkéz szabály érvényesül.

**Zombory Miklós:** Egyéb figyelmeztető jelzés azon az útesten lehetséges. Olyan van, hogy az útestre felfestik, hogy egyenrangú utak kereszteződése. Mert azért én ültem olyan autóbuszon az elmúlt egy hónapban, ami az Erkel utcánál 50 km/h-val ment. Ha ott kijön egy kicsi autócska, személyautó, abból nem sok marad. Ha én ott jövök ki az Erkel utcánál, akkor megállok és becsülettel megtartom a busznak a tömegét, figyelembe véve, hogy inkább megállok, minthogy meghaljak, de azért egy ilyen figyelemfelhívás, hogy az egyenrangú út, a Lónyay utcába beleférme.

**Takács Krisztián:** A szakiroda ezt is rögzítette. Torzsa Sándor képviselő úr javaslatáról kérem, hogy szavazzunk. A Lónyay utca torkolatát, úgymond a kétirányos helyzetet vizsgálják felül. Kérjük erre a Budapest Közút Zrt-t.

FIB 12/2022. (X.25.)

### Határozat

A Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság elfogadásra javasolja a Képviselő-testületnek, hogy kezdeményezze a Budapest Közút Zrt-nél, hogy a Lónyay utcából két sávon lehessen kikanyarodni a Kálvin tér felé.

Határidő: következő rendes képviselő-testületi ülés

Felelős: Takács Krisztián elnök

(3 igen, egyhangú)

(A szavazásban 3 bizottsági tag vett részt.)

**Takács Krisztián:** Visszatérve arra, amit szerettem volna mondani, felmerül kicsit ironikusan az egyetlen valódi forgalomszabályozó intézkedés, amit a Forgalomszabályozási Ideiglenes Bizottság valaha tárgyalt, hogy a Knézits utca és a Högyes utca iránya megfordulna. Itt viszont még Alpolgármester Úr tárgyalásban áll még mindig az Iparművészeti Múzeummal, mert nekik a felújításnál ez kritikus pont, hogy a kamionok azok melyik irányból tudnak ki- és beállni. Ezzel kapcsolatban még azért sincs döntés, illetve azért is rekedtünk meg megint egy ilyen döntési pontnál, mert még mindig tartanak a tárgyalások. Több témám már nincs ehhez, úgy érzem, hogy átbeszéltünk mindent. Több kérdést, hozzászólást nem látok. Szeretném megköszönni mindenkinek a munkát, elsősorban a Városüzemeltetési Irodának. Az előterjesztést pedig elkészítjük a következő képviselő-testületi ülésre. Köszönöm mindenkinek a részvételt, az ülést 10.30 órakor bezárom.

K.m.f.

Takács Krisztián  
elnök

Zombory Miklós  
bizottsági tag

Fábián Beatrix  
jegyzőkönyvvezető