

## 6. Kérdés



### Józsefvárosi Önkormányzat

---

Tisztelt Iroda!

Előzetes írásbeli kérdés a 2025. november 27-i közmeghallgatásra kérdőívre a következő válasz érkezett:

**A kérdést feltevő neve:**

**A kérdést feltevő értesítési címe:**

**A kérdést feltevő e-mail címe:**

**Kérjük, jelölje meg azokat a témákat, amelyekkel kapcsolatban kérdezni szeretne!:**

Közlekedés, parkolás, Egyéb

**Kérjük, röviden ismertesse közérdekű kérdését/javaslatát! :**

Parkolás, közlekedés, városfejlesztés témakörben: Jelenleg mennyi Józsefváros állandó lakcímmel rendelkező lakosa? A Pikói Kurzus szerint jelenleg mennyi közterületi parkolóhely van Józsefvárosban? Ebből mennyi a mozgássérült parkoló, az időszakosan vagy állandóra kijelölt rakodóhely, a nem kerületi lakosok részére kizárólagos parkolóhely, a "Kiss and Ride parkolóhely? 2025-ben hány parkolóhely helyén működött vendéglátó-terasz? Eddig (2019 óta) mennyi megszüntetett parkolóhely helyén lett vendéglátó-terasz? Mennyi közterületi parkolóhely került felszámolásra Józsefvárosban

2025-ben? Az iskolautca projekt ürügyén mennyi közterületi parkolóhelyet tervez felszámolni a Pikói Kurzus? Ebből mennyi a jelenleg kizárólagos lakossági parkolóhely? Mennyi ÚJ közterületi parkolóhely létesült 2025-ben (amelyek nem a korábban megszüntetett parkolóhelyek helyén lettek visszaállítva? Mennyi korábban megszüntetett közterületi parkolóhely lett visszaállítva közterületi parkolóhelynek 2025-ben? Mennyi 2019 óta megszüntetett közterületi parkolóhely helyén van jelenleg kerékpártároló és mikromobilitási pont? Mennyi 2019 óta megszüntetett közterületi parkolóhely helyén van jelenleg mikropark? 2019 óta évenkénti bontásban (december 31 állapot szerint/fordulónappal) hogyan változott azon gépjárművek száma, melyekre lakosok kértek lakossági várakozási engedélyt? 2019 óta évenkénti bontásban hány helyszínen festették újra a parkolóhelyeket kijelölő, de időközben elkopott útburkolati jeleket? Ezeknek mik voltak az éves költségei 2019 óta? 2019 óta évenkénti bontásban hány helyszínen festettek fel a parkolást tiltó, a gépjárműforgalmat korlátozó (pl. sebességkorlátozást jelölő), valamint a kerékpárosközlekedés érdekében útburkolati jeleket? Ezeknek mik voltak az éves költségei (évenkénti bontásban) 2019 óta? 2019 óta évenkénti bontásban mennyit költött a Pikói Kurzus a kerékpárosközlekedés közúti infrastruktúrájára (külön a tervezési és előkészületek költségeit és külön a tényleges kivitelezések költségeit)? 2019 óta évenkénti bontásban mennyit költött a Pikói Kurzus a gépjárműközlekedést kizárólagosan kiszolgáló közterületi infrastruktúrára (külön a tervezési és előkészületek költségeit és külön a tényleges kivitelezések költségeit)? Évenkénti bontásban mennyi bevétele volt az önkormányzatnak a józsefvárosi autósokkal fizettetett parkolási sarcolásból? 2019 óta mely autós civil szervezetek lettek bevonva a Pikói Kurzus részéről az úgymond „társadalmi egyeztetésekbe”? Igaz-e hogy adóztatni kívánják a lakásokban lévő klímaberendezéseket, melyeknek kültéri egysége(i) vannak? Igaz-e, hogy a helyi önazonosság védelméről szóló törvény alapján rendeletet kíván hozni a Pikói Kurzus, mely által gépjárműtulajdonnal rendelkezők nem létesíthetnek állandó vagy ideiglenes lakcímet Józsefvárosban? \_ Azt pedig felesleges megkérdezni, hogy tervezik-e emelni a józsefvárosi autósokkal fizettetett parkolási sarcolást, mert úgyis tagadnák... legfeljebb 2026-ban a választás után csinálják meg azt a drasztikus emelést, amit pl. a MKKP és a C8 követel. \_ Egyébként e témában továbbra is változatlan a véleményem. Ugyanis a korábbi közmeghallgatásokon inkább csak hazudozások voltak a válaszok e témában.

Eleve az is hazugság a Pikói Kurzus részéről hogy „mindenki/mindannyiunk önkormányzata”, mert a józsefvárosi autósoké biztosan nem, köszönhetően a józsefvárosi autósok elleni zöldráci apartheidnek. Ezen zöldráci apartheid része az, hogy a Pikói Kurzus városfejlesztés témakörben kizárólag parkolóhelyek megszüntetésében és az gépjárműközlekedés ellehetetlenítésén képes és hajlandó gondolkodni-cselekedni, és (szinte) kizárólag a józsefvárosi autósok ELLEN hozott intézkedéseket (ami intézkedések nem a józsefvárosi autósok ellen voltak, az mind őszintétlen kampányfogás volt a választási kampányidőszakban). Ezt mutatja azt, hogy számításaim szerint 2019 óta több mint 3,5 ezer közterületi parkolóhely lett felszámolva-megszüntetve Józsefvárosban. Amúgy arcátlan pofátlanság, hogy az elmúlt évek közmeghallgatási válaszaiban folyamatosan hazudta-hazudja a Pikói Kurzus, hogy 2019-ben és az azt követő években több közterületi parkolóhely van Józsefvárosban, mint 2018-ban volt. Ezen kívül részemről a parkolási sarcolás azért parkolási sarcolás, mert ezzel a parkolási sarcolással úgy fizettetik meg a józsefvárosi autósokkal az ellenük hozott intézkedések költségeit – például közterületi parkolóhelyek megszüntetése, autósgyűlölő zöldráci politikailag prostituálódott álcivil NGO-k támogatása, autósok elleni gyűlöletbeszéd médiamegjelenéseinek támogatása-szponzorálása, kerékpároslobbi részére kifizetések -, ahogy anno a III. Birodalom náci kormányzata a zsidókkal fizettette meg a Kristályéjszaka gazdasági következményeit. Megjegyzem, hogy a nagyon hangoztatott átláthatóságban továbbra sem érhető el arra vonatkozó adat, hogy a józsefvárosi autósokkal fizettetett parkolási sarcolásból mennyi bevétele volt az önkormányzatnak 2023-ban, 2024-ben és 2025-ben, és hogy ezen bevételeket konkrétan mire fordították a Pikói Lózungok szerint. Meglátásom szerint a parkolási infrastruktúra fenntartására szinte semmit nem költ az önkormányzat (a parkolóautomaták karbantartásán és az ügyfélszolgálati iroda fenntartásán kívül), miközben az van kommunikálva, hogy az önkormányzat legtöbb díjbevétele a parkolásból van. A józsefvárosi autósok elleni zöldráci apartheid létét az is mutatja, hogy az elmúlt években kizárólag parkolást tiltó-korlátozó útburkolati jelek felfestése történt, valamint parkolóhelyek megszüntetése kapcsán történtek útburkolati jelek felfestése - eközben a parkolóhelyeket kijelölő, de időközben teljesen elkopott útburkolati jelek szinte sehol nem kerültek újra felfestésre Józsefvárosban. A kizárólagos lakossági parkolóhelyek kialakítása is valójában az autósgyűlölő Pikói

Kurzusnak a józsefvárosi autósok elleni zöldnáci apartheidjét mutatja: egyrészt a Palotanegyedben a kizárólagos parkolóhelyek kijelölésével egyidőben megszüntettek másfélszáz parkolóhelyet, másrészt Józsefváros többi részén micsoda véletlen hogy a választási kampány hevében és részeként történt meg ezek kijelölése – mint ahogy a palotanegyedi 0-24-es kizárólagos parkolóhelyek kijelölése valójában a Pázmány Campus Projekt elleni gyűlöletpolitika részét képezi a Pikói Kurzus részéről. Harmadrészt az önkormányzat által közölt adatok szerint a kizárólagos lakossági parkolóhelyek aránya 20-25% közötti, miközben a vonatkozó előírás szerint maximum 30% lehetne – ez azt mutatja, hogy a józsefvárosi autósok elleni zöldnáci apartheid részeként egy-két éven belül fel akarják számolni a jelenleg meglévő közterületi parkolóhelyek negyedét! Negyedszer pedig az van, hogy az önkormányzat eddig kommunikált tervei szerint már 2026-2027-ben felszámolnának minimum másfélszáz-kétszáz olyan parkolóhelyet, melyet a választási kampány hevében kizárólagos lakossági parkolóhelynek jelöltek ki. Aztán micsoda véletlen, hogy pont a 2024-es választási kampányra lett időzítve a Kálvária téri „mese a tizenkét parkolóhelyről” – szóval: több mint 3,5 ezer parkolóhely felszámolása, autósok elleni folyamatos gyűlöletbeszéd, parkolási sarcolás bevezetése után tizenkét parkolóhely létrehozásával, most pedig a Pázmány Campus Projekt elleni libernyák gyűlölet keretében palotanegyedi 0-24-es kizárólagos parkolóhelyekkel akarta-akarja a Pikói Kurzus azt elhitetni szánalmasan és aljasan, hogy „Józsefvárosban nincs autósüldözés”. Amúgy nem véletlen szerintem hogy a kizárólagos lakossági parkolóhelyeket nem jelöli útburkolati jel: azért mert nyilvánvaló, hogy ezeket fel akarja számolni a Pikói Kurzus a józsefvárosi autósok elleni zöldnáci apartheidje részeként – és egy táblát könnyebb leszerelni, mint felszámolni egy festett útburkolati jelet. Eddigi tendenciák szerint Goering „Vaj helyett ágyút!” után szabadon a Pikói Kurzus városfejlesztési irányelve a „parkolóhelyek helyett kocsmateraszokat!”. És ott van az a józsefvárosi autósok elleni folyamatos gyűlöletbeszéd, melyet a Pikói Kurzus folytat a józsefvárosi autósok elleni zöldnáci apartheidje részeként. A Pikói Kurzust alkotók részéről voltak kommunikálva a józsefvárosi autósok élősöknek, évente több száz józsefvárosit meggyilkolónak, COVID terjesztőknek, gyerekgyilkosoknak, lakcímkártyacsalo okirathamisítóknek, kizárólag a gépjárműtulajdon okán közpénzből konkrét kifizetések által évi milliós támogatásban részesülő parazitáknak, az hogy kizárólag a józsefvárosi

autósok miatt asztmás minden harmadik józsefvárosi gyerek. Ráadásul a józsefvárosi autósok elleni folyamatos gyűlöletkommunikációban ugyanúgy definiálja az autósokat alsóbbrendűnek és a kerékpárosokat-rollereseket felsőbbrendűnek a Pikói Kurzus és az általa támogatott autógyűlölő álcivil NGO-k, ahogy anno Adolf Hitler a Mein Kampf-ban alsóbbrendűnek határozta meg a zsidókat és felsőbbrendűnek önmagukat és a germánokat. A Pikói Kurzus mögött álló balliberális oldalnak az autósok és a motorizáció ugyanolyan ellenségkép, mint például az Állampártnak a szexuális kisebbségek és a bevándorlók, vagy a szélsőjobber MiKasszánknak a romák és a zsidók. És a parkolóhelyek megszüntetését megünneplő eddigi „örömsétálások” szerintem olyanok, mint azok a fáklyás felvonulások, melyeket a III. Birodalomban az SA és az SS tartott, megünneplendő az adott pogromok sikerét és/vagy adott zsidó közösségek felszámolását. A józsefvárosi autósok elleni zöldnáci apartheid – és az annak részeként történő, autósok elleni zöldnáci gyűlöletbeszéd - mibenlétét mutatja, hogy parkolóhelyek megszüntetését kommunikálják „járdaszabadításnak” – ezzel a józsefvárosi autósokat betolakodóknak, megszállóknak, vagyis Józsefváros közösségének részének nem tekintendőnek mondják -, „egészséges utcák projekteknek” – ezzel mételtynek, fertőzési forrásnak, kórságnak, kórokozóknak nevezik a józsefvárosi autósokat (anno Adolf Hitler is a Pikói Kurzus kommunikációjához hasonlóképpen kommunikálta a nemzet testében élősködő kórokozóknak a zsidókat a Mein Kampf-ban). De a józsefvárosi autósok elleni zöldnáci gyűlöletbeszéd egyik gyöngyszeme az, mikor a közpénzből finanszírozott „Józsefváros” újságban az autógyűlölő (és a Józsefvárosi önkormányzat által közpénzből rendszeresen megtámogatott) Levegő Munkacsoport azt kommunikálta egészoldalas terjedelemben, hogy Józsefvárosban kizárólag a józsefvárosi autósok parkoló autói okozzák az un. „hősziget” jelenséget. De az autósok elleni gyűlöletbeszéd része annak kommunikálása is, hogy kizárólag parkolóhelyek helyén lehet fákat ültetni. Az is jól mutatja az autósok elleni gyűlöletbeszédet és a józsefvárosi autósok elleni zöldnáci apartheidet, hogy a Pikói Kurzus azt kommunikálja, hogy „a közterület mindenkié, ezért nem autótÁROLÁSra van” (másképp: a „közterület” nevében ott van hogy „köz”, vagyis a közé, ezért nem parkolásra van – azaz: a Pikói Kurzus kommunikációjában a közterület mindenkié, kivéve a józsefvárosi autósokat) – miközben folyamatosan épül a megszüntetett parkolóhelyek helyén a kerékpárok és rollerek közterületi TÁROLÁSÁT

biztosító infrastruktúra. Emellett folyamatos a józsefvárosi autósok dehumanizálása is („vannak a józsefvárosi polgárok és vannak az autósok” jellegű kommunikációk). Pikói Kurzus arcátlan kétszínűségét jól mutatja többek között parkolási témában az is, hogy a Pázmány Campus Projekt ellenzése során álszent érvelés lett a palotanegyediek projekt miatti parkolási nehézségei – mindez az után hogy csak a Palotanegyedben több száz parkolóhely lett felszámolva a józsefvárosi autósok elleni zöldnáci apartheid részeként (úgy, hogy az eddig kommunikáltak szerint 2025-2026 során további minimum kétszáz parkolóhelyet akar felszámolni csak a Palotanegyedben az autógyűlölő zöldnáci Pikói Kurzus. A parkolási sarcolás bevezetése kapcsán külön aljasság volt annak belengetése, hogy a sarcolásból kedvezményt kapnak a „tartós betegséggel élők, akik rendszeresen igénybe veszik a járóbeteg szakellátást”. Majd a sarcolásról szóló rendeletben szerintem szándékosan olyan előírást alkottak erre, hogy ezt a kedvezményt ne lehessen érvényesíteni – és mikor a Fővárosi Főispán szóvá tette ezt, akkor egyszerűen kivágták ezt a rendeletből, mégpedig azt kommunikálva hogy a fideszes főispán eltörölte a tartós betegséggel élők kedvezményét. Ez így egy párját ritkító aljasság volt a józsefvárosi autósok elleni zöldnáci apartheid részéről – de tudható hogy mind a nációk, mind a kommunisták igencsak aljasok! Itt jegyzem meg, hogy mikor a Facebook-on jeleztem, hogy a vonatkozó előírás szerinti kedvezmény érvényesíthetetlen, akkor Bardovits Gábor (Közterület-felügyeleti Ügyosztály Rendészeti irodájának irodavezetője) a pszichiátriát ajánlotta; majd ezt követően a Fővárosi Főispán majdnem szó szerint ugyanazokat kifogásolta, mint én a Facebook-on, mellyel szemben a polgármester és a képviselőtestületi többség nem fogalmazott meg ellenvéleményt. Szóval: az irodavezető ezen hozzáállása mennyire felel meg a vonatkozó közszolgálati etikai szabályoknak? Részemről az is sokat elmond az „ügyfélbarát önkormányzat” témáról, hogy a parkolási sarcolás befizetése csak személyesen intézhető, ha kedvezményt merészel érvényesíteni a gyűlöltt autós. Megjegyzem, hogy évek óta csak személyesen tudom intézni a lakossági várakozási engedélyt és a parkolási sarcolás –tartós betegségek ellenére kedvezmény nélküli- befizetését az egyetlen autóm után (még nem sikerült rájönnöm, hogy ez valami generáljellegű rendszerhiba miatt van, vagy csak személyem okán vagyok kizárva az online ügyintézésből). A józsefvárosi autósok elleni zöldnáci apartheid ott is megnyilvánul, hogy a Közterület-felügyelet szinte

kizárólag autósokat vegzál és szankcionál – miközben kerékpáros és rolleres szabályszegésekkel, kocsmateraszok létrehozásával és fenntartásával összefüggésben szinte soha nem intézkedik. Vagy épp a közösségi költségvetés, mely során a „hivatali előszűrés” során 95%-ban elutasításra kerülnek a parkolással és közúti gépjárműközlekedés érdekében megfogalmazott javaslatok, miközben a kerékpáros- és rollerlobbi érdekeinek megfelelő javaslatok 100%-ban átmennek; a józsefvárosi autósok érdekeiben megfogalmazott javaslatok több mint 90%-a elutasításra kerül az úgymond „hivatali előszűrés” során. De továbbra is ott van a „részvételiségnek” mondott online kérdőívezések (társadalmi véleményezések): mely során az autóval rendelkezők véleménye vagy ignorálásra kerül, vagy alulsúlyozottan kerül figyelembe véve. Ahogy a Pikói Kurzus szerinti „részvételiség” és „mindenki önkormányzata” részeként a „társadalmi egyeztetések” során kizárólag a kerékpároslobbi „civiljei” és autósgyűlölők vannak ott, ezzel szemben autós érdekvédelmi és civil szervezetek soha nem voltak része, autós érdekvédelmi és civil szervezetek ebből ki vannak zárva, nyilvánvalóan soha nem kaptak felkérést-meghívást. Szóval: nyilvánvalóan megdőlt és hazug Pikói Lózungok közé tartozik az is hogy „mindenki önkormányzata”, „üggyfélbarát önkormányzat”, „Józsefváros mindenkié/mindannyiunké”, „részvételiség”, „részvételi demokrácia”, „Józsefvárosban nincs autósüldözés”, „Józsefváros nem lesz bulinegyed”. Mert nyilvánvaló hogy a józsefvárosi autósok nem képezik részét a Pikói Kurzus által megálmodott-megalkotott (és a kerékpárosokat-rollereseket, valamint közterületi kocsmaterasz-üzemeltetőket prioritizáló) Józsefvárosi Népközösségnek – valahogy ahogy anno a III. Birodalom náci rezsimje által kreált (önmagukat és a germánokat prioritizáló, a pl. a zsidókat és szlávokat abból kizáró) „Volkgemeinschaft” állt össze. Ezt a Pikói Kurzus általi „Volkgemeinschaft”-ot és mibenlétét megmutatta a képviselőtestület alakuló ülésén Pikó részéről a „most jön a fogadjisten” és a „velük nincs dolgom”. \_ Városfejlesztés, közterülethasználat, érintve a parkolás témakörét: álságos, ahogy a Pikói Kurzus a Rákóczi téri csarnok jövőjéről kommunikál, miközben a józsefvárosi autósok elleni zöldráci apartheidje által is ellehetetlenítette-ellehetetleníti piackénti működését. Ugyanis a csarnok körül szinte az összes parkolóhely felszámolásra került – olyan szinten, hogy szinte rakodóhely sincs már (mert fontosabb volt a Pikói Kurzusnak az, hogy parkolóhelyek helyén kocsmaterasza és monstre buliplacca legyen a szabadbisztrósoknak, csigás bulihelynek és a

bacsóbárázásoknak. Miközben többszörösen megdőlt a „Józsefváros nem lesz bulinegyed” Pikói Lózung, ott is például a Szabó Ervin téren, a Mikszáth téren vagy épp a Rákóczi tér egyes részen gyalogosként is kihívás áthaladni a szinte faltól-falig elharapódzott kocsmateraszoktól. És nem egy helyen van olyan – a József körúton nem egy helyen – hogy kocsmaterasz a járdán, kocsmaterasz a parkolóhelyek helyén, a kettő között pedig maradt egy szűk korridor a gyalogosoknak. \_ Lakásfelújítás és városfejlesztés kapcsán: az önkormányzati bérlakások felújításánál a gázfűtés, illetve a vezetékes gáz jelenléte helyett a villanyfűtést és a „villanyüzemmódot” támogatnám – pláne ha már annyit beszél a Pikói Kurzus a „klímavédelemről”, elvégre a villany mégiscsak tisztább felhasználási mód, mint a gáz. És ez érvényes az intézményüzemeltetés esetében is. Vajon mekkora lehet az önkormányzati intézmények és objektumok üzemeltetésének „karbonlábnyoma” csak azért, mert gázt használnak (pl. fűtéshez)? \_ Végül: a parkolási témában nyilvánvalóan hazudozás választ elég emailen megküldeni, nem kell pazarolni a papírt és költeni a közpénzt postára... még a végén például kevesebb bringásreggelire futja közpénzből a kerékpáros spanok részére.

---

Beküldve: 2025.10.12. 19:36:25



Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat

Bármilyen további kérdés esetén, kérjük forduljon bizalommal:

[ugyfelszolgalat@jozsefvaros.hu](mailto:ugyfelszolgalat@jozsefvaros.hu)