

Emlékeztető

Kelt: 2010. október 19.

Tárgy: **Szeged, 47 sz. főút Bástya sor – Tarján széle közötti szakaszán (218+970 – 221+250 km sz.) kerékpárút kiépítése**

Helyszín: Magyar Közút Nonprofit Zrt. hivatalos helyisége

Résztevők: Jelenléti ív szerint

Melléklet: 1 pld. Jelenléti ív, 1 pld. Állásfoglalás

Csamangó Attila.: Köszöntötte a megjelenteket, majd ismertette az önálló kerékpárúti, illetve a kerékpársávos változat kialakítását. Ezek után megkérte a résztvevőket, hogy mondják el véleményüket a változatokkal kapcsolatban.

Gádzser Gábor.: Tekintettel arra, hogy nagy forgalmú, illetve azon belül nagy tehergépjármű-forgalmú útról van szó, nem tartja jó megoldásnak a kerékpárosok úttesten történő közlekedését. A külön vezetett kerékpárút lenne a jobb megoldás, annál is inkább, mivel 12 év alatti gyermek a KRESZ szerint nem kerékpározhat főútvonalon.

A körtöltésen tervezett kerékpáros átvezetéssel kapcsolatban a meglévő gyalogos aluljárót javasolja felhasználni a B+R kerékpártároló megközelítéséhez, valamiféle rámpa kialakításával.

A töltésre felvezető kerékpárúti szakaszokon a forgalmi sáv és a kerékpárút közé kerékpáros korlát elhelyezését tartja szükségesnek.

A Makkosházi körúti csomópontban nem tartja jó megoldásnak a városhatár felé haladó két forgalmi sávból az egyik megszüntetését, mivel a csomópont kapacitásának biztosításához ezekre a többlet sávokra szükség van, főként a buszok és a tehergépjárművek tekintetében. A belváros felől a Makkosházi körút felé a balra kanyarodó sáv is rontaná a csomópont kapacitását, ráadásul az ilyen balra sávokon előbb-utóbb közösségi közlekedés is meg szokott jelenni, amelynek nem elég egy rövid zöldidő biztosítása.

Vincze Tibor.: Megköszönte, hogy már a tervezés során lehetősége nyílik a Magyar Kerékpárosklubnak véleményt nyilvánítani. Üdvözölte a kerékpársávos változat kialakítását, amelyet alapvetően jónak, haladó megoldásúnak tartanak, majd részletesen ismertette a Magyar Kerékpárosklub állásfoglalását, amely jelen Emlékeztető mellékletét képezi.

Kiss Gyula.: A körtöltésen tervezett kerékpáros átvezetést nem tartja előnyösnek, nem legalizálná az itteni átkelést, helyette inkább a Csorba utcánál javasol kerékpáros átvezetést.

Ifj. Nagy Gábor.: A nagy gépjárműforgalomra válaszul jelezte, hogy a Belvárosi-hídon 7 éve jól működik kerékpársáv, holott az ottani forgalom is összemérhető az Algyői út forgalmával.

Marovszky Béla.: Valóban, de ott 30 km/h sebességkorlátozás van érvényben.

Gádzser Gábor.: Valamint a gépjárművek összetétele is más. Ismét felvetette a 12 éven aluliak problémáját, mivel azok nem közlekedhetnek főútvonalon.

Ifj. Nagy Gábor.: A KRESZ szerint ők a járdán közlekedhetnek.

Vincze Tibor.: Ez egy hiányossága a magyar szabályozásnak, a családtagok ugyanis szabályosan csak külön kerékpározhatnak ilyen esetben. Példaként hozta a német szabályozást, ahol 8 éves életkor felett lehetőség van az együtt kerékpározásra.

Dr. Rigó Mihály.: Alapelvként szögezte le, hogy a lehető legtöbb embernek meg kell adni a lehetőséget a kerékpározásra, ezért mind a meglévő, közös gyalog- és kerékpárút megtartását, mind pedig az úttesten kialakított kerékpársávok megvalósítását fontosnak tartja. Korától és mentalitásától függően mindenki tudjon választani a gyorsabb kerékpársáv és a nyugodtabb gyalog- és kerékpárút között.

A gyalogos aluljáróval kapcsolatban jelezte, hogy a támfala már most is meg van dőlve, ezért statikussal kellene megvizsgáltatni a járdaszélesítés előtt.

Az Algyői úti szakaszra javasolta, hogy a kerékpársávok végig szaggatott vonallal legyenek jelezve, mivel a teljes szakaszon jellemző a balra kanyarodás a sok ingatlan, autószalon, stb. miatt, és így a balra kanyarodni szándékozó járműveket ki lehetne kerülni.

Antalicz Zoltán.: Mindkét változatnak vannak előnyei és hátrányai. Mindkét változat érint zöldfelületet, amelyre szaktervet kell készíteni, Balázs Boglárkával és a Szegedi Környezetgazdálkodási Nonprofit Kft-vel egyeztetve. A burkolatépítésekkel kapcsolatos vízvezetést ugyancsak meg kell oldani.

A körtöltésen tervezett átvezetést ő is kritikusnak tartja, mert az Acél utcából való kikanyarodás most is igen nehéz, nem kellene tovább bonyolítani még egy kerékpárút átvezetéssel is.

A töltésre felvezető kerékpárúti szakaszokon kerékpáros korlátot javasol a kerékpárút mindkét oldalára.

Székely T.: A szakközépiskola előtti parkolás a kerékpársávok kialakítása esetén megszűnik. Ezzel kapcsolatosan van-e javaslat?

Csamangó A.: Az állami közúton nem feltétlenül kell parkolást biztosítani, mind a Deák F. Gimnázium előtti szervízúton lévő parkolóknál, mind a szakközépiskola udvarában van lehetőség parkolni.

Gádzser G.: Végezetül azt kérte, hogy a Makkosházi körúti csomópontban ne történjen meg az, ami a Csongrádi sugárúton történt, vagyis a régi útburkolat jeleket marással „eltávolítják”, majd átfestik máshogy, hanem csak teljes útfelület marással és aszfaltozással, majd az új útburkolati jelek tartós anyaggal való felfestésével szabad csak a kerékpársávokat kialakítani.

Az elhangzottakat minden résztvevő tudomásul vette.

Az emlékeztetőt összeállította: Csamangó Attila

Kmf.