

Szeged MJV Városháza - sajtószoba, 2011. január 27.

Elnök: Juhász Gyula

Alelnök: Nagy Sándor

Tagok: Kohári Nándor, Kalmár Ferenc (nem volt jelen), Mihálffy Béla

Nem képviselő bizottsági tagok: Barta Sándor, Dr. Merksz Péter, Iványi Aurél

Oláh Miklós (városfejlesztési iroda): ismertette a projektet, és hogy két verzió lesz. A NIF csinálja a Bástya sorig, utána belterületen a város. Cél a biztonságos kerékpáros közlekedés. A kérdés, hogy a töltésrámán az út mellett legyen a kerékpárút, vagy az Acél utcára vezessék őket, illetve a töltésről a villamos-végállomáshoz vezető kétfajta rámpa lehetőségére hívta föl a figyelmet. Ő, ott azt mondta, még a verziók közt nincs végleges döntés.

Nagy Sándor (alelnök, volt alpolgármester): Nem kell dönteni a tervvariációk között, arról már döntést született a múlt novemberi ülésen. (Ezen a használói oldal részéről nem volt ott a Kerékpárosklub, se a tervező. Ezzel megcáfolta Juhász Gyulát, aki még azzal hitegetett, hogy nem dőlt el semmi biztosan)

Csamangó Attila (tervező, mérnök, a városfejlesztési iroda egykori munkatársa): A rámpához nincsen elég hely igazán, a másik megoldás hídszerkezetéhez sem. A 1-2 tervvariációról nem akart szólni.

Nagy Sándor: Az nem jó, ami most van, hogy a bicikliket a lépcsőn lévő meredek rámpán kell feltolni. Jobb lenne, ha az emberek biciklizhetnének. Van, aki nem is tud gyalogolni, mikor biciklizni még igen (értetlenkedtek körülötte). N.S. ismer olyan embert, aki olyan, hogy már csak biciklizni tud (nevet is mondott, a nyomorék, valószínűleg iszákos emberen röhhincselés a tagok részéről). Ezt ne írjuk így a jegyzőkönyvbe. (fölröhögés)

Csamangó Attila: Az a gond a rámpával, hogy voltaképpen járdát tervezünk, mert a túloldalon kifelé (Baktó felé) nem lesz folytatása a bicikliútnak, tehát arra nem is biciklizhetnek.

Dr. Merksz Péter: Most 2 sávós az Algyői út, de mi lesz, ha megszélesítik 4 sávósra, és ez a bicikliút útban lesz?

Nagy Sándor: Én azt már nem fogom megérni, szóval egyelőre nem lesz ilyen.

Juhász Gyula (bizottsági elnök, Tápé közgyűlési képviselője): A kerékpárosok részéről vannak itt, a bizottság megszavazza-e, hogy szóljanak? (A bizottság többsége megszavazta, bár volt, aki nem, így Iványi Aurél sem. Ő az, aki néhány üléssel ezelőtt leterrorizálta a szegedi bicikliseket)

Ifj. Nagy Gábor (Magyar Kerékpárosklub Szegedi Szervezetének Titkára): Bemutatkozott, és kiosztotta a GYIK-et (egy kis összefoglaló a bizottságnak, itt olvasható), valamint körbeadta a fényképeket és látványterveket. Először is megköszönte, hogy meghívják a bicikliseket érintő bizottsági ülésekre, majd sajnálatát fejezte ki, hogy erre mégsem sikerült.

Iványi Aurél (volt szőregi képviselő, jelenleg nem képviselő bizottsági tag): Közbevág, hogy akkor az autósokat és a teherautósokat is meg kellene hívni az esélyegyenlőség miatt. (derültség) Közölte, hogy ő közbeszólhat, mert arra szavazott, hogy ne kapjanak szót a kerékpárosok.

Ifj. Nagy Gábor : Akadozva bár, de próbált beszélni. (Iványi Aurél végig grimaszolt, és belebele szólt 1-2 szót) Ha van szervezetük, és igényt tartanak rá, csak nyugodtan hívják meg a teherautósokat is. Elmondta, hogy miért előnyösebb a kerékpársáv, a kerékpárút csak egy eszköz, ami nem használható mindenhol, így itt sem. A javaslatunk európai, és a szegedi Integrált Városfejlesztési Stratégiához illeszkedik. Elmondta, hogy a Belvárosi-hídon is működik a kerékpársáv, a biciklis szabálykövetésre nagyon pozitívan hatott, és már más magyar városokban is terjed a megoldás, így Budapesten is.

Juhász Gyula: Ezt már körüljártuk novemberben, mindkét verzió mellett voltak érvek, ellenérvek, nagy vita volt, de jobbnak találták az elkülönítettet, főleg a közlekedési morál miatt, senkinek nem kell, hogy a kamionok kitapossák a bicikliseket, ráadásul túlságosan drága lenne az utat szélesíteni. (közben a képeken éppen nézték, ahogy teherautók mellett az úttesten, a biciklisávon mennek a biciklisek Koppenhágában, ami nem arról híres, hogy a biciklisekkel kitolnának) A forgalombiztonság nem engedi meg tehát. Nem kéne a West Balkán hibájába esni. Köszöni a bizottság nevében a tájékoztatást, de ezt a kérdést múltkor már eldöntötték, itt már erről nincs vita.

Oláh Miklós: Jó, csak itt a szövegezésben...

Valaki: Itt most a rámpáról kell dönteni és az Acél utcáról.

Ifj. Nagy Gábor: Az utat csak kevés helyen kell szélesíteni, amúgy burkolati jelekkel oldható meg a javasolt megoldás, mert elég széles az út most is. A keskenyebb sávok az autósokat sebességhatárok betartására ösztönzik.

Nagy Sándor: A kerékpársáv is jó megoldás lenne, ha beljebb lehetne hozni a belváros felé, de sajnos itt a tervezés csak a 3. körútig szól. A sávok esetén a Retek utcáig minden kereszteződés forgalmi rendjébe be kellene avatkozni. (pedig csak a Deákig volt a kerékpársávokról szó, de mindegy) A kerékpársáv miatt a bicikliseknek kétszer át kellene kelniük az úton. A szélesítés drága, az meg nem lehet, hogy az út széle gyengébb burkolatú legyen.

Ifj. Nagy Gábor: Ez az átkelés ma is fennáll, a Deáknál is át kell kelni. (ezt Nagy Sándor elismerte) Az útburkolat problémája megoldható K-szegéllyel, ami kicsit szintben elkülöníti a biciklizőket.

Nagy Sándor: Nem lehet K-szegély, mert a Magyar Közút nem járul hozzá. (hogy miért? Ki tudja?)

dr. Csüllög Imre (Magyar Kerékpárosklub tagja): Két szempontot adnék csak elő, az egyik, hogy az Integrált Városfejlesztési Stratégiában, és a Közlekedésfejlesztési Koncepcióban is benne van a gyalog- és kerékpárutak mellőzése, illetve pont a lakótelepeknél a meglévő felülvizsgálata is azok problémás mivolta miatt, másrészt múltkorában egyetlen hétvége alatt t. m. 600 aláírást gyűlt össze, ahol az aláírók a gyalog- és kerékpárutak mellőzését kérték. (Juhász Gyula kérdően nézett). Ezt csak azért mondom, mert a választott megoldás szakmailag és politikailag is támadható lesz.

Nagy Sándor: Most nem erről szól ez, hogy jön ide? (Juhász Gyula neki helyesel, aki nemrég lobogtatta a tápéiak aláírását)

Csamangó Attila: A tervek alapján igen kevés lenne a közös felület a gyalogosokkal, csak a rámpán, buszmegállóban és a 3. körút kereszteződésénél. Mind a két verzió megfelelő neki. Nem szokta a járdán vezetést támogatni, de itt, most csak ebben az esetben támogatja, mivel kevés kereszteződés van, ahol veszély lehetne. A kerékpárút elég messze lesz az úttól ahhoz, hogy annak 4 sávúvá tétele esetén elférjen.

Nagy Sándor: Térjünk a tárgyra. Nem kell az Acél utcánál kerülőztetni a bicikliseket (megj.: ezt Gila Ferenc javasolta), mert nem kell kisajátítani a lehajtónál, így egyenesen is lemehetnek. A kerékpárút terve így rendben is lesz, a rámpával van probléma. Bele kéne tenni valahogy az Algyői út projektjébe, hogy finanszírozva legyen.

Oláh Miklós: Megoldható. (itt aztán a technikai megvalósításról esett pár szó, Széchenyi-terv, stb.)

Juhász Gyula: Nem tudom, a kerékpárosoknak van-e valami véleményük a rámpáról?

Ifj. Nagy Gábor: A rámpát részletkérdésnek tartjuk, az egész koncepcióval nem értünk egyet. Aki fölmege a rámpán, az hogyan jut át a túloldali szervízútra?

Nagy Sándor: Átmege az alagúton. (ami a rámpa aljában van, tehát akkor miért mennének föl a töltésre? Ezt a logikát érdemes megfigyelni, mert lenyűgöző!)

Ifj. Nagy Gábor: Ezzel az egészszel azt érejuk el, hogy a biciklisek a járdán biciklizzenek. Egyre több biciklis fog a járdán közlekedni, ott is, ahol nincs kijelölve bicikliseknek, és ez senkinek nem jó.

Frankó János (városfejlesztési iroda munkatársa): A Kárász utcán ott mennek a biciklisek.

Ifj. Nagy Gábor: Érdekes, hogy ott, ami sokkal szélesebb, ez gond, de a szűk, keskeny járdáknál nem gond, mikor kijelölik gyalog- és kerékpárútnak.

Frankó János: A sűrűség más azért... (háttérben moraj)

Juhász Gyula: Akkor javasolnám, hogy szavazzunk az előterjesztésről, tehát a külön vezetett verzió valósul meg, döntünk a rámpáról és az egyenes vezetésről. Tehát eldőlt, hogy a külön verzió valósul meg.

Szavazás 08:57-kor: 5 igen, 2 tartózkodás.