

Ifjúsági ház, 2011. október 27. 17 óra

Kohári Nándor, sokat kerékpárral sokat közlekedő képviselő, bizottsági tag: Köszönti az egybegyűlteket, felvázolja, hogy miről lesz szó az este folyamán, a biciklizés biztonságosabbá tétele, szabályok oktatása, illetve a részvétel, az átgondoltabb közlekedésszervezés tematikája köré szerveződné a beszélgetés.

László János, a Magyar Kerékpárosklub elnöke: A Magyar Kerékpárosklub 2002-ben alakult, azóta az ország több városában alakult alapszervezet, Szegeden az elsők között jött létre. (id. Szilágyi Árpád bejött) Előadja a klub működési alapelveit (függetlenség, szakmaiság...)A cél az, hogy az emberek legyen lehetősége a kerékpárt választani, a régi szokásaink helyett a ráció határozza meg a választást a közlekedésben. Az MK nem a kerékpározással foglalkozik, hanem a közlekedéssel. Diákat vetítve az autós sávok bővítését állítja szembe az ésszerűbb járműválasztással. Bemutat egy holland példát, ahol az autósok területének csökkentésével és a felületek újbóli felosztásával nagyobb kapacitású utat nyertek. Példának hozza a parkolókat, ahol 1 autó helyén 8 kerékpár tárolható, így 1 parkoló helyén 8 ember parkolási igénye elégíthető ki. A kerékpár gazdasági haszon, egészségügyi is. Angol példa, egy ember kerékpározásra szoktatása forintban (fontban) kimutatható hasznot hajt. Az úthálózatot az emberek közlekedésére építették, nem pedig autók közlekedésére. A bicikliutak koncepciótlan építése helyett fontossági sorrend kell a megoldásokat választani (fordított piramison felülről) sebességkorlátozás, forgalomcsillapítás, csomópontok felülvizsgálata, kerékpársávok (nyomok, felállóhelyek), külön kerékpárút, és végül és utolsó sorban a gyalog- és kerékpárút, de azt kisebb betűkkel kellett volna írni. Nehéz is elképzelni, hol van szükség ilyenre, de valahol a világon biztos előfordulhat. A kerékpárutak hossza helyett inkább egy területet kéne alapul venni, és ott megnézni, hogy hogyan lehet minden utat biciklizésre alkalmassá tenni. Ábrán szemlélteti, hogy a külön vezetett egyoldali, kétirányú kerékpárúton mennyivel nagyobb a balesetveszély, mintha a biciklisek az úttesten mennének. Az infrastruktúránál is fontosabb a szemléletformálás. A kerékpár játékszerből problémává vált, és itt az ideje, hogy problémából a megoldássá váljon. Vad Róbert elő elemeli a rendőrségi kiadványt, ami a gyerekeknek és szüleiknek magyarázza a biztonságos közlekedést, és mutatja, hogy a biciklisek páncélba vannak öltöztetve az ábrán az elején. Kiemeli a félelemkampány súlyos következményeit. Köszöni a figyelmet.

Vad Róbert, százados, Szegedi rendőrkapitányság: A biciklis balesetokozóknál az elsőbbségadás elmulasztása a fő ok, amikor a biciklis a vétlen, akkor a járművezetők figyelmetlensége, és a helytelen sebességválasztás. Statisztikákat ad elő Csongrád megyéből. 2009-ben 729 balesetből 219-ben volt érintve kerékpáros, ebből 114-et okoztak kerékpárosok, 2010-ben 718-ból 239 esetben volt érintett kerékpáros, és ebből 120-at okozott a biciklis, idei évből még nincsenek teljes adatok, de a korábbi évek hasonló szakához képest kevesebb a baleset, 181-ben volt érintett biciklis, ebből 109 esetben volt okozó. a balesetek esetében nagyon nagy az életkorbeli szórás, a balesetezőik közt gyermekek és idősek is éppúgy megtalálhatók. A baleset-megelőzési bizottság gondot fordít az oktatásra, de önmagában kevés ehhez, az összefogásra szükség van. A problémák megoldásának kulcsa a fiatalok oktatásában van, legalább a minimális szintű oktatásukra oda kell figyelni. Abba nem hal bele senki, ha nem tud egy verset, a közlekedési szabályok nem ismeretébe viszont bele lehet egy balesetben. Egy éve indult a superbringa program az NKH-val karöltve. Ez két részből áll. Egyrészt átnézik a bicikliket, egy lapon bejelölik a hiányosságokat, ez jelzés a szülő felé. Másrészt a gyerekek oktatást kapnak, aminek a végén tesztet töltenek ki, amelynek eredményétől függően bizonyítványt kapnak a

tanulók. Ennek semmilyen joghatálya nincs, de jelzésértékű, és elismerő. A közlekedési ismereteket a többi tárggyal egy szintre kellene emelni.

Lantos Péter osztályvezető, Nemzeti Közlekedési Hatóság: Az NKH szerint balesetmentes, ugyanakkor a közlekedőknek megelégedést hozó közlekedés kell. Probléma, hogy a kerékpárokkal szembeni műszaki követelmények nincsenek megfelelően számonkérve, valamint az, hogy műszakilag alkalmatlan kerékpárokat lehet forgalmazni. A megfelelő műszaki tartalmat, annak elvárását be kell építeni a köztudatba. (Frankó János a városfejlesztéstől 17:54-kor megérkezett és leült) Jónak tartja, hogy a kerékpárosklub részt vesz a szemléletformálásban, és szükséges, hogy segítsen az oktatásban. Gond, hogy a kerékpárosok sokfélék, így gondolni kell a 80 éves nagymamikra és a gyerekekre is. Főútvonalon elvileg 12 éven aluli gyerek nem is kerékpározhat a KRESZ szerint, így kérdéses, hogy ott kijelölni kerékpársávot mennyire lehet, az NKH-nak erre is gondolnia kell.

Ifj. Nagy Gábor, a Magyar Kerékpárosklub Szegedi Alapszervezetének titkára: A kerékpáros térképre mutat. Az lenne a jó, ha csak az lenne rajta megjelölve, hogy hol tilos valamiért kerékpározni. A hálózat feltüntetése nem előnyös, hiszen azt sugallja, hogy csak ezeken az utakon lehet biciklizni. Internetes fórumokon köszön vissza ez a szemlélet, pl. hogy miért megy a biciklis a rakparton, miközben van kerékpárút a Stefánián. A válasz, hogy azért, mert arra van dolga, ott haladva éri el leggyorsabban, amiként az autós is azért megy arra. A KRESZ már most lehetővé tenné, hogy a gyalog- és kerékpárutakkal párhuzamosan az úttesten kerékpáros nyomok kerüljenek kijelölésre, ezzel a kerékpárosok az úttesten is mehessenek. A rendőrséggel szeretnénk a baleseti statisztikákat, jegyzőkönyveket átnézni, erre volt is fogadókészség a rendőrség részéről (László János közbeszól, hogy ez az önkormányzat dolga is lehetne, a budapesti fölmérést Metrober a város felkérésére végezte a felmérését) Van MK-s oktatótúra, amit Budapesten és más városokban bebiciklizésnek hívnak, Szegeden Hogyan ne üttesd el magad túráknak, vagy HNÜEM túráknak. Ez nem csak szlalompálya, meg papírtöltögetés, hanem éles helyzeteken mutatja be a közlekedést.

Sindel János, Szeged MJV Városfejlesztési Iroda: a következőkben az egyirányú utcák nem lesznek számolva. Szegeden 60 km belterületi kerékpárút van, ebbe a kerékpársávok is beletartoznak, ezzel az egész országban az egyik legkerékpárbarátabb város vagyunk. Az EU-s pályázatokat 2 évente írják ki, a város 2007 óta minden évben adott be pályázatot. 2007-ben 270 millió forintra pályáztak, amelyből 12 km kerékpárút épült (felsorolta ezeket, Pihenő utca, Tompai kapu út, Kossuth Lajos sgt., Fő fasor...) 2008-ban pályáztak a mostanra elkészült újszegedi kerékpáros centrumra, ami 100 millió forintba került. 120 tervezetből a kerékpárosklub javaslatai alapján 82 helyre kerültek a városban kerékpártámaszok. 2009-ben a Szeged-Fehértó-Ópusztaszer projektet pályázták meg, a másik beruházás pedig a jövőre épülő magyar-szerb kerékpárút, ami a magyar részen Tiszaszigeten épül szintben elkülönítve az úttest mindkét oldalán. Ez segíteni fog az agglomerációban élőkön is. A tömegközlekedési nagyprojekt keretében B+R kerékpártározók épülnek a végállomásokon, ez folyamatban van, a Hont Ferenc utcában, a Torontál téren kész. Kerékpáros zónák – az alacsonyabb forgalmú egyirányú utcákat megnyitották másik irányból is a kerékpárosoknak, például a Pacsirta utcát és még néhány környező utcát. Fejlesztés a közelmúltban a Belvárosi-híd újszegedi hídfőjében elkészült kerékpársávcsomópont. A pályázatok folyamatos egyeztetést követelnek meg, ez meg is volt, de még van hová fejlődni. (László János közbeszól, hogy a maximális 10 pont csak a kezdettől, már a tervezővel való egyeztetésért jár) Elmondja, hogy nem volt olyan projekt, amihez a Magyar Kerékpárosklub ne adta volna a támogatását. Idén is szeretne pályázni a város, valószínűleg a 47-es út kerül napirendre. Szerinte a magas üzemanyagárak is hozzájárulnak ahhoz, hogy egyre többen

bicikliznek. A Dorozsmai úton épített bicikliútnak hála meg 4x-ezőtt, nem is, 5x-özött a biciklis forgalom. A karbantartáshoz az erre fordítható keret növelése szükséges. A biciklis helyzet a sugárutakon már megfelelő, de a körutakkal nagyon el vagyunk maradva. A Vásárhelyi Pál utcán a négyávúsítással egy időben kerékpárút is épül, pedig ez nem célzott kerékpáros fejlesztés, mégis gondoltak a biciklisekre.

Marovszki Béla, környezetgazdálkodás: A városi kerékpárutak hozzájuk tartoznak, így a síkosság-mentesítés is. A járdákat és a bicikliutakat is tilos sózni, így érdesítést használnak. Nem tudnak mindenhol ott lenni, de igyekeznek új technológiákat bevezetni, óvni a zöldfelületeket.

Tóth István Tibor, az Szegedi Közlekedési Társaság ügyvezetője: Kíváncsiságból jött el a kerekasztalra. A modal split felmérés 2008-ban készült el (László János: olyan régen? Azóta mi van?) 16-20 millió egy ilyen elkészíttetése, amire nincs pénz. Akkor 47% tömegközlekedett, 22% autózott, 22% gyalogolt, és 9% biciklizett. Azóta a tömegközlekedés 8-9%-ot bukott, az autózás nagyjából stagnál, vagy kicsit bukott az is, a 9-10%-ból gyalogos és biciklis lett tehát. Szegeden az MK-s prezentációból minimum célként említett 10% biciklis arány megvan. Sok gond van, és nem bízunk a biciklisek számának csökkenésében, és ebből kifolyólag több balesetet vár. Kíváncsian várja, mi hangzik majd el a beszélgetésen.

László János: A biztonság a számokban rejlik. 2010. január 1-ig a baleseti jegyzőkönyvezési rendszer nem tette lehetővé a kerékpáros balesetek pontos rekonstruálását, azóta viszont igen. Legyünk optimisták. A gyerekeket tanítsuk meg a minimális, alapvető szabályokra. Az MK kidolgozta a Bringázz a suliba kampányban a bringavonatok módszertanát, ezt is fel lehet használni. Elmondta, hogy sokan kérdezik, hogy vállalja-e a felelősséget, ha az általa javasolt infrán baleset történik. Erre Ő azt mondja, hogy netán az NKH vállalja-e, ha az Ő általa engedélyezett infrán történik mindez? Az NKH a legmaradibb talán ezen a téren.

Lantos Péter: Valóban sokszor hátrány a merevség. A balesetknél pedig a résztvevők sokszor nem is tudják, hogy főúton haladnak, hiszen a tábla hiányzik.

Vad Róbert: Vannak közös terveink a Magyar Kerékpárosklub szegedi tagjaival, jó a viszony, több közös akciót tartottunk. Ott kellene szervezkedni, ahol sok a baleset. A bicikliseket nem büntetjük nagyon, mert nem célunk tönkretenni őket, nyilván megvan az oka, hogy nem Mercivel járnak. Az MK szabadidejét nem kímélve segít nekünk. A biciklisekben tudatosodnia kell, hogy nem elég, ha ők látják a román kamiont, az is kell, hogy annak vezetője lássa őket. Van szikrája a dolognak, a rendőrség felajánlja kapcsolatrendszerét (pedagógusokat)

László János: Szívesen jövünk!

id. Szilágyi Árpád, polgár: Észrevételezte, hogy a kerekasztal nem kerek, hanem egyenes. Viccből megjegyezte, hogy alkotmányos szinten kellene szabályozni, hogy a nap mely szakában milyen járművel lehet közlekedni az utcán, pl. 4-6-ig csak gyalogosok. Komolyabban szólva nincs koncepció, nincs kiválasztva egy mindenre figyelő tervező. A terveket úgy fogadják el, ahogyan a tervező letette, aztán a biciklis megy, ahogy megy, és nincs aki bírságozza. Az a baj, hogy nem lehet bírságozni. Ő volt az, aki először észrevette, hogy a Kálvárián 70 cm jut a gyalogosoknak, és 1,5 m a kerékpárút. Időben jelezte ezt, és akkor lehetett volna intézkedni, például, hogy 50 méteren, ahol a GTK-nál szűk a hely, a biciklisek tolják a kerékpárjukat. De nem történt ez, a biciklis ott cselleng, és mikor a Dugonics

térhez ér, ott nem tudja, hogy merre kell mennie, mert onnan nincs semmi. A huszárszobornál olyan törvénybe iktatott terveket mutattak be, hogy a bicikliúttól nem fér a szobor. Ő szeret biciklizni, de úgy vannak kialakítva ezek az utak, hogy nincs végleges megoldás. A Boldogasszony sugárúton már jobb a kialakítás, de az öregek a szegélyben megbotolhatnak, ha mondjuk a hótól nem látszik a szintkülönbség. A Belvárosi-hídon annak idején olcsón meg lehetett volna csinálni, hogy a járdát kívülre tegyék. A Csongrádin sokszor újrafestették a sávot, kérdés, hogy hol a szakember?

Szentistványi István, LMP, a Városképi és Környezetvédelmi Bizottság elnöke: A biciklis társadalom jelenleg is növekszik, és ezzel egyre heterogénebbé válik. Jelenleg egy nehéz időszak van emiatt. A sajtó rosszul kommunikál, csak a razziákról esik szó, hogy a rendőrség oda-odacsap. (Vad Róbert helyesel)

Tóth István Tibor: A biciklis, mikor biciklire ül, szereti elfelejteni a KRESZ-t, még ha tudja is. Tudja hogy a kerékpárosok többségének van jogsija, csak amikor felülnek a bicajra hirtelen elfeledik a szabályokat.

László János: A baleseti tudósítások között a kerékpáros balesetek túltreprezentáltak. Valamiért nagyon szeretik ezt a témát.

Vad Róbert: Míg az a mentalitás, hogy az emberek egymást szidják, nem várhatunk csodát. A jelszó a tolerancia.

id. Szilágyi Árpád: Miért nem lehet, hogy tolják a biciklisek? Példának hozza a Tompai kapu utat, ahol csak a bicikliút részén orvosolták a problémát, de mi van a két végénél, mi van a többi szakasszal, azok nem lettek megoldva.

dr. Csüllög Imre, Magyar Kerékpárosklub, Szeged: Készült az interneten egy nem reprezentatív, önkéntes válaszadáson alapuló felmérés, ahol anonim módon 700 válaszadóból 82,5% vallotta, hogy kerékpárosként van valamilyen jogosítványa. A biciklisek többségének van jogosítványa, azért is tartjuk fontosnak az oktatást, mert láthatóan ez nem elég, miként azoknál sem, akik gépjárművezetőként vizsgáztak 30 éve, amikor még teljesen más volt a KRESZ és a közlekedés. A következtelen közlekedésszervezés megbosszulja magát. Az egyik járdán kötelező biciklizni, mert az biztonságos gyalog- és kerékpárút, a másikon pedig tilos, mert veszélyes, holott a különbség egy kék tábla. Az Eötvös utcán az Árpád tér és a Dóm tér között, illetve a Feketesas utcán a forgalmi kialakítás teljesen megegyező, miközben az egyik egyirányú kerékpársáv, a másik pedig kétirányú kerékpárút. Hogyan várjunk így el szabályos közlekedést? Az infrastruktúra kialakítása és a szabálykövetés között kapcsolat van. A szabálytalan kialakítás determinálja, hogy szabálytalan bicikliseket kapunk. Pozitív példa a Belvárosi-híd, amin különböző napokon t.m. 1000 kerékpárost számoltunk meg, és 97%-uk teljesen szabályosan közlekedett, mert a kialakítás ésszerű. Ugyanúgy a Feketesas utcán kezdetben sok szabálytalan volt, még a rendőrfőnöknek is új volt a helyzet, és a biciklist rossz oldalra küldték, de azóta a biciklizők száma megnőtt, a többség kitaposta a jó irányt, és most már szabályosak a közlekedők. A Tompai kapunál viszont teljes a káosz, amit előre lehetett tudni, évek óta próbálkozunk megoldani a problémát, de senki nem hajlandó vele foglalkozni. (városfejlesztés közbeszól, hogy sokan panaszkodtak rá, és balesetveszélyes volt) A jelenlegi kialakításnál pont a bicikliút két végénél sorban történnek a balesetek. (Ennek valóságalapját a városfejlesztés kétségbe vonta) Úgy épülnek körforgalmak Szegeden és Vásárhelyen is, hogy a műszaki előírásokban előírt átvezetésekkel, táblákkal nem rendelkeznek. A Dugonics téren nincs kerékpárút, mégis ott vannak az átvezetések,

mindenki megy, ahogy tud. Táblák hiányában jobbkézsabály van, hogyan várjuk el akár az autósoktól, akár a biciklisektől, hogy egy ilyen fogalmi helyzetet helyesen mérjenek föl? A kivitelezők, de még a tervezők sincsenek tisztában a műszaki előírásokkal, sőt, a KRESZ szabályaival sem! Rövid taps.

Dovalovszki András: „Nagy kerékpárosnak” mondják. Végső soron mindannyian gyalogosok vagyunk. A biciklizés csak ürügy, hogy beleszóljunk a város közlekedésébe. A dugó téri körforgalom rossz, nincsenek megfelelő táblák. A balesetek bekövetkeztek a felelősség megállapításánál sokszor a rendőr is megszokásból gondolkodik. Sok helyen rossz helyre vannak kitéve a táblák, pl. a Retek utcán, amik így nem is érvényesek. Azon dolgozunk, hogy a szakemberek felfigyeljenek a szavunkra, amikor ezekre felhívjuk a figyelmet. Említést tett a Tompai kapu útról, ahol leszedte a szabálytalan forgalmi helyzetben lévő táblát, és bevitte az illetékesnek, ami után a táblahiányt 2 napon belül pótolták, a szabályos táblázás viszont máig nincs meg, így nem is lehet szabályosan bebiciklizni a városba Hattyas felől.

Valaki a hátsó sorokból: Sokat biciklizik a Petőfi Sándor sugárúton. A kereszteződésnél nem látja, hogyha jönnek a keresztező utcából, és aki jön, az sem látja őt. Újszegeden a híd lábánál amióta az új, jelzőlámpás rend van, azóta jönnek az autók, és betorlódnak a biciklis részen. Sok kerékpáros kénytelen leszállni, és a járdán tolni a biciklijét. Fiatal korában az általános iskola folyosóján KRESZ táblák voltak kitéve, jelentésük alájuk volt írva, a gyerekek unalomból is megtanulták őket. Ma ezeket hiányolja az iskolából.

Ifj. Nagy Gábor: A probléma ott gyökerezik, hogy az elején említett fordított piramis a megoldási lehetőségekkel nem megfelelően van alkalmazva.

László János: Sajnos az utolsó vonattal el kell mennie, ha a biciklis közlekedőket integráns, fontos eszközként tartjuk számon a közlekedésben, akkor a problémák drámaian leapadnak. Szeged csodálatos város, a gyalogosok szeretnek sétálni, ne vegyük el tőlük a járdákat. Olyan biciklis térkép kell, amin az van jelölve, hogy melyik az az út, ahol nem lehet biciklizni, de ott is meg kell vizsgálni, hogy miért nem lehet, és ha lehet, akkor meg kell engedni a biciklizést ott is.

Nagy Imre szolt: Kerékpárral és autóval is közlekedik. Felmutatja az „Utak a kerékpározáshoz” című könyvet, ami egy osztrák mérnök műve 1992-ből. (László János közbeszól, hogy a klub ebből sokat dolgozik, honlapjukról elérhető, letölthető a mű) Sokszor, sok embert megkeresett vele a városházán, Botka Urat is. Az utóbbi időben mégis rengeteg pénz lett elkölve hozzá nem értő módon. Nem érti a szegedi helyzetet. Miért akartak új dolgokat kitalálni, mikor a felmerülő problémákra már van létező megoldás. A könyvben le van írva, illusztrálva van mindenféle forgalmi helyzet, a rossz, és a jó példák egyaránt, ennek ellenére a legújabb fejlesztésekben követnek el szarvashibákat!

Lantos Péter: A kivitelezéseket 3-5 éves tervek előzik meg, amiket a pályázati rendszer miatt már nem lehet módosítani. A hatóság sok dologról nem is tud, így azoknál egy kontroll kimarad. Az elkészült megoldásoknak sincs kontrollja, felülvizsgálata. Jónak tartja, hogy a kerékpárosklub jelzéseket tesz, szerinte erre oda kellene figyelni. A balra kitétt táblák érvénytelenek, de attól még az azzal megjelölt kerékpárutakat is lehetne használni. A kisvárosokban örülnek a bicikliútnak, használják azokat. A hibák eltüntetésének van egy kifutási ideje, együtt kell működni.

Pósa Tamás: Eddig ennek gátja volt a kommunikáció hiánya.

Lantos Péter: Persze vannak kényszerhelyzetek, de sok kompromisszum lehetne.

Pósa Tamás: Nem 1-1 problémás hely van, hanem a rendszer rossz.

Ifj. Nagy Gábor: A bal oldalra kitett táblák orvoslása lehet az is, hogy leszereljük azokat, és nincs többé kerékpárút, van jó pár ilyen hely a városban (Lantos Péter helyesel)

Kasza Péter bizottsági tag: A társadalmi részvételről szóló rendelettervezet stratégiai partnerséget akart bevezetni. Kérdés, hogy a kerékpárosklub milyen kötelezettséget vállal?

László János: Az MK szakmai szervezet, intézetekkel működik együtt, minőségbiztosítást végez, némely önkormányzatokkal szerződik, folyamatos konzultációt végez, pl. Tatabányán. (Szilágyi Árpád tapsolt)

Szentistványi István: Önkritikának álcázott kritikát mondok. A döntéshozó felelős döntéséhez az adott megoldásról ki kell mondani hogy nem jó. A döntéshozatalba a szakmai szervezeteket a legelején be kell vonni. Ha egy civil előre szól valamiért, azt figyelmen kívül hagyják, és abból aztán baj lesz, annak legyen felelőse.

Valaki a hátsó sorokból: Az újszegedi hídfőre 240 millió forint ment el, és bajok vannak, amiket meg kellene szüntetni, de az is rengeteg pénzbe kerülne.

Dovalovszki András: Nem igaz, hogy a biciklis beruházások MK-s támogatással készültek. Nem igaz, hogy rábólintottunk a Játékok kertjére. Az MK a játékok kertjére nemet mondott, ezért az önkormányzat a Csetetét kereste meg, amely aláírt végül. Említést tesz a Tompai kapu útról, ahol leszedte a szabálytalan forgalmi helyzetben lévő táblát, és bevitte az illetékesnek, ami után a táblahiányt 2 napon belül pótolták, a szabályos táblázás viszont máig nincs meg, így nem is lehet szabályosan bebiciklizni a városba Hattyas felől. A táblás akció után arra volt energiájuk, hogy följelentsék 2 napon belül, de a helyzet megoldására nem. A Tompai kapunál fennálló helyzetet részletezi. Cinikus, hogy a hatóság sokszor a szabályokra hivatkozva dönt, ugyanakkor fel is rúgja a szabályokat, ha éppen úgy adódik. Az NKH szabálytalan utakat engedélyez.

Tóth István Tibor: A zebrán leszállni biztonságosabb (Vincze Tibor közbeszól, hogy nem feltétlenül kell a biztonsághoz leszállni) mert a zebránál gyalogosra számítanak.

Dovalovszki András: Elmondja, hogy zebrához hogyan kerülhet biciklis. Vagy rávezetik szabálytalanul, mert az előírt átvezetéseket elhagyják, vagy mert a biciklis a járdán megy, mert azt hiszi, ott biztonságosabb. Olyan nem lehetne, hogy egy útnál végetér a kerékpárút, és semmilyen folytatási lehetőség nincs.

Tóth István Tibor: A neve az, hogy gyalogátkelő. (valaki a közönségből: a kerekesszékes akkor szálljon ki?) A kerekesszékes gyalogosnak minősül.

Vad Róbert: Attól mert valami nincs tiltva, még nem biztos, hogy szabad.

dr. Csüllög Imre: A jogszabály vagy kizárólagosan felsorolja, hogy mit szabad, és akkor azon kívül minden tilos, vagy felsorolja, hogy mit tilos, és azon kívül akkor mindent szabad. A zebrán átkerékpározást nem tiltja meg semmi. Az Oroszlán utca és az Oskola utca sarkán a kereszteződésben

van a zebra, a gépjárművek a zebrára hosszában ráhajtvá tudnak csak kijönni. A Tisza Lajos körút példája nagyon jó most az együttműködés hibái kapcsán.

Tóth István Tibor: Melyik szakaszcól van szó?

dr. Csüllög Imre: Jogos a kérdés, az Aradi vértanúk tere és a Dugonics tér közötti szakaszcól. Egy 3 sávós verzió megvalósulása tűnt valószínűnek, de az költséges lett volna a szegélymódosítások miatt. Így végül ez a 4 sávós verzió valósult meg, de kihelyezésre kerültek a New Jersey elemek, amelyek nem illenek a városképbe, és elfoglalnak másfél métert az útból. Nagyon jó dolog, hogy a tömegközlekedés előnyben részesül, ezt mi minden lehetséges helyen támogatjuk, csak a biciklisekre nem gondoltak.

Lantos Péter: A betonfalat nem engedélyeztük. Egy szigetet engedélyeztünk a parkolóházból kihajtás megelőzésére, de végül nem az engedélyes tervek valósultak meg, és így nem is tartották magukat hozzá. A betonfal így önálló kezdemény volt, ki lehet játszani a közlekedési hatáságot.

dr. Csüllög Imre: A biciklisek az átalakítás után össze-vissza kezdtek közlekedni, sokan a járdán, néhányan a buszsávban, néhányan, mint én is a belső sávban. A buszsáv kevés a biciklist előzni, de a belső sáv is az, ha a biciklis ott megy, a busz a kikapcsolás miatt a sávban nem tudja megelőzni jobbról. Így nem ér sokat az egész. Ha le is hagyja a busz a biciklist, a zebra újra megállítja. Megoldás kellett tehát, a sajtó sokat foglalkozott a kérdéssel. A bizottság döntése nyomán szakemberek ültek össze, és eldöntöttek valamit, de a bizottság elé már más került. Ott ismét döntöttek egy megoldásról, amibe aztán az irodán megint belenyúltak. Legutóbb az SZKT által is elfogadott felállóhelyet szedték ki a tervből, holott a biciklisek azon a trolik, buszok vezetőinek látóterében állhattak volna meg, nem pedig a holttérben. Mindenféle kőcicik kerültek a tervbe, újabban már K-szegélyről is szó van, nem is tudom, hogy ez mit jelent, hogy hol lenne mindez. A szakmával nem foglalkoznak, és hozzá nem értő módon nyúlnak a tervekhez, és meglepő módon létrejön valami zavaros félmegoldás, ami megint nem lesz jó senkinek.

Kasza Péter: A bürokratákat a civilek nem tudják megfogni, ők mindig azt hiszik, jobban tudják, mert ők a bürokraták. A politikust lehet megfogni, ezért felé kell tolmácsolni azt, hogy mit akarunk.

Szentistványi István: A politikusok a rengeteg anyagból nem látnak át mindent, ezért fontos, hogy a bizottság előtt legyenek a szakmai civilek. Ha nem engedjük a civileket szóhoz jutni, mert sietünk haza a bizottsági ülésről, azzal magunkkal tolunk ki, mert nem lesz minőségi a munka, és nem jó döntés születik. A szervezeteket az ülésekről korán ki kéne értesíteni, a napirendet elérhetővé téve, az üléseket nem munkanap délelőtt kéne tartani, amikor várhatólag a polgárok nem érnek rá. És nem a civileknek kellene könyörögniük, hogy mindez megvalósuljon.

Dovalovszki András: Köszöni István munkáját. Szeged több millió forintból 35 éves távlatra közlekedésfejlesztési koncepciót csináltatott, és meg is szavazta, az azóta elkészült kerékpáros létesítmények pedig sokszor homlok egyenest szembe mennek a koncepcióban foglaltakkal. A játékok kertje nincs kitáblázva, messze van a nemzetközi kerékpárúttól, kerékpárkölszönyt csináltak a kerékpárral érkező túrázók számára. A kerékpárosklubnak nem minden tagja mérnök, de a tagok rengeteget bicikliznek, és ha ők kifogásolnak valamit, akkor azért annak oka van.

Kohári Nándor zárszava: 2 csomópontot kellene megnevezni. Legyen rendszeres egyeztetés akár minden most megjelent között, folytassuk a kerekasztalt, kommunikáljunk többet. A rendőrség is

vegyen részt ebben, a kérdésekről időben legyen társadalmi vita. A másik csomópont az oktatási kérdés. Az önkormányzat komoly fenntartó, lobbizni kell a közlekedés oktatásáért, a tantervekbe épüljön be ez a téma. A ma egyeztetettek bemennek az oktatási irodára a kerékpárosklub kisokosával együtt, később erről is folytassuk a párbeszédet.

Megköszöni a részvételt a megjelenteknek, többeket nevesítve.

Informális társalgások közben a kerekasztal résztvevői hazaindultak.