JEGYZŐKÖNYV

A képviselő-testület 2011. november 16-án megtartott közmeghallgatásáról

Jelen vannak: Gödöllő Város Önkormányzatának Képviselő-testület tagjai a csatolt jelenléti ív szerint.

Ülés helye: Gödöllő Város Polgármesteri Hivatalának földszinti nagyterme.

Ülés ideje: 2011. november 16. (szerda) 18 óra.

Dr. Gémesi György polgármester: Jó estét kívánok hölgyeim és uraim, mindenkit tisztelettel és szeretettel köszöntök a közmeghallgatás alkalmából. A jogszabályok úgy rendelkeznek, hogy egy évben egyszer a képviselő-testületnek kötelező közmeghallgatást tartania. A képviselő-testület tagjai, a csatolt jelenléti ívnek megfelelően, jelen vannak, hogy meghallgassák Önöket. A bejáratnál egy interaktív asztalnál be lehet jelölni az elképzeléseket a városi kerékpárút-hálózattal kapcsolatban, mert a mai fő témánk „Tájékoztató Gödöllő városában kialakítandó kerékpárutak jövőjéről" címet kapta. Az elmúlt időszakban, a hatékonyság jegyében, tematizáltuk a közmeghallgatásokat, de mielőtt a kijelölt témával foglalkoznánk, engedjék meg, hogy néhány gondolatot mondjak a városról, és ha felmerül bármilyen kérdés, akkor arra lesz lehetőség választ adni. A második részben foglalkoznánk a városi kerékpárutak aktuális kérdéseivel, bevonva a lakosságot, a helyi kerékpárosokat a tervezés, előkészítés és kivitelezés részleteibe, amiből, remélem, már a jövő év folyamán megvalósíthatunk néhány dolgot, a tervek szerint. Készültünk egy szemléltető anyaggal, a terem vetítésre lett előkészítve, ezért ülnek a képviselőtársaim itt az első sorban, nem pedig szemben a tisztelt megjelentekkel. A város egyensúlyban működik. Minden kötelező feladatunkat a megszokott magas színvonalon láttuk el az elmúlt időszakban is és finanszírozási problémák sem merültek fel ezzel kapcsolatban. A fejlesztések tekintetében a korábban megkezdett fejlesztések befejezésre kerültek. Az uniós pályázatok elszámolása van jelenleg folyamatban, ami sok időt, energiát, türelmet igényel, de minden rendben folyik itt is a maga útján. Az első fél év az uniós elnökségről szólt Gödöllőn is, ami nem kis kihívás volt a város számára, de nagyon szépen és jól sikerült a lebonyolítás minden tekintetben. Összehangolt, jól szervezett kivitelezést tapasztaltunk a rendőrségtől a rendezvények biztosításával kapcsolatban, és partner volt ebben az összes gödöllői lakos is. A város vezetése is mindent megtett a sikeres lebonyolításért, számos fórumot tartottunk a városban való közlekedéssel kapcsolatban, hogy elboldoguljanak az emberek abban a fél esztendőben, amíg az uniós elnökség tartott. Nem érkezett számomra semmilyen konfliktusról jelzés, egyértelműen sikeres volt a szervezés. Köszönöm mindenkinek a türelmet és a fantasztikus hozzáállást. Szeretnénk kihasználni a továbbiakban ennek az időszaknak a hozadékát, hiszen az uniós elnökség alatt talán nem volt olyan nap, hogy Gödöllő ne szerepelt volna a médiumokban, világsajtóban. Rengeteg pozitív visszajelzés érkezett ezzel kapcsolatban hozzám. Az élet visszatért már a rendes kerékvágásba, de a tapasztalatok szerint a város iránt megnövekedett a figyelem, erre szeretnénk építeni a következő időszakban a városi fejlesztéseket, lehetőségeket. Sajnos nem abban az időszakban élünk, amikor akár a gazdaságon, akár a bevételek növelésén keresztül dől a pénz a városhoz. Mindenki számára ismertek az aktuális világgazdasági események, amelyek jelentősen kihatnak Magyarországra is, de ettől függetlenül Gödöllőn igyekszünk kihasználni az adódó lehetőségeket és megpróbáljuk úgy szervezni a közösség életét, hogy az megfeleljen az alapvető céloknak és elképzeléseknek. A képviselő-testület a városi

koncepció megalkotása előtt áll, sajnos elég rosszak az irányadó számok, egyre kevesebb pénzből kell gazdálkodnunk, és még a tervezett átalakítást nem is említettem. Az információs csatornákon keresztül mindenki értesülhetett arról, hogy igen jelentősen át kívánják alakítani az önkormányzatok feladat- és hatáskörét. Nagyon jelentős változások várhatóak, még nincsenek készen az átalakításhoz szükséges jogszabályok, de az már jól látható, hogy 3 dolog biztosan érinti majd az önkormányzati szférát. Az egyik a közoktatás államosítása, ami jelentheti azt, még nem ismerjük a végleges formáját a jogszabálynak, hogy minden alap- és középfokú oktatási intézmény a háttérintézményekkel, Zeneiskolával együtt elkerül a várostól épülettel, feladattal, mindennel együtt. Azért nagy bánat ez nekem, mert ez a „kisvárosi modell" volt az én egyik legnagyobb büszkeségem, amit az elmúlt időszakban fel tudtunk építeni és be is lehetett mutatni Gödöllőn. Modell értékű volt a felépítés és a színvonal egyaránt. Az óvoda, bölcsőde marad a városnál az eddigi információk alapján, de elkerül az egészségügy is az önkormányzati szektorból, értem ez alatt a kórházakat és a rendelőintézeteket. A kistarcsai kórház már a törvény megszületése előtt átkerül állami kézbe, mert a megye már képtelen finanszírozni az intézményeit. A gödöllői rendelőintézet is állami kézbe kerül sajnálatos módon. Jövő év közepétől tervezik felállítani a járási hivatalokat, amelyek az összes hatósági ügyet és az okmányirodáknál intézhető ügyeket átveszik a tervek szerint, pontosan nem ismerjük még ennek a mögöttes tartalmát és kivitelezési módját. Úgy néz ki, még a frissen fejlesztett csatornahálózatunk is állami kézbe kerül, és a távfűtés területén is várhatóak változások. Nem tudjuk egyelőre elképzelni, hogy ezek a tipikusan lokális feladatok hogyan fognak állami kézben működni. A hulladékgazdálkodással kapcsolatban sem látunk tisztán jelenleg, állítólag a Nemzeti Hulladékgazdálkodási Ügynökség köt majd közszolgáltatási szerződést a meglévő rendszerekkel, de mint feladat elkerül az önkormányzattól. Teljes mértékben átalakul az életünk. Az önkormányzat a törvények, és jogszabályok mentén tud csak működni. Megpróbálunk mindent a legjobban, legkorrektebb módon megcsinálni, amit a döntéshozó előír számunkra. Szeretném, ha nem ránk „dőlne" vissza az, hogy a döntéshozó úgy gondolja, hogy ő jobban el tudja látni állami kézben ezeket a feladatokat. Ezeknek a változásoknak jelenleg még nem látjuk a kivitelezési ütemét és a végrehajtási mozgásterét. Annyi biztos, hogy 2013. január 1-től megtörténnek ezek a változások. 2012. szeptemberétől lehet, hogy már az iskolák nem lesznek önkormányzati fenntartásúak, de legkésőbb 2013. januárjával biztosan megvalósul ez a változás. Nincsen világosan leírva, hogy az elkerülő hatósági ügyeket milyen formában és ki veszi majd át az önkormányzattól. Nem is mennék bele bővebben a részletekbe, mert rengeteg konfliktust fog generálni az elkövetkezendő időszak, amit mi természetesen nem szeretnénk, mert szolgáltatás nyújtóként alkalmazkodunk, de a napi munka kapcsán biztos sok probléma elő fog fordulni. A város tervezett működésével kapcsolatban, bár a tervezett adóváltozások miatt nehéz tervezni, mert az eddig ismert változások meg fogják „roggyantani" a költségvetésünket, a vázlatos számítások szerint, hogy ha az elkerült feladatokat és az arra biztosított forrásokat kivonjuk és megnézzük, hogy az SZJA 8%-a, gépjárműadó és az iparűzési adó 20%-a elkerül az önkormányzattól, az mínusz 500 millió forint kiesést jelent a költségvetésünknek egyelőre. Amit a legjobb esetben sem tudunk 300 millió forintos kiesés alá levinni. Ez azt jelenti, hogy vissza kell vennünk bizonyos elképzelésekből, és abból a lendületből is, amit megszokott a város. Ennek ellenére bízom benne, hogy egyensúlyban tudjuk tartani a város működését és az itt megmaradt feladatok ellátását. Ez lesz az első prioritás a város következő évi költségvetési koncepciójának kialakításakor. Jóval kisebb nagyságrendben, de azért tervezünk fejlesztéseket is, ahogy a város mozgástere engedi. Elnyertük a szennyvíztisztító telep felújításához szükséges pályázatot, ami 1.4 milliárd forintot jelent önrésszel együtt. Ez egy halaszthatatlan beruházás, amit szeretnénk megvalósítani. Nagy kérdés az, hogyha az önkormányzat kifizeti az önrészt, hitelt vesz fel rá, ami közel 300 millió forint, ha az állam elviszi a feladatot, ki fizeti tovább a hitel törlesztését. Ez egy érdekes kérdés, majd kiderül, de a fejlesztésnek meg kell valósulnia, mert nem mindegy, hogy a tavainkba ipari tisztaságú szennyvíz folyik, vagy a mostani kevésbé tisztított szennyvíz ömlik. El lehet kezdeni a tavak revitalizációját, ha ez a projekt megvalósul. További fontos kérdés a sportlétesítményeink fejlesztési projektje, amire már szeptemberben beadtuk a

pályázatot. Három létesítményről van szó, amit pályázati úton fejleszthetünk, és csak bizonyos sportágakban lehet pályázni. Gödöllőn a kézilabda, labdarúgás, és kosárlabda jelentős ezekből, az ún. látványsportágakból. A működéshez és a létesítményfejlesztéshez igénybe lehet venni bizonyos társaságok, cégek társasági adóját. A fejlesztés 70%-ig finanszírozható ebből a forrásból. Például, ha építünk egy tornacsarnokot, a költségek 70%-a ebből a forrásból finanszírozható. A pályázatokat beadtuk, de nyilván nem kapjuk meg a jelentős forráshiány miatt a következő esztendőben a szükséges pénzt, de azért bent van, és bízom benne, hogy meglesznek a tervezett fejlesztések. A Petőfi Iskola tornatermének háromszorosra bővítése az egyik fejlesztés, a volt teniszpálya területén terveztünk egy kézilabda csarnokot, ami az Erkel Iskola működését könnyíti meg és meglesz a városi sportcsarnok a Lear Corporation területe mellett. Erre a három célra szeretnénk megnyerni a pályázati pénzt, ami összességében 3 milliárd forint körüli összeg. Ilyen módon a sportlétesítményeink fejlesztését a bekerülési összeg 30%-ából meg tudjuk oldani. Tervezünk még gyógyvízhasznosító projektet, gyógyászati központot, nap mint nap dolgozunk az előkészítésén, hogyan tudunk forrást teremteni hozzá, 5-10 milliárd forintról beszélünk. Nagyon nehéz egy befektetői bizalom –hiányos országban partnert találni, de ebben az esetben nagyon jó az alapszituáció, hiszen ismerik Gödöllőt a befektetői csoportok a sikeres marketing-tevékenység, uniós elnökség stb. miatt. A másik lényeges feladatunk a kastély további fejlesztése, részben állami, részben befektetői forrásokból. Ebben az esetben is kb. 3-3,5 milliárd forintról beszélünk, ami feltehetően uniós forrásból jöhet létre, ma én még nem látom a fedezetét, annak ellenére, hogy az elnökség fél évében sok konzultáció történt ebben az ügyben, kormányzati körökben. A kormány kétszer tárgyalt a kastéllyal kapcsolatban, de ma még nincsen döntés arról, hogy tud-e forrásokat erre a célra biztosítani. A 2013 után megnyíló új uniós keretekre esetleg lehet számítani, és van még egy plusz lehetőség befektetői csoportoknak a szállodai részleg kiépítésére. Ezzel kapcsolatban is elkészült a koncepció, ezt a kastély koordinálja, az önkormányzat kisebbségi tulajdonos. Egymást erősítheti a gyógyászati központ és a kastélyfejlesztés. Így van esély rá, hogy ebben a recessziós időszakban lehetőség lesz ezekre a fejlesztésekre. Az infrastruktúra-fejlesztési programunk valószínűleg felfüggesztésre kerül, illetve felülvizsgáljuk, hogy milyen önerő szükséges a munkálatok folytatásához. Ezek nem konkrét döntések, hanem irányok. A városüzemeltetési kérdések előnyt élveznek, hogy a megszokott színvonalat tudjuk biztosítani ezen a területen. Az energiahatékony felhasználások ösztönzésének prioritása van az önkormányzati fenntartású intézményeknél, csökkenteni szeretnénk mindenfajta módon a működési költségeket. Például én el tudok képzelni napelemeket a Művészetek Háza tetején. Sok párhuzamos „műhelymunka” folyik annak érdekében, hogy csökkentsük az üzemeltetési költségeket, ezt nagyon fontosnak tartom. Nem üzemelnek az intézményeink energiapazarlón, de a mi elvárásainkhoz képest üzemelhetnének hatékonyabban is. Pénzt generál a takarékos üzemelés. Végezetül a közbiztonság és a katasztrófavédelem tekintetében szeretném jelezni, hogy a tűzoltóság elkerült már a várostól, amit nagyon sajnálok, mert jól együtt tudtunk működni, én önkormányzati tűzoltóság párti vagyok. Nem minősítem a döntést, ésszerű érvek szólhatnak amellett, hogy az állam ezt a területet egy kézben akarja kezelni, a személyes kapcsolatot ettől függetlenül tartani fogjuk a tűzoltósággal. Azt sajnálom, hogy azokat a befektetéseket, amiket a tűzoltóságba raktunk, senki nem kompenzálja az önkormányzatnak. A közbiztonság tekintetében az elmúlt időszak jónak mondható. Az uniós elnökséget követően is nagyobb létszámban vannak jelen a rendőrök az utcán, többet igazoltatnak , szerintem ez jót tesz a közbiztonságnak. Kiépült a városi térfelügyelő kamera-rendszer első üteme, így a városközpont és környéke átvilágításra került. Jó a viszony a helyi rendőrséggel, és ez a jó kapcsolat az uniós elnökség fél esztendejében tovább erősödött. Külön köszönjük, és már többször meg is köszöntük, azt a hihetetlen munkát, amit elvégeztek a helyi rendőrök. A legmagasabb biztosítási fokozatú rendezvények zajlottak le zökkenőmentesen Gödöllőn, ez nagyon nagy dolog. Jelenleg többletlétszámmal tud üzemelni a gödöllői kapitányság. Én ezt is nagyon pozitív dolognak tartom, többek között azért is, mert szeretnénk felszámolni az illegális hulladéklerakó telepeket, szeretnénk még a mindennapi közbiztonsági kérdéseken javítani, közlekedésbiztonsági kérdéseken

jobbítani és itt van a mai nap fő témája is, ami a kerékpár út-hálózat kérdése. Elkészült a koncepció, most mélyebben nem mennék bele a részletekbe, hagyok időt arra, ha valakinek lenne kérdése vagy hozzászólása a már elhangzottakkal kapcsolatban. Komoly előkészítő munkát igényel ez a téma, de hihetetlen helyi aktivitást tud megmozgatni. Ez az irány, amit most kijelölünk, és lépésről-lépésre megvalósítunk, erősíteni fogja a városi lakosság kohézióját, de erre még visszatérünk. Egy rövid keresztmetszetet szerettem volna mutatni önöknek, sok a munka és a feladat jelenleg is. Szerettem volna betekintést adni a jelenlegi helyzetbe és a leendő kilátásokba, és szeretném önöket biztosítani arról, hogy mindent megteszünk azért, hogy a lehető legjobban végezzük a dolgunkat és mindenki a lehető legjobb módon, létbiztonságban tudja élni a mindennapjait. Köszönöm, hogy meghallgattak.

-----Kérdések-----

Gergely András: Szép ez a felvázolt koncepció, elég szomorú, hogy a bevételi oldal hiányzik hozzá, remélem, azért megvalósulnak az elképzelések. A kerékpárút koncepcióval kapcsolatban szeretnék…

Dr. Gémesi György polgármester: Ezzel a témával még várjunk egy kicsit, még nem került szóba. Szeretném, ha most az első témával kapcsolatban lennének észrevételek.

Gergely András: Rendőrkapitány úrhoz lenne kérdésem. Előfordult a nyáron, hogy megbírságolták a nejemet a rendőrök, mert a járdán kerékpározott. Tudom, hogy ez nem szabályos, de Gödöllőn szabályosan, mondjuk a 3-as főúton, saját és más élete veszélyeztetése nélkül lehetetlen kerékpározni. Tehát az a kérésem, hogy türelmesebbek legyenek a rendőrök addig, amíg megépül az új kerékpárút. Sok esetben lehetetlen Gödöllőn kerékpárral közlekedni. Az Alföldön több helyen létezik már kiépített kerékpárút, ott többet fordítottak erre a kérdésre, mint nálunk, remélem ez változni fog. Köszönöm szépen.

Koós Albert: Akaratlanul egy összehasonlítást kellett tennem szeptember első felében, amikor néhány napot Pécsen töltöttem. Sok „zsák” pénzt kapott az a város, az jól látszik, de a Főtér szinte tiszta kőburkolattal volt borítva, és az ott töltött időszakban igen meleg volt. Akkor döbbentem rá, hogy milyen remek városban élek, mert Pécsen, a főtéren nem tudtuk mihez kezdjünk, mert nem volt egyetlen fa sem, amerre a szem ellát, mindenhol drága kőburkolat fedte a teret, ami „okádta” a meleget még este is. Gödöllőn az átalakítást követően nagy zöld felületeket alakítottak ki, aminek klimatizáló hatása van. A fák majd szépen megnőnek és az is remek dolog, hogy ennyi pad van a téren, hiszen például az augusztus 20-i ünnepségen nem a földre kellett leülnünk. Ebből is látszik, hogy a pénz fontos dolog, de ha nincs mellette koncepció, akkor nem jó. Gödöllőn ez a Főtér program szerintem jól sikerült. Köszönöm szépen.

Dr. Gémesi György polgármester: Igen, ha mi is kaptunk volna 40 milliárdot, akkor még jobb dolgok születhettek volna, de azért így sincsen ok panaszra.

Tóth István: Remélem, hogy a Világjátékokra beadott pályázat sikeres lesz. Azt szeretném kérdezni, hogy a tervezett sportcsarnokon kívül várható-e más létesítmény felépítése, ha sikeres lesz a pályázat. Köszönöm.

Dr. Gémesi György polgármester: Budapesttel együtt pályázott Gödöllő, és mi csak kis szeletét fogjuk rendezni az eseménynek, ha elnyerjük a pályázatot, de Gödöllő neve mindenhol meg lesz említve. 2012. január második felében születik meg a döntés, nagyon drukkolok, hogy ez sikeres legyen. Ettől függetlenül a sportcsarnok-projekt működni fog, de egyéb létesítmény kivitelezését nem tudom megígérni. gondolkozunk valamilyen uszodai megoldáson, annál is inkább, mert az

egyetemi strand a végnapjait éli, fedett megoldást szeretnénk, de ezt a gyógyászati központ projekttel együtt szeretnénk megvalósítani. 2017-ig még nagyon sok idő van, és Gödöllő két sportágat pályázott meg, a fogathajtást és az ejtőernyőzést. Egyelőre ennyit tudok elmondani a világjátékokkal kapcsolatban.

Koós Albertné: Egy tapasztalatot szeretnék elmondani, és kérni is szeretnék azzal kapcsolatban valamit. Részt vettem a népszámlálásban, ami elég komoly munkának bizonyult. Ezen kívül végeztem már naptárkihordást, és kopogtatócédula gyűjtést is, egyszóval mindenféle szóróanyag kihordásban bőséges tapasztalatom van, több választási ciklus óta. Az a problémám, hogy nagyon sok helyen nem lehet az emberekhez bejutni. Különféle cseleket kellett alkalmazni, hogy egyáltalán észrevegyék, hogy valaki ott áll a kapujukban. Például a férjem lámpát lengetett a sötétben, hogy meglássanak minket. A népszámlálás alatt számtalanszor kellett emiatt kimenni egy címre, mert nincs csengő, sem házszám sok helyen, kutya az van, engem meg is harapott az egyik, 4 hónapig tartott mire meggyógyultam. A naptárkihordással kapcsolatban mondom, hamarosan aktuális lesz, hogy ha valaki nem kapja meg, „hőzöng" miatta, de nincs olyan postaládája, amibe bele lehet tenni. Bele lehet biggyeszteni a kerítéslécek közé a naptárt, de ha esik az eső, nem megy vissza az ember, hogy kiszedje, ezt nem várhatja el senki, így elázik a papír, de van olyan eset is, hogy túl kicsi a postaláda és akkor bele kell tuszkolni a naptárt, de akkor meg megtörik a papír. Megkeserítik az ember életét ezekkel a dolgokkal. Ha lehetséges, írja elő az önkormányzat, hogy kötelező a házszám és a csengő mindenkinek, hogy legalább az utánam következő kihordóknak könnyebb dolguk legyen.

Dr. Gémesi György polgármester: A házszám kötelező.

Koós Albertné: Nagyon sok helyen nem volt. Az a kérésem, hogy ezt a kérdést szabályozza rendeletben az önkormányzat. Köszönöm szépen.

-----Hozzászólások-----

Grúder Márton: Két apróságra szeretném felhívni a figyelmet. Aki a parkban szokott sétálni, biztos észrevette, hogy ahol rendezték a területet, és új fű van, azon a részen száradnak ki az öreg fák. nem tudom van-e összefüggés, de kérem, vizsgálják meg, lehet-e valamit tenni ebben az ügyben. Szeretnék még egy kérdést feltenni azzal kapcsolatban, hogy van-e az önkormányzatnak valamilyen cselekvési terve a légszennyezéssel kapcsolatban, mérik-e a szennyezés mértékét.

Molnár Andrásné: A Volánbusz Zrt.-vel kapcsolatban szeretnék néhány észrevételt tenni. Egyszerűen nem tudunk rendesen közlekedni tömegközlekedéssel, polgármester úr szavaival élve, nincs meg a komfort érzetünk reggelente, amikor rákényszerülünk használni a helyi járatot. Olyan időpontban közlekednek felénk a buszok, hogy aki bölcsődébe, óvodába vagy iskolába viszi a gyerekét, az nem ér oda a saját munkahelyére. Nem lehet átszállni semmilyen járatra sem, mert olyan sokan vannak rajta, hogy nem férünk fel. Próbáltam levél útján értesíteni a közlekedési vállalatot az áldatlan állapotokról, mint máriabesnyői lakos, még szóba is álltak velem, de sajnos a válaszuk nem volt kielégítő és tulajdonképpen nem történt semmi változás a menetrendben. Nem érnek be sem a gyerekek, sem a felnőttek a megfelelő időben az iskolába, illetve a munkahelyekre, késnek a buszok és nagyon rossz időben indulnak eredendően is. A kérésünk lényege az volt, hogy a 7.00 -kor induló buszt legyenek szívesek 6.50-re áttenni, de nem sikerült elérnünk ezt a változtatást. Ebben kérem az önkormányzat segítségét. Köszönöm.

Dr. Gémesi György polgármester: Nem látom akadályát, hogy egyik vagy másik járat 5-10 perccel korábban induljon. Plusz járatot sajnos nem tudunk indítani, mert nincs rá keret, de ezt a változtatást én tudom támogatni, ha különösebb konfliktust nem jelent máshol. Azt kell tudni erről a dologról, hogy a szolgáltatást a Volánbusz Zrt. látja el, az önkormányzat több mint 100 millió forintot fizet neki ezért évente, hogy ezt a csökkentett szolgáltatást ellássa. Nincs verseny ezen a piacon, már többször megpályáztattuk ezt a szolgáltatást, és csak a jelenleginél drágább konstrukciókkal jelentkeztek cégek. Az önkormányzatnak nincsen többletforrása erre a területre, de már született egy szóbeli megállapodás a Volánbusz Zrt.-vel, ami csak az infláció mértékével emeli meg a szolgáltatások árait, ezt szeretnénk írásban rögzíteni. Nem szeretnénk kapkodni, mert feltehetően a közeljövőben lesznek változások az elővárosi közlekedésben és a Volánbusz Zrt.-nél is, ami valószínűleg érinteni fogja a mi területeinket is. A másik dolog, ami még biztató, hogy megpályáztunk egy olyan projektet, ami ha sikerül, elektromos buszokkal tudnánk ellátni, saját magunk, a tömegközlekedési feladatokat. Minden szükséges adatunk megvan a feladat ellátásához, ismerjük a városon belüli mozgásokat, mikor, hány ember használja a tömegközlekedési eszközöket, stb., ismerjük a többletigényeket is. Arra lenne szükségünk, hogy valaki megfinanszírozza a buszokat, onnantól önfenntartóvá válik a rendszer, persze csak akkor, ha mindenki megveszi a jegyet az utasok közül. A lényeg, hogy döntések előtt áll a kormány a Volánbusz Zrt.-vel és a közösségi közlekedéssel kapcsolatban, ettől függetlenül bent van egy pályázatunk is, amit ha sikerül elhozni, egy egészen más típusú közlekedést tudunk Gödöllőn kialakítani. A konkrét kérdést megvizsgáljuk, felírtam, szerintem ez a kérés teljesíthető. A népszámlálással kapcsolatban felmerült probléma, tehát a csengők és házszámok kérdésére a válaszom, hogy a házszám kötelező, ellenőrizhető, de nem tervezünk ezzel kapcsolatban szankciók indítását, azt tudom elképzelni, hogy a kommunikációs csatornáinkon keresztül felhívjuk a figyelmet erre a problémára. Vegyék tudomásul a gödöllői lakosok, ha nincs rendes, méretes postaládájuk, akkor elázhat a küldeményük és a kikézbesített városi naptár is. Sok ilyen típusú reklamáció érkezett ilyen ügyben. A légszennyezéssel kapcsolatos kérdésre, azt tudom mondani, hogy nem az önkormányzat méri az adatokat, de ha kapunk jelzést, hogy rosszak az értékek, akkor el kell rendelnünk a szmogriadót. Gödöllő jó levegőjű város Budapesthez képest, szerencsésebb a fekvésünk is, és jó a légjárás ezen a területen. Soha nem kaptam jelzést arra vonatkozóan eddigi polgármesteri időszakom alatt, hogy rossz lenne a levegő minősége. A park száradó fáival kapcsolatos jelzést köszönjük és meg fogjuk vizsgálni, hogy mi az oka. Még nincs befejezve a sétánynak a felújítása, csak a pályázatban ennyi volt benne, amivel most elkészültünk, de a környezet még alakításra szorul. Köszönjük a jelzéseket, az új alaptörvényünk egyébként is felhívja a figyelmet az állampolgári kötelezettségekre, öngondoskodás stb. a gödöllői polgárokkal nem szokott ilyen probléma lenni, bár a fűlenyírás, ároktakarítás témában még van mit javítani, mondjuk meg őszintén. Problémát okoz még az is, hogy néhány ember a városi szeméttároló edényeken próbálgatja az erejét vagy másik eset volt egyik nyári estén, hogy a temetővel szemközti ház kertjéből áthozták a Főtérre a kistehenet bemutatásra stb. A kamerás rendszer bevezetésével, nagyrészt kiszűrhetőek ezek a szabályszegések, de mindenkinek van kötelezettsége a közrend fenntartásával kapcsolatban. Mindenkitől aktív közreműködést várok a városban, ha másképpen nem is, de legalább a fű legyen lenyírva a ház előtt, hogy ne a VÜSZI Kft.-nek kelljen nagy felületeken elvégezni ezt a munkát. Az elkövetkezendő időszakban nem tudjuk már finanszírozni az ilyen plusz kiadásokat, ami egyébként is állampolgári kötelezettség, mindenkinek saját magának kell elvégezni ezt a feladatot. Nincs rá keret az önkormányzat költségvetésében. Tisztelet a kivételnek, mert tudom, hogy sok olyan polgár él Gödöllőn, akinek rendben van tartva példás módon a kertje és az utcafront is. Szeretnénk egy mozgalmat indítani a városban, a fiatal képviselőtársaimnak van egy ilyen jellegű kezdeményezése, mint amilyen korábban a „Tiszta udvar, Rendes ház” mozgalom volt, hogy valamilyen pozitív visszacsatolást kapjon az, aki rendesen tartja a környezetét. Én nem vagyok híve a büntetésnek, szankcionálásnak, de ha szükséges, akkor meg fog történni. A hulladékgyűjtő szigetekkel kapcsolatban is azt kell, hogy mondjam, időnként gyalázatosan néznek ki. Szeretnénk bevezetni a háztartásonkénti szelektív hulladékgyűjtést, aminek

az előkészítését el fogjuk indítani 2012-ben. Kérek mindenkit, figyelje a kommunikációs csatornákat. Gödöllő kezdetben nagyon jól vizsgázott a szelektív hulladékgyűjtés területén, de most visszaesés tapasztalható ezen a fronton. Kilopják a papírt a gyűjtőedényből, mert azért lehet pénzt kapni, de ezt a problémát orvosolni lehet majd a háztartásonkénti gyűjtéssel. Áttérek most a mai nap másik témájára, ami a gödöllői kerékpárutak helyzetével foglalkozik. Tóth Tibor képviselőtársamat kértem meg az előkészületi munkálatok lebonyolítására és a koncepció előkészítésére, az este további részét ő fogja moderálni.

Tóth Tibor képviselő: Sok szeretettel köszöntök mindenkit. Köszönöm, hogy elfogadták a meghívást. Mielőtt elkezdenénk az este másodok részét, szeretném bemutatni önöknek László János urat, a Magyar Kerékpáros Klub elnökét, és Füle Sándort a Kerékpáros Klub gödöllői csoportjának a vezetőjét. Két előadást, prezentációt fognak most hallani. Az első prezentáció, melyet László János úr fog tartani, megpróbálja felhívni a figyelmet a kerékpározásban rejlő hatalmas lehetőségekre. A második prezentáció kifejezetten Gödöllő specifikus, megpróbálja megvilágítani a jelenlegi helyzetet a városban. A gödöllői csoport végül ismerteti a javaslatcsomagját is, melynek ha sikerül a végrehajtása, akkor már érezhető változásokat fogunk tapasztalni a városban.

László János Magyar Kerékpáros Klub elnöke: Köszönöm szépen a meghívást. Nem fogok beszélni konkrét dolgokról Gödöllővel kapcsolatban, azért mert nem vagyok gödöllői, továbbá van egy remek gödöllői csapat, aki úgyis fog ezzel a résszel foglalkozni és külön előadást tart róla. Nem fogok beszélni a kerékpárosokról sem. Mi azt gondoljuk, hogy a kerékpározás nem a kerékpárosok „hobbija”. A kerékpározás a közlekedés része. Szeretném tisztázni az alapfogalmakat. Tehát nekünk a közlekedés nem a járművek „jövés-menése”, hanem emberek közlekedését jelenti. A közlekedés, tehát a járművek integrált mozgása. Azt szeretnénk elérni minden településen, hogy az ember reggelente dönthessen arról, hogy például „ma teherautóval viszem az árut a telephelyre”, tehát a teherautót választom, vagy, ha 5 gázpalackot kell elvinnem 16 km-re, akkor a személyautót választom. De ha csak pár km-t kell megtennem, például a pályaudvarig, Gödöllőn ez nagyon jellemző, akkor választhassam a kerékpárt. Azt a helyzetet kell kialakítani, hogy az emberek racionálisan dönthessenek, hogy mivel közlekednek az adott helyzetben. Szűkös évek elé nézünk, mind az ország, mind világviszonylatban is, tehát célszerű a kerékpárt településfejlesztési eszköznek tekinteni, mint az egyik legköltséghatékonyabb megoldást közlekedési szempontból. Például van egy közlekedési problémánk: nagyon kevesen használják a vasutat, mert inkább az autót választják, annak okán, hogy messze van a vasútállomás, rossz a tömegközlekedés az állomásra, vagy nincs parkoló. Ha az állomáson kialakítanak egy nagy kerékpárőrzőt, továbbá munkanélküliek foglalkoztatásával, netán még 24 órás őrzést is biztosítanak, akkor nagyon valószínű lesz az a tendencia, hogy megnövekszik a vonattal közlekedők száma. Általános problémának számít, hogy kevés a parkolóhely, legalábbis Budapesten ez az általános helyzet. Ha megszüntetünk egy parkolót és kiteszünk 5 db kerékpártámaszt arra területre, oda 10 db kerékpár fog elférni. Tehát 10-szeresére növeltük a kapacitást. Egy támasz 15-20 ezer forint és jelentős kapacitásnövekedés történt a területen. Tehát itt jön az a dolog, hogy a közlekedés az emberek helyváltoztatása, nem a gépjárműveké. A másik probléma például, hogy van egy út, amin mérhetetlen mennyiségű autó megy keresztül, nagyon sok a várakozási idő, állnak a sorok hosszú ideig. A kerékpárt, mint településfejlesztési eszközt használhatjuk, például Amszterdamban, a vasútállomástól befelé vezető főúton, 2X2 sávban órákig álltak az autók reggelente és a városba befelé teljesen lehetetlen volt a közlekedés. A következő intézkedést tették: megszüntették a négy sávot, egy sávot hagytak szabadon a gépjárművek számára és nagy kapacitású villamost telepítettek oda. Kétszeresére növelték a járda szélességét és kialakítottak két kerékpárutat. Megnövekedtet az út kapacitása, hiszen a közlekedés az emberek „jövése-menése”, és itt ezen a helyen 1 óra alatt több ember tudott a változtatások által közlekedni. Ezekkel a példákkal kívántam érzékeltetni, hogy a kerékpározás nem egy hobbi nem csak sporteszköz, hanem egy településfejlesztési eszköz is egyben. A legköltséghatékonyabb eszköz.

Készült egy angliai kutatás azzal kapcsolatban, hogy mennyit jelent a városnak az, ha egy embert „átültetnek” kerékpárra. Sok szempontot vettek figyelembe, károsanyag kibocsátás, területhasználat, egészségre gyakorolt hatás stb. Aki naponta kerékpározik, az bizonyítottan kevesebb időt tölt betegállományban. Levezették, hogy ez fontban kifejezve mennyi megtakarítás. Ennek mintájára mi megpróbáltuk a magyar GDP viszonyokhoz mérten kiszámolni ezt az értéket. Ha egy embert, aki eddig autóval közlekedett sikerül rávenni, hogy kerékpárral közlekedjen, az 111 ezer forint megtakarítást jelent a városnak valódi haszonban. Egy kisebb település esetében, például mint Gödöllő, ez az érték 70 ezer forint. Tehát érdemes azzal foglalkozni, hogy a közlekedésbe beintegráljuk a kerékpárt. A felmérések alapján a lakosság 40%-a nyilatkozta, hogy közlekedne kerékpárral. A családok szinte 100%-nak van kerékpárja, és évente sokkal több kerékpárt adnak el, mint gépjárművet. Sok okot sorolnak fel az emberek, hogy ennek ellenére miért nem használják a kerékpárt közlekedésre, biztos önök is tudnának mondani néhányat, de most haladjunk tovább, mert ezek mind olyan tényezők, amin tudunk változtatni. A Magyar Kerékpáros Klub, amit vezetek, többek között a „Bringázz a munkába” kampányt is szervezi az országban, nagy sikerrel. Közel 800 vállalat vesz részt a programunkban. Nekünk az a fontos, hogy minél több „utazást” váltsunk ki közösségi közlekedéssel, vagy kerékpárral az egyéni gépjárművel szemben. Magyarországon a megkérdezettek 20%-a ült át az autójából kerékpárra. Máshol Európában inkább először tömegközlekednek, majd utána szállnak át a kerékpárra. Az egyesületünk végez olyan jellegű felmérést is, hogy például a megkérdezettek kerékpároztak-e az elmúlt két hétben, és ha igen, akkor hányszor. Az országos adatokat nézve, a megkérdezettek 40-42% rendszeresen ül biciklire, ez világszerte kiemelkedő adat. Magyarország a 3. helyen van a kerékpárhasználók száma sorrendjében, és különösen Budapesten folyamatosan növekszik ez a szám. Évente megduplázódik a kerékpárral közlekedők száma. Mindannyiunknak szemléletet kell váltani. Vannak valós problémák és vannak tévhitek ezen közlekedési móddal kapcsolatban, de megfelelő kommunikációval orvosolni lehet ezeket. Népszerűsíteni kell a kerékpározást, példát kell mutatni, például ha polgármester úr mindennap kerékpárral közlekedik, az ösztönzőleg hat másokra is. Ez egy erős szemléletváltó kampány, a politikus tesz a városért, sokan alkalmazzák ezt a módszert. Szeretnénk az iskolákat is bekapcsolni kerékpár-népszerűsítő kampányunkba. A második legfontosabb dolog az ismeretek bővítése, gyerekeknél-felnőtteknél egyaránt. Próbáljunk meg egymást segítve közlekedni, ez egy széles társadalmi összefogást jelenthet a közlekedők és a hatóságok részéről is. A harmadik és számomra a legfontosabb dolog, a szakemberek szemléletváltása. A kiindulási pont az volt anno, hogy a kerékpárnak semmi köze nincs a közlekedéshez, mert egy játék, sporteszköz, semmi keresnivalója az úton. Aztán elkezdek megjeleni a biciklik a közlekedésben és ez azt jelentette, hogy ezzel valamit kezdeni kell, mert a „bringások” zavarták a közlekedést. Innen kell odáig eljutni, hogy legalább mi szakemberek ne problémaként kezeljük ezt a témát, hanem a kerékpár megoldása legyen a közlekedési problémáknak, ne gerjesztője. Ezt kell elérni, főleg kommunikációs eszközökkel. A következő téma amivel foglalkozunk az a kerékpár út-hálózat kérdése. Ahogy bejöttem ide, láttam kint az előtérben két térképet, amire be lehetett rajzolni, hogy most hol közlekednek kerékpárral a gödöllőiek és, hogy hol szeretnénk ezután kerékpárral közlekedni. Ezt az utóbbi kérdést én nem tettem volna fel, mert hiszen az úton lehet kerékpárral közlekedni! Minden településnek van úthálózata, amin egyaránt lehetséges autóval és kerékpárral is közlekedni, hiszen erre való. Nem tudunk még egy úthálózatot építeni kerékpárosoknak, legalábbis az a pár kerékpárút nem oldja meg azt a problémát, hogy mindenki mindenhova eljusson kerékpárral. Tehát a lényeg, hogy olyanná kell tenni az úthálózatot, hogy ott lehessen kerékpározni is. Régebben jellemző volt a „vonalas” gondolkodás, tehát vonalakkal kijelölték, hogy merre menjen a kerékpáros, de ez nem vezetett el a megoldáshoz mert volt kb. 30 km kijelölt bicikli út és ettől kellett volna kedvet kapni a kerékpározáshoz. Innen kell áttérni a területelvű gondolkodáshoz. Végső cél minden útnak a kerékpározhatóvá tétele. Kis forgalmú úton szinte semmi extrát nem kell tenni az utak használhatósága érdekében, úgy ahogy van, használható a kerékpárosok számára. A nagyforgalmú utakon a forgalmat kell csillapítani, illetve a sebességet kell csökkentetni a lehető leghatékonyabb

módszerekkel, pl. járdaszigetek stb. Közlekedési csomópontok korszerűsítése egyszerűbb, mint egy csomó kerékpárutat építeni. Megoldás lehet a sávok újrafelosztása. Ha mindez nem elegendő, csak akkor szükséges külön kerékpárutat építeni. A partnerség az úton a legfontosabb, akkor működni fog bármelyik verzió. Az egyirányú utcák megnyitása a kerekesek előtt az egyik leghatékonyabb megoldás forgalomtechnikai segítség szempontjából, de a kommunikáció legyen megfelelő. Tanítsuk meg egymást közlekedni ilyen új helyzetben, figyeljünk egymásra. A kerékpártárolók kérdése igen lényeges feladat. Minden közintézménynél, boltnál szükséges tárolókat felállítani, mert az ösztönzőleg hat az emberekre, ha biztonságosan tudják tárolni a biciklijüket. Köszönöm a figyelmet.

Tóth Tibor képviselő: Térjünk rá a gödöllői helyzet megtárgyalására és a javaslat ismertetésére. Sajnos országosan is és Gödöllőn is egyre nő a járműforgalom, és egyre többet állunk a dugóban reggel és délután is egyaránt. Technológiai eszközökkel jelenleg nem tudunk változtatni ezen a tényen, de a gondolkodásmódon lehet változtatni. Egy komplex megoldás kell erre a problémára, ami az elképzelések szerint lehetne a kerékpározás népszerűsítése. Az elmúlt időszak sikeres rendezvényei, M31-es út átadása, Hungaroringre szervezett rendezvény, tanúbizonyságot tettek arról, hogy Gödöllőn is megfogalmazódott az igény a lakosság részéről, hogy fejlessze a város a kerékpáros közlekedését, akár az infrastruktúrát, akár az ezzel kapcsolatos oktatást. A mai nappal elindítjuk a „Legyen Gödöllő kerékpáros barát város” programot. Szeretnénk, ha minél szélesebb társadalmi összefogást eredményezne ez a kezdeményezés. Szervezetek, magánszemélyek és az autó használók összefogását, partnerségét várjuk első körben. Bevontuk az országos Magyar Kerékpáros Klubot ebbe a kezdeményezésbe, hogy szakmai hátterével segítse ennek a programnak az előkészítését és megvalósítását. A Kerékpáros Klub gödöllői csoportjának vezetőjét, Füle Sándor urat kérem meg, hogy beszéljen az aktuális gödöllői helyzetről és a helyi „bringások” javaslatait is ismerteti. Előtte egy rövid kitekintést szeretnék még tenni térben és időben. Említeni szeretném a városi koncepciót, ami nagyon röviden, de érinti a kerékpáros közlekedést úgy, hogy egyfajta vonalas szerkezettel a főútvonalak mentén kerékpárutakat jelöl ki. Szeretnénk ezt továbbfejleszteni, jó lenne látni a költségeket, a megvalósíthatóságot és szeretnénk felmérni a kerékpárosok igényeit is. A térben történő kitekintéssel jó lenne látni milyen országos, illetve regionális kerékpárút hálózatok vesznek körbe minket, illetve terv szintjén milyen megoldásokról lehet beszélni. Az Országos Területrendezési terv foglalkozik Magyarország kerékpárútjaival, de erre sajnos még nincsen forrás. Fontos megemlíteni itt, hogy Gödöllő része ennek a tervnek, a 3. számú Kelet-magyarországi útvonal haladna át ezen a területen. Budapestről indul és Tiszabecsig tart ez a szakasz, Gödöllő Szada irányából érdekelt és az út megy tovább Zagyvaszántóra, Gyöngyöspatára és Tiszabecs a vége ennek az útvonalnak. A regionális útvonalak szempontjából fontos megemlíteni a Rákos-patak menti kerékpárút hálózatot, ami a Kerékpáros Klub kezdeményezése és már több szakasza kiépült, legutóbb Kőbányán adtak át egy 5 és fél kilométeres szakaszt. Az önkormányzat eltökélt szándéka, hogy Gödöllő is csatlakozzon ehhez a hálózathoz, és ehhez kérjük a kerékpárosklub segítségét. Az a cél, hogy minél gyorsabban és hatékonyabban fel kell venni a kapcsolatot az érintett önkormányzatokkal és együtt megkeresni a kormányzatot valamilyen támogatás reményében. Köszönöm a figyelmet.

Füle Sándor Magyar Kerékpáros Klub Gödöllői Csoportjának vezetője: A gödöllői konkrétumokról szeretnék beszélni. Jelzést kaptunk, hogy a város szeretne foglalkozni a kerékpáros kultúra fejlesztésével, és civil partnereket keres ehhez. Azok a javaslatok, amelyek majd itt elhangzanak nem egy hivatalos szervezet álláspontja, hanem néhány magánember véleménye, akik rendszeresen kerékpároznak. Ha kihagynék valamit, kérem jelezni. Gödöllő egy fiatal város, régebben falu volt és igen jól lehetett kerékpározni, annál is inkább, mert az autózás igen drága volt, de a rendszerváltás után érezhetően növekvő tendenciát mutatott az autóhasználat és ez jelenleg is tart. Szükségessé vált a kerékpározás fejlesztése, annál is inkább, mert a város vezetésének is feltűnt,

hogy igen sok az érdeklődő egy-egy kerékpáros rendezvény kapcsán. A furcsa csak az, hogy egyébként meg igen kevés kerékpárost látni Gödöllő utcáin. Tehát hogy is van ez? Miért nincs biciklis? Reggelente a városközpontban egymást érik az autók minden irányból, már-már lehetetlen a közlekedés. Mindenki keresi a megoldást. A növekvő üzemanyagárak, a rossz közlekedés egy idő után azt eredményezi, hogy elkezd az ember a kerékpározás irányába gondolkodni. Sajnos sem az embereknek, sem a városnak nem lesznek plusz forrásai, nem tud új utakat építeni, de valamilyen formában a várost élhetőbbé kell tenni, ebben partner a kerékpározás, mert ez a legolcsóbb városfejlesztési eszköz. A javaslatainkat két fő téma köré csoportosítottuk. Az egyik a turizmusfejlesztés témaköre, mert úgy gondoljuk, hogy egy kerékpáros fejlesztéssel még a városban lakók is tudnának pénzt keresni, mert több turista jönne erre. A helyi kerékpárosok kevesen vannak ahhoz, hogy ez komoly tétel legyen például a fogyasztás területén (lángos, kóla stb.), máshonnan kell turistákat hozni Gödöllőre, például Budapestről. Sajnos egyelőre a potenciális budapesti turisták inkább arra mennek, amerre kiépített bicikli út van, például Szentendrére. Már az nagyon jó lenne, ha ezeknek a kirándulóknak a 25%-át ki lehetne csábítani Gödöllőre. A másik nyíl az ábrán a Duna menti kerékpárúton közlekedőket jelöli, akik egyre többen érkeznek nyugatról Budapestre. Nemzetközi kerékpáros desztináció lett Budapest. Értelmes gondolat lehet ezeknek egy részét kicsábítani Gödöllőre, akár még Vác irányából is erre lehetne terelni a kerekezőket. Tehát valahogyan a távolsági turizmust fel kell élénkíteni Gödöllőn. Ez a két kerékpáros csoport, akit érdemes megcélozni első körben, ha fejlesztésekben, turisztikában gondolkodunk. A fő vonzerő, ami Gödöllőn megvan, az a dombsági erdőség, ami gyönyörű, változatos és legfőképpen kerékpározható. A Budai hegységbe mountain bike kell, igen jó erőnlét szükséges, de Gödöllő környéke abszolút családbarát. Annyi a feladatunk, hogy elhozzuk ide a családokat és táblákkal jelölt túraútvonalakat mutassunk nekik, amin végig tudnak menni. A városi közlekedés a helyi biciklisek életéről szóló terület, ami nem „keres” pénzt, hanem az életminőségünkön javít. A kerékpárosok nem egyformák, nincsenek azonos szinten a képességeket illetően. Vannak „lágy” kerékpárosok (nagymami a szatyorral, kisgyerekek stb.), akik nem mennek a forgalomba, és akiknél a fő szempont, hogy élve eljusson „A”-ból „B”-be. A másik csoport a „kemény” kerékpáros, aki a járműforgalomba közlekedik, természetesen a KRESZ szabályait betartva, biztonságosan kultúráltan. Gödöllőn a felnőttek 90%-a nem kerékpározik, tehát az első feladatunk „bicikliseket csinálni”. Tanítani kell a gyerekeinket kerékpározni, ez nagyon fontos. Ha mi magunk nem tudunk kerékpározni, akkor bízzuk rá szakemberre a tanítást. Én személy szerint azt gondolom, hogy érdemes lenne a gödöllői iskolákban kerékpáros ismereteket tanítani. Az oktatás sok feladatot adna az önkormányzatnak. Az a javaslat, hogy minden iskolában legyen egy tanár, aki a kerékpározással foglalkozik, tanácsot ad stb. egyfajta hálózatos modellel jutunk el a gyerekekig. A másik lényeges téma Gödöllőn a kerékpártámaszok kérdése, mert jelenleg ezen a területen a város csak kicsivel áll jobban a „siralmasnál”. Tény, hogy aki nem kerékpározik, az nem tudja, milyen a jó kerékpártámasz. Ha a képviselő-testületből kevesen kerékpároznak, akkor nehezen tudják megállapítani, hogy milyen támaszra van szükség, de legalább megvan bennük a jószándék, és eljutottak odáig, hogy megkérdezik attól, aki kerékpározik, hogy milyen a jó kerékpártámasz. A válasz pedig az, hogy a jó támaszhoz oda lehet támasztani a kerékpárt és hozzá is lehet zárni és, ha el akarunk menni vele, akkor még működőképes marad. Mutatok néhány példát erre. Itt van egy egyszerű fordított ”U” betű, a célnak maximálisan megfelel, nem túl esztétikus, de ahol nem számít annyira a városkép kérdése, akár tömeges és olcsó megoldás lehet. A többi képen számos változatát mutatom a támaszoknak, többféle színben és formában, lehet választani. Van olyan, ami dísze a köztérnek, a belvárosi részeken ezeket javaslom, mert jólesik ránézni. Az új Főtérre és a kastély elé nem lehet akármilyen tárolót tenni, meg kell adni a módját, városképbe illő igényes modellt kell választani. Akár ki lehetne írni egy pályázatot erre a témára, hogy hova milyen kerékpártároló lenne megfelelő. Van erre Gödöllőn kapacitás, meg lehetne próbálni. Jelenleg nem megfelelőek a támaszok Gödöllőn, mert vastag anyagból készülnek, és szűkre vannak méretezve a tárolóhelyek, ezért az érzékenyebb vázú kerékpárok megsérülnek. A jó kerékpártámasz nem a keréknél támasztja meg a biciklit, hanem

a vázánál fogva, ez egy alapvető ismérve a jó kerékpártámasznak. Térjünk át a forgalomszervezési kérdések áttekintésére. Gödöllő 90%-a jól kerékpározható, gyakorlatilag a kisebb forgalmú utcákon szinte mindenhova el tud jutni az ember, de vannak olyan részek, ahol nem könnyű kerékpározni. Listába szedtük a jelzések alapján azokat az utcákat, amelyeket „szemből" is kerékpározhatóvá kéne tenni a jobb közlekedés érdekében. Ilyen a Lumniczer utca, a Városmajor utca, és a Kodály utca, ahol nem látjuk akadályát annak, hogy miért ne lehetne ezekben az egyirányú utcákban szemből kerékpározni. Van még néhány utca, ami mindkét irányból behajtani tilos táblával védett (Éva utca), aminek a kerékpározhatóságát jó lenne megoldani egy „kivéve kerékpár" kiegészítő táblával. A Főtérrel kapcsolatban szeretnénk javasolni, szerintünk elég nagy ahhoz, hogy legyen rajta kijelölve keresztben is és hosszában is egy-egy kerékpáros csapás, amin a kerékpárosok kulturáltan, csökkentett sebességgel tudnak közlekedni. A 3-as főútról, Máriabesnyő felé is ki vannak tiltva a kerékpárosok. Miért? Jó lenne átalakítani az utat, széles kétsávosra, akkor kerékpározhatóvá válna ez a rész, így csak a kapaszkodó sávot kellene átalakítani Gödöllő felé. Még költséghatékonyabb megoldás ezeknek a tábláknak a leszerelése, így aki bevállalja azon a keskeny sávon való kerékpározást, hát tegye saját felelősségére, maximum a teherautók szépen kimennek az autópályára, ahol zavartalanul tudnak haladni. Szeretnék beszélni még a Dózsa György út bíróság és posta előtti szakaszáról, ahol jelentősen beszűkül az út, igen nagy a forgalom, ezért sokan kerékpároznak a járdán, szabálytalan módon. Csak a kifejezetten gyakorlott biciklisek közlekednek ezen a részen az úttesten. Itt a fő probléma, hogy az út jobb széle végig parkoló, ezen mindenképpen változtatni kellene a jobb közlekedés érdekében. Nem az a megoldás, hogy vigyük föl a kerékpárosokat a járdára, mert az az egyik legveszélyesebb megoldása a problémának, hiszen elüthetik a gyalogosokat a kerékpárosok, mert általában a „sárga" csíkot nem veszik figyelembe a gyalogosok, nem adnak utat a kerekeseknek. A legköltséghatékonyabb megoldás, ha az önkormányzat helyrehozná úgy ezt a Dózsa György úton futó biciklis járdát, hogy ne csak terepbiciklivel lehessen rajta közlekedni, és így egyéb megoldás kivitelezéséig lehetne használni. Szeretném még felhívni a figyelmet az Antalhegy és környékén jellemző vízelvezető árkok rácsos fedelére, ami roppant módon balesetveszélyes, ugyanis a vékonyabb kerekű kerékpárok elakadnak benne, hacsak nem ferdén hajt át rajta a kerekes, mint ahogyan teszik ezt jelenleg, persze csak ha tudja a biciklis, hogy ott van, de előfordul majd egyszer csak egy olyan eset is, hogy nem figyel erre valaki és akkor nagy baleset lesz belőle. Egyre több kerékpáros van az Alsóparkban, és készül egy nagy B+R parkoló az állomásnál, ami nagy kapacitásúnak ígérkezik, és kiválóan össze lehetne kötni a belvárossal a parkon keresztül, ahol kulturált, természetes környezetben közelíthetnék meg a kerékpárosok a kastélyt és a centrumot. Az alsóparki rész igényelne némi tereprendezést, néhány táblát kellene kihelyezni, egy kis szakaszt le kellene aszfaltozni, és az aluljáróig tarthatna ez a kerékpáros csapás, ahonnan a Főtérre érkezne a kerékpáros és lenne egy lehajtó előtte a kastély irányába. Ez egy jó kerékpáros infrastruktúra lenne. Az aluljáró bójákkal le van zárva a biciklisek elöl, az a javaslatunk, hogy ezeket a „kerékpáros fogókat" vegyük ki és osszuk meg az aluljárót, hogy a kerekesek is használhassák. A kerékpáros klubnak erre megvannak a szakemberei szívesen segítenek a kialakításban. A Patak-téri hídnak az utcája, ami bevezet a rendőrséghez is némi szabályozásra szorul, közlekedéstechnikai szempontból. Sok a kerékpáros ezen a szakaszon és összetűzésbe kerülnek lépten-nyomon a járókelőkkel, mert nincs kijelölt biciklisút, sőt nem meghatározható, hogy úttest vagy járda ez a szakasz, tehát mindenképpen rendezésre szorul ez a helyzet. Ezek voltak a leglényegesebb javaslatok, ami súlyos milliókba kerül a városnak, ha meg szeretné oldani ezeket a problémákat. Jelen körülmények között hiba lenne, nagyszabású kerékpárút hálózatban gondolkodni, mert erre egyszerűen nincsen pénz. Semmi probléma ezzel, mert van sok aszfaltozott utca Gödöllőn, azon lehet kerékpározni, csak 100%-ban kerékpározhatóvá kell tenni az útjainkat a jelenlegi kb.95%-hoz képest, és akkor mindenki elégedett lesz a gödöllői kerékpáros kultúrával. Ha valakinek van egyéb javaslata, ami ide illik, és a városi kerékpáros helyzetet érinti, az most elmondhatja, vagy beküldheti a kerekparos@gmail.com e-mail címre az ötletét. A városvezetésben meglévő „hajlandóság", és a pénzügyi lehetőségekhez mérten összevetjük a felmerülő javaslatokat, és amit lehet, megvalósítunk

belőle. Tehát most jött el az idő a javaslatok és észrevételek megtételére, kérem jelezzék felénk, ha van építő jellegű ötletük. Köszönöm a figyelmet.

Hajdú Lajos: A Móricz Zsigmond utcából érkeztem, és a Dózsa György úton kerékpározom napi rendszerességgel. A Széchenyi utca és a Dózsa György út kereszteződésében van egy kerékpárút, ami régebben fel is volt festve, azon a részen van egy aknafedél, ami nagyon kiáll a betonból, rettenetesen balesetveszélyes. A szociális otthonnál van egy félig beszakadt aknafedél, amire vasbeton van rátéve, de már azt is benyomták az autók, életveszélyes ott közlekedni. Kerékpártámasz témában annyit szeretnék mondani, hogy a Főtéren lévő támaszok fölé tettek még egy korlátot is, ami útban van a legtöbb háziasszonynak, hiszen az ő biciklijükön általában elöl, vagy hátul van egy kosár a bevásárláshoz, amitől nehezen lehet a támaszokhoz rögzíteni a kerékpárt. Nekem elektromos kerékpárom van, amit kénytelen vagyok a szeméttárolóhoz rögzíteni, mert nem fér a korláttól a tárolóba a bicikli. Már megemelték ezt a korlátot egyszer, mert régebben csak a 26-tos kerékpár fért be, de most sem az igazi, le kellene fűrészelni. Járdán való kerékpározásért már megállítottak engem is, a Dózsa György út posta felöli szakaszán, de életveszélyes ott az úttesten kerékpározni.

Füle Sándor Magyar Kerékpáros Klub Gödöllői Csoportjának vezetője: A kerékpártároló ügyében megvan a jó szándék a város részéről, mert már megkérdezték, hogy milyen támaszokat szeretnénk, és ezt meg is tudjuk mondani pontosan, tehát biztos, hogy javításra kerülnek a hibák. Pénzkérdés az egész, de szerencsére nem olyan borzasztó összegekről beszélünk, amit a város ne tudna rááldozni a tárolók cseréjére.

Tóth Tibor képviselő: Köszönöm a színvonalas előadást. Írott anyag formájában a képviselő-testület előtt vannak ezek a javaslatok. A lehetőségekhez mérten próbálunk tenni a kerékpáros ügy érdekében, most is azért vagyunk itt többek között. A Dózsa György úti kerékpáros járda ügyében feljegyeztem az észrevételeket, meg fogjuk vizsgálni a lehetőségeket, benne van a tervben ennek a szakasznak a rekonstrukciója.

Kerékgyártó Péter: A Malomtó utcából érkeztem és „lágy” kerékpárosnak vallom magam. Az első prezentáció nagyon érdekes volt, de generált bennem egy hiányérzetet, mert most nem csak a közlekedési célú kerékpárosokról van szó, hanem a „szabadidős” célú kerekesekről is. A második prezentáció után eloszlott ez a hiányérzet bennem, mert több turista „csalogató” variációról volt szó, amit a kormányzattal összefogva meg lehet valósítani, és forrást is lehet rá találni. Az a terület ahol én lakom, fejlesztés alatt áll, és a szennyvíztisztító megépülése után még vonzóbb lesz az a környék, hiszen, ahogy polgármester úr is említette, tisztább lesz a környezet. Ha a Kastélyban szálloda épül, akkor különösen jelentős lesz a kerékpározható turistaútvonalak kijelölése a környéken. Már elküldtem ezt a javaslatomat, most itt szóban is ismertetném, hogy a Kastélytól a 9 tó megkerülésével lehetne egy szabadidős célú kerékpárutat létrehozni. Nem szükséges az egészet szilárd burkolattal ellátni, egyébként is megvan egy része, bár nem kerékpárútként funkciónál az arborétumig, de onnan meg lehet ezt tenni. Mindkét célcsoportnak együttesen kellene fejleszteni a kerékpáros lehetőségeket. Köszönöm.

László János Magyar Kerékpáros Klub elnöke: Szándékosan nem beszéltem turizmusról, de boldogan beszélnék, mert nincs egymástól elválasztva, de ez egy másik kétórás előadás lenne. Én is úgy gondolom, hogy ezek rettentő fontos dolgok, és szívesen kapcsolódunk a kerékpáros turizmus fejlesztéséhez a térségben.

Berényesi Márta: Szent István Egyetemről érkeztem, a lágy kerékpáros kategóriába tartozom és mindennapos közlekedési eszközöm a kerékpár. Küldtem már az ötletlistára egy javaslatot, hogy

vizsgáljuk meg azt, hogy jelenleg mik azok az utak, amik jól kerékpározhatóak és melyek azok a részek, ahol csak kicsi beavatkozás szükséges az út használhatóságához, és hol vannak azok a területek, ahol nagy beavatkozás szükséges. Vannak olyan helyek, például a Hajós Iskola előtt, ahol nincsenek zebrák, egyszerű változtatás lehetne felfesteni néhányat, hogy legalább az iskolák környékén biztonságosan lehessen közlekedni. A posta előtt minél hamarabb le kellene cserélni a kerékpáros tárolókat, mert rosszul használhatóak, nem praktikus. Az aluljáró kerékpáros-használatára annyi a javaslatom, hogy meg kellene vizsgálni, hogyan lehetne mindkét fél számára biztonságossá tenni a közlekedést, mert én látom a gyalogos és a kerékpáros problémákat is, mert mindkét módon szoktam használni az aluljárót és a lassító bóják nem akadályozzák meg a BMX-es száguldozókat a tapasztalatok szerint. Én az Egyetemre járok dolgozni a Kör utcából, és három úton tudok eljutni a célomhoz. Lehet menni a vasúti átjárón, vagy meg lehet próbálkozni az átjutással a tűzoltóságnál, ami rendkívül rizikós a párhuzamos közlekedés miatt, és rengeteg a várakozási idő. A harmadik lehetőség a felüljáró, ahol vállra kell venni a kerékpárt, amit én megteszek, de az idős nénik sokszor nem tudják ezt megtenni, ezért szükség lenne egy felvezető sínre. Sokan járnak az Egyetemre kerékpárral, tele vannak a tárolók, sok esetben gyerekülléses biciklikkel, mert sokan hordják a gyerekeket az egyetemi bölcsödébe, óvodába, jó lenne kicsit könnyebben közlekedni a városban több helyen. Köszönöm.

Tóth Tibor képviselő: Kerékgyártó Péter felvetését a körútról meg fogjuk vizsgálni, már több egyeztetésen túl vagyunk, visszatérünk rá. Köszönjük a javaslatokat és a megadott e-mail címre kérem az előbb szóló hölgyet, hogy írja meg ezeket a javaslatokat és megnézzük mit tehetünk be a következő ütemtervbe.

Gergely András: Az Ibolya utcából érkeztem, én már nem vagyok aktív kerékpáros, de a családom sok tagja használja közlekedésre a biciklit és sokszor találkoznak az itt elhangzott problémákkal. Ahhoz, hogy információkat gyűjtsünk a gödöllőiek kerékpározási szokásairól, be lehetne tenni egy kérdőívet a Gödöllői Szolgálatba és Gödöllő Város honlapján is lehetne egy kérdőív, ahol online lehet gyűjteni az ötleteket. Az információ nagyon fontos, lehetne oktatófilmeket feltenni a honlapra a kerékpározással kapcsolatban. Nem mindenkinek van jogosítványa és a legfontosabb KRESZ szabályokat is meg lehetne jelentetni ezen a fórumon. Az ország egyik legveszélyesebb közlekedési csomópontja a Tűzoltóság előtt a Testvérvárosok útja kereszteződésében van szerintem, és kiemelten veszélyes a gyalogátkelőhely. Azon a részen csinálni kell valamit, például német módra körforgalmat, táblával megjelölve, rázóköveket előtte stb. Nem a Ganzhoz kell állni a trafipaxszal, hogy a 65km/órával haladókat megbírságolják, hanem a város ezen részén kellene többet állni, ahol én személyesen mértem 97 km/órával közlekedő autót kéziradar tesztelés során. Megelőznek a szabálytalankodók a záróvonalon is, meg lehet büntetni a szabálytalanul parkoló autóst, mert ne parkoljon ott, de a gyorshajtásra ezen a részen jobban oda kellene figyelni. A kerékpárosok ugyanúgy részesei a közlekedésnek, mint az autósok, ezért oktatni kell őket, mert különben nem fogják tudni a szabályokat. Köszönöm szépen.

Bozsó Zoltán rendőrkapitány: Amikor nem tudnak megegyezni a közlekedés szereplői (kerékpárosok, gyalogosok, autósok), akkor elmennek és megkeresik az első rendőrt és elkezdik „piszkálni” az összes sérelmükért. Azért örülök, hogy itt lehetek, mert egy-két dolgot rendbe tehetek ebben az ügyben. A közútkezelő hatásköre, hogy körforgalmat építsen, táblát kirakjon, illetve bevonjon, továbbá az önkormányzatnak vannak még hasonló jogosultságai, az önkormányzat kezelésében lévő utakon, én ezt nem tudom megtenni. A városlakók, és az utak kezelői között kell

elérni egyfajta konszenzust a továbblépés érdekében. Az első és szerintem a legfontosabb momentum, hogy toleránsak legyünk egymással, mindegy, hogy gyalogosan, kerékpárral vagy autóval közlekedünk. A másik lényeges dolog, hogy a szabályokat, amik az illető közlekedőkre vonatkoznak, be kell tartani. Számtalan olyan helyzet adódik, amikor úgy érezzük, hogy velünk szemben valaki nem tartja be a szabályokat. Ha mindenki betartja a számára kijelölteket, akkor jóval könnyebben fog boldogulni mindenki. Hadd meséljek el egy esetet, ami az uniós elnökség idején történt, nem is olyan régen. Lezárásra került a kastély környéke, megváltoztattuk a közlekedés rendjét, rendőrök álltak kint és kitábláztuk az összes változást, kordonokkal vettük körül a területet, és volt olyan autós, aki mindezek ellenére keresztül akart menni a lezárt területen. Előfordult ez kerékpárossal is, aki csak a lezárt részen keresztül tudta elképzelni a továbbhaladás útját, és igen nehezen értette meg, hogy ott nem lehet átmenni ebben az időszakban. Sok telefont kaptunk, hogy miért lett valaki megbüntetve, amikor ott közlekedett. Nem a pénzbehajtás a cél, mint ahogy itt hallhattuk az előbb, fel is írtam, hogy „betegre keressük magunkat", de itt szeretném elmondani, hogy semmi bevétele nincs ebből a kapitányságnak és a fizetésünk sem függ a büntetésektől. Sok olyan telefont is kapunk, hogy „jöjjenek már ki, mert a kerékpárosok itt randalíroznak a járdán". A KRESZ-t mindenkinek be kell tartani, mert mindenkire vonatkozik, a gyalogosra is és a kerékpárosra is. Pár éve jártam Hollandiában, és volt alkalmam kerékpározni is, mert ott szinte mindenki azzal közlekedik. Én nem szoktam kerékpározni, inkább futok vagy extrém sportolok, amibe lehet hogy a kerékpározás is belefér lassan. A holland kollégákkal már kb. 5 km-t kerekeztünk, amikor megáll az egyikük egy biciklipumpa mellett és felfújja a kerekét. A kérdésemre, hogy „mi ez", az volt a válasz, hogy ezt a pumpát 25 éve tettük ide, hogyha jönnek erre kerékpárosok, és valami probléma van fel tudja fújni a kerekét. Közel 30 km-t mentünk, és megállapítható volt ez idő alatt, hogy igen kulturáltan közlekednek ott az emberek és óvják az ehhez szükséges eszközeiket. Fontos a kerékpár tárolásánál, hogy vigyázzunk a tárolókra is. Hollandiában egy kerék nélküli kerékpár hívja fel a figyelmet erre. Tehát fontos, hogy toleránsak legyünk egymással és tartsuk be a szabályokat, üljünk le beszélni, bármilyen módon közlekedünk is. Az agglomerációban naponta több mint 400 ezer jármű közlekedik, és több mint 1 millió jármű van ezen a részen. A jelenlegi infrastruktúra nem ilyen mennyiségű járműre épült, beszélni kell a problémáról, mert együtt kell élni a többi közlekedővel, mindenki másképpen viselkedik, ha gyalogosan közlekedik, vagy ha kerékpárral, és ha autózik, akkor is más a viselkedés. Vannak kifejezetten kerékpárosoknak baleset-megelőzési programjaink, amit óvodákban és iskolákban tartunk, és különböző versenyeket szervezünk ezekből az anyagokból a gyerekeknek. A rendőrség megteszi, ami tőle telik. Sebességmérést több helyen végzünk a városban az említett helyen kívül és nem „betegre akarjuk keresni magunkat" vele. Érzékeljük a felsorolt problémákat, hogy hol milyen változtatást kellene tenni, ezt mi jelezzük is a közút kezelője felé úgynevezett szignolizációval, és kommunikálunk is velük a különböző problémákról. Nem mondok újat azzal, hogy a problémák legtöbbször a kevés pénz miatt nem oldódnak meg, mert az említett dolgok azért elég nagy beruházásnak számítanak. Jó megoldás lehet az utak megosztása, így többféle járművel elférnek rajta a közlekedők, de ehhez az is kell, hogy a szabályokat mindenki tartsa be. Köszönöm szépen.

Bényi László: Nagyon örülök, hogy van felelőse a kerékpáros témának. Számomra Olaszország példaértékű, ahol a gyerekek először járnak, majd kerékpároznak, azután motoroznak és végül autót vezetnek, de nem felejtik el azt, hogy valaha ők is kerékpároztak. Mindenki figyel mindenkire, nem úgy mint nálunk. A 3. számú főúttal van problémám, mert a máriabesnyői lakóparkból nem tudom kerékpárral biztonságosan elvinni a két unokámat az óvodába és az iskolába. Felvállalom inkább a büntetést és a járdán megyünk, de így legalább túléljük. A Zeneiskoláig is járdán kerékpározik a kislány, mert életveszélyes a közlekedés. Semmivel sem biztonságosabb motorral közlekedni, mert centikre mennek el mellettem az autósok. Az a kérdésem, hogy például az Őz utcától hogyan tudok bejönni az Ipari-parkba úgy, hogy biztonságos legyen végig az út kerékpárral. Az a tapasztalatom, hogy a Valkói úton is száguldoznak az autósok és nem veszik figyelembe a kerékpárosokat és

motorosokat. Kérlek benneteket, hogy vizsgáljátok meg ezeket az útvonalakat, hogy biztonságosan lehessen rajtuk közlekedni két keréken is.

Tóth Tibor képviselő: Megtettük ezt már több helyen az elmúlt fél évben, bejártunk már néhány útvonalat kerékpárral, és láttuk, tapasztaltuk, hogy problémás.

Bényi László: Nagyon szeretném, ha ennek a mai estének lenne valami kézzelfogható eredménye, és ami egy kis festékkel vagy egyéb kisebb befektetéssel megoldható, azt meg kellene tenni. Köszönöm.

László János Magyar Kerékpáros Klub elnöke: A közlekedési infrastruktúra tervezés egy szakmai munka, ez az egyik fontos dolog, amit szeretnék kiemelni, a másik az, hogy el kell választani egymástól a szubjektív és az objektív biztonságot, mert a kettő nem ugyanaz. Nagyon fontos dolog az, amit előbbi felszólalásban említettek, „mérni", „vizsgálni", „kérdezni" kell, és nagyon fontos az is, hogy szakmai alapokon kezeljük a problémákat, még ha csak egy vödör festéket igényel a beruházás első látásra, akkor is, mert ha nem vagyunk körültekintőek a tervezésnél, akkor meg fogjuk látni, hogy adott esetben a járdán vezető kerékpárút veszélyesebb, mint az úttesten lévő.

Tóth Tibor képviselő: A felszólalásokban említett veszélyes csomópont a Testvérvárosok útjánál a Tűzoltóság előtt át lesz alakítva lámpás csomóponttá, így remélhetőleg megoldódik ez a probléma, a körforgalmas megoldás itt nem volt lehetséges technikai okok miatt. A Kerékpárosok Gödöllői Szervezete magára vállalta, hogy a Gödöllői Szolgálatban vagy a honlapon oktatóanyagokat fog kihelyezni. Megkezdtük a tárgyalásokat a Damjanich Iskolával, hogy megkezdődhessen a kerékpáros oktatás a diákok körében, itt számítunk az országos kerékpáros szervezetre, ahol van erre tematika és előadó is. Jövőre szeretnénk elindítani a programot.

Gergely András: A körforgalom témájára szeretnék reflektálni, mert Németországban hasonlóan nagy forgalmú úton meg tudták oldani, nem kör alakúan, hanem funkcionálisan a körforgalmat. Magyarország speciális ország, mert itt semmit nem lehet megoldani csak lerombolni, ami jó vagy egyszerűen nem veszik át, ez a véleményem. Az elektromos busz jó példa, Svédországban és még több helyen magyar trolibuszok közlekednek, de a Ganz gyárat leromboltuk, az Ikarusz gyárat leromboltuk és ma Kinglong Kínában készült buszokon közlekedünk, és a magyar mérnököknek, technikusnak és munkásoknak pedig marad a munkanélküliség meg a hitel. Köszönöm.

Tóth Tibor képviselő: Köszönjük szépen, azt hiszem mindannyian értjük az üzenetet.

Zahász Zoltán: A keményebb kerékpárosok közé tartozom, és amit lehet, kerékpárral intézek a városban, némi gyakorlat után ez már gond nélkül megy még a Dózsa György úton is. Elhangzott az előbb az Ipari-park megközelíthetőségének problémája, amit én is szeretnék megerősíteni. Egyre több cég telephelye épül ezen a részen, az üzemanyag ára folyamatosan nő, tehát előtérbe fog kerülni a kerékpározás lehetősége. Szeretném, ha bekerülne a kerékpáros koncepcióba ennek a résznek a kerékpározhatóvá tétele is. Hallottam már, hogy volt szó arról, hogy járdát építenek erre a szakaszra, tudom, hogy nem ideális összevonni a járdát a kerékpárúttal, és a közútkezelőnél is problémás a módosítások átvitele, de valamilyen megoldást kell találni arra, hogy meg lehessen azt a részt közelíteni kerékpárral is, mert rendszeresen áll körforgalomnál a kocsisor vége délutánonként. A csatornafedeles témakörhöz kapcsolódóan, annyit szeretnék mondani, hogy a Patak tér felől, ha megyünk az orvosi rendelők és az önkormányzat közötti részen, ahol az új és a régi burkolat találkozik, ott egy hatalmas „betonugrató", kb. öt cm-es, amit akár egy vésővel meg lehetne oldani

és sokat számítana. Az egyirányú utcák „kétirányúsításának” témájához szólnék annyit, hogy a Remsey utcát célszerű lenne „kétirányúsítani” mert nagyon megkönnyítené a Postára igyekvő kertvárosi lakók életét, akik így azon a kialakított hátsó lejárón tudnának közlekedni viszonylag kis forgalmú utcákon. Köszönöm.

Kovács-Szász Béla: Máriabesnyőn lakom, a lágy kerékpáros kategóriába tartozom. Az a javaslatom, hogy a már meglévő lehetőségeket kellene kihasználni, így például Besnyőről könnyen át lehetne jutni Gödöllő központjába az Egyetem jó minőségű aszfaltútjain. Irányítottan kellene erre a területre vinni a bicikli utat. Nagyon sok kerékpárosnak ideális megoldás lenne, mert jó levegőn természetes környezetben jutna el a céljához. A Kisállattenyésztő és Kutató Központ környékén dolgozom, és nagyon javasolnám ennek a környéknek a fejlesztését. Előrehaladott állapotú tárgyalásokat folytatunk az isaszegi, illetve a péceli önkormányzattal. Ki lehetne alakítani egy hátsó utat Péceltől Gödöllőig. Ennek az útnak a 2/3-da elkészült, mart aszfalt burkolattal.

Tóth Tibor képviselő: Az Egyetem kezelésében lévő utakkal sem könnyű a helyzet, mert nehéz velük „zöldágra vergődni”, de megpróbálunk tárgyalni velük erről is.

Jávor Tamás: Csak egy apró jelzést szeretnék tenni, hogy hogyan lehetne jobbá tenni a kerékpáros közlekedést a városban. Az Alsópark területén minden évben felszórják zúzott kővel a park útjait, sétányait, ami szinte mindenki számára alkalmatlanná teszi a közlekedést legyen az kerékpáros vagy babakocsit toló anyuka vagy netán gyalogos, teszik ezt fejlesztés címén és megtörtént ez az Erzsébet parkban is, ugyanezt a hatást érték el vele. Ennyi volt a jelzés része. Az a kérdésem, hogy ez, amiről beszéltünk itt két órán keresztül, mikor „ölt testet”, tehát mikorra fog megvalósulni belőle valami, írásos anyag, koncepció, ki fogja elkészíteni, ki vesz részt benne, mikorra készül el, hol jelenik meg és mikor tudjuk megvitatni, mert ez most egy projektindító megbeszélés volt. Köszönöm.

Tóth Tibor képviselő: Az írásos anyag már létezik, a koncepció koncepciójáról van szó, az elmúlt másfél órában ezt lehetett hallani, a polgármester úr fogja ismertetni a további lépéseket.

Megyeri Péter: Mindennap találkozom ezekkel a problémákkal, hogy hol van rossz járda, és hol milyen egyéb probléma akad, mert ilyen a szakmám. Kerékpározok és futok is, méghozzá babakocsival, ha tehetem, már jó ideje, Gödöllő szerte. Szinte nincs olyan utca, amin ne futottunk volna a futótársaimmal Gödöllőn. Nagyon jó közlekedési útvonalakat lehet kijelölni Gödöllő szerte a mellékutakon keresztül, és így is el lehet bárhova jutni az Erzsébet parktól kezdve a városközpontig, hogy a máriabesnyői templomot már ne is említsem, nagyon jó látványosságok vannak Gödöllőn, érdemes lenne ezt meggondolni. Van olyan ember, aki így 50 km-t kerékpározik Gödöllőn belül. Szép utakat lehetne létrehozni a mellékútjainkon, ami nem kerül különösebb költségbe csak néhány táblába. Lehetne ilyen programokat szervezni. Az Egyetemnél elég nagy probléma, hogy télen a senki földje az a terület sem gyalog, sem biciklivel nem lehet ott közlekedni, talán meg lehetne kérni az Egyetemet, hogy túrja el a havat a területén. Köszönöm.

Tóth Tibor képviselő: Köszönöm szépen a figyelmet, és azt, hogy részt vettek ezen a projektindító beszélgetésen, amit a közmeghallgatás kereteibe ágyaztunk. Várjuk a további véleményeket, hozzászólásokat a megadott e-mail címen. Az iskolákat fokozatosan bevonjuk ebbe a folyamatba, kérem, figyeljék a kommunikációs csatornákat, a Gödöllői Szolgálatot és a honlapot. A projektet

2012-ben fogjuk tudni elindítani a megfelelő költségvetési háttérrel. Köszönöm, hogy eljöttek, várjuk a további észrevételeket. Köszönöm szépen.

Dr. Gémesi György polgármester: Nagyon tanulságos volt ez a „projektindító" megbeszélés, de térjünk rá a konkrétumokra. A kerékpárút-tervezés egy szakma, nem egy vödör mész kérdése. Megteremtjük a lehetőségeket a továbblépésre, remélem hamarosan „összeérnek a szálak". A testületnek javaslatot fogok tenni, hogy a következő költségvetésbe 20 millió forintot tegyünk bele fejlesztési célokra. Hogy ebből a pénzből kerékpártárolókat cserélünk, illetve bővítünk, vagy az egyetemi felüljáró akadálymentesítését kezdjük el csinálni, vagy tanulmányt készítünk belőle, nem tudom, lehet, hogy minden belefér. A Dózsa György úti kerékpárútra valószínűleg új burkolat kell, ezeknek a bekerülési költségét meg kell határozni. Én ígéretet teszek rá, hogy ez az összeg rendelkezésre fog állni a következő évben, amennyiben rajtam múlik, minden évben. Itt vannak a képviselők közül is jó néhányan, és remélhetőleg senkinek nem lesz ellenvetése ezzel kapcsolatban, ha a fedezetet meg tudjuk teremteni erre az összegre. Sok olyan dolog hangzott el, ami, valószínűleg a jövő év első felében megvalósítható. Lesznek olyan beruházások, ami csak közép vagy hosszútávon valósítható csak meg, de legalább kijelöltük az irányokat ezen az első megbeszélésen. Viszont van egy olyan kérésem, hogy legyenek szívesek megszervezni"magukat". Tehát azokat a javaslatokat, amiket most „beömlesztettünk" ide, rakják sorrendbe, határozzák meg a prioritásokat. Az én dolgom, hogy biztosítsam a pénzt, és intézzem a hatósági részeket, ami, higgyétek el, hogy igen komoly munka még egy tábla leszerelés esetében is. Az utaknak, amiről beszéltünk, jelentős része nem az önkormányzaté. A közútkezelővel jó a kapcsolatunk, és az Egyetemmel is megpróbálunk szót érteni, nem egyszerű tárgyalópartner a tapasztalatok alapján, mert neki inkább az a célja, hogy senki ne járjon át a területén. Ha van egy komplex tanulmányunk, akkor le lehet ülni velük tárgyalni, ehhez kérünk szakmai segítséget a kerékpáros szervezetektől, és remélem, belefér az erre szánt költségvetési keretbe az elkészítéséhez szükséges összeg. A Dózsa György út viszontagságait pontosan ismerem, mert sokszor járok arra én is, és itt ragadom meg az alkalmat, hogy elmondjam, hogy nem csak egy ember kerékpározik a testületből. Guba Lajos tanár úr biztos kerékpárral jár szinte mindenhova, jómagam is kerékpározom és Tóth Tibor képviselő úr is jár biciklivel, tandem is van, most jelezték, a többiek, „koca"kerékpárosok. Én nagyon szívesen járnék mindennap kerékpárral, csak rám is érvényes az a dolog, amit a problémák között felsoroltatok, hogy nagyon izzadós vagyok és ez problémát okoz a kerekezésnél, pláne, ha öltönyben van az ember és megy egy tárgyalásra. Hozok majd törölközőt, és nyáron majd megpróbálom rendszeresíteni ezt a közlekedési formát, ez nem lehet akadály. Nagyon hasznosnak érzem a mai együttlétet, sok információval lettem gazdagabb, és látom, hogy sok profi van ebben a városban. Kérem, szervezzétek meg az ütemtervet, használjátok a megadott e-mail címet, én Tóth Tibor képviselő társamat bízom meg a téma összefogásával és a koordinációs feladatokkal, kapcsolattartással a civil szféra és a döntéshozók között. Jövőre, ha elkészítettétek a prioritások sorrendjét, remélhetőleg az erre szánt összeget a testület megszavazza és elindulhat a korszerűsítés. Mindenkinek köszönöm, hogy eljött és konstruktívan részese volt ennek a fórumnak. Köszönöm a prezentációkat, nagyon hasznosnak tartom, szerintem jó irányba haladunk, meg fogjuk tudni valósítani a „kerékpáros barát város" elképzelést. Bízom benne, hogy ezt a rettenetes átmenő forgalmat, néhány ügyes húzással le fogjuk tudni csökkenteni. A gödöllőiek sem fognak talán annyiszor autót használni a jövőben, és az átutazók is választhatnak majd más lehetőséget, hogy ne a központon keresztül haladjanak át, igen leterhelve az útjainkat. A Kastély előtti lámpás kereszteződésnél egyik irányból 16-18 ezer, a másik irányból 14-15 ezer autó megy keresztül, ez borzasztóan sok. Én partner vagyok abban, hogy számoljuk fel azokat a parkolókat, amik ide vonzzák ezt a hatalmas átmenőforgalmat, kérem erre a javaslatokat. Ez volt az első, de nem az utolsó fórum ezzel a témával kapcsolatban. Kérem a civil szerveződést a további anyagok

elkészítésére, és akkor újra összeülünk, kivetítjük, megbeszéljük a további feladatokat. Köszönöm, hogy eljöttek, ezennel a közmeghallgatást bezárom. Jó éjszakát kívánok mindenkinek!

Kmf,

Dr. Gémesi György
polgármester

Dr. Nánási Éva
címzetes főjegyző