

ELŐTERJESZTÉS

A szentendrei kerékpározási lehetőségek fejlesztéséről
(Készült: a Képviselő-testület 2014. május 15-i ülésére.)

Tisztelt Képviselő-testület!

Vezetői összefoglaló:

Szentendre Magyarország egyik legfontosabb turisztikai célpontja és egyben a környező természeti és kulturális értékeivel fontos kerékpáros turisztikai célpont is. A fenntartható közlekedés támogatójaként fontos, hogy lépjen a városi kerékpáros közlekedés előmozdítása érdekében. Kérjük, hogy a Magyar Közút vizsgálja felül az álláspontját és szüntesse meg a kerékpározás tiltását a 11-es főúton. Egyúttal a város csatlakozik a kerékpározás biztonságossá tétele érdekében a Komárom-Esztergom Megyei Közgyűlés kezdeményezéséhez. Ezen felül a saját maga által kezelt kerékpárutak megfelelő táblázásáról és karbantartásáról is gondoskodik lehetőségeihez mérten.

Részletes kifejtés:

Szentendre jelenlegi infrastruktúrája azonban hiányosságaival komoly problémát okoz a szerepkör betöltésében. Apró lépésekkel, minimális változtatással sokkal barátságosabb várossá lehet tenni Szentendrét a kerékpáros turisták szempontjából.

A kormány kiemelt sportágnak minősítette a kerékpározást. Szentendre és a Dunakanyar, valamint a Pilis kedvelt célpontja a kerékpáros edzéseknél, azonban ma szabályosan megközelíthetetlenek ezek a célpontok, ezért a Magyar Közúttal – mint a településről kivezető utak kezelőjével – együttműködésben meg kell oldani ezt a problémát.

A kerékpározás azonban nem csak turisztikai és sport szempontból fontos, hanem ahogy a 2011-ben elfogadott Ifjúsági Konceptióban és a városi közlekedési koncepcióban is szerepel jelentős szerepe lehet az a városi közlekedésben is. Sajnos jelenleg Szentendrén nincs olyan infrastruktúra, amely a környezetbarát, egészséges, fenntartható közlekedési formákat erősítené. A városban részben kiépült – és az áprilisi előterjesztés alapján most tervezett – EuroVelo 6 és a pilisi rekreációs útvonalakhoz vezető kerékpáros útvonalak csak a kikapcsolódást szolgálják, a legnagyobb forgalmat okozó hivatásforgalomnak nincs megfelelő lehetősége a környezetbarát közlekedési módok használatára. Ezért a fenti koncepciókban szereplő célok elérése érdekében a szakembereknek el kell kezdeniük kidolgozni a megoldási javaslatokat.

Az elmúlt időszakban a szentendrei kerékpárosok Vörös Csaba vezetésével aláírásgyűjtést indítottak a 11-es úton való kerékpározás engedélyezésének céljából. Az ifjúsággal és sporttal foglalkozó bizottság elnökeként Pinter Ádám a kezdeményezés mellé állt. A kerékpárosok kezdeményezése és a sajtóban azóta megjelent cikkek (melyek mellékletként olvashatók az előterjesztés végén) azonban több problémára is rávilágítottak a városban, melyekre rövidtávon megoldást kell találni. Bevezetésként részleteket idéznénk Rajna Botond szentendrei kerékpározással kapcsolatos szakdolgozatának bevezetőjéből:

„Szentendre, a művészetek városa, Budapest agglomerációs körzetében fekszik, ez határozza meg az arculatát is. Viszont a többi agglomerációs településtől az különbözteti meg, hogy van egy olyan történelmi városmagja és művészeti oldala, ami évente turisták tömegét vonzza. Ez egyben a város fejlődésének és ismertségének oka, de ugyanúgy zsúfoltságának, a helyi lakosok számára az otthonosság elvesztésének az okozója is. Ez a kettősség csak egy fenntartható, környezetbarát közlekedéssel szolgálható ki úgy, hogy abból a város mind a két arca (turisták és a lakosság) profitáljon.

Sajnos jelenleg Szentendrén nincs olyan infrastruktúra, amely a környezetbarát, egészséges, fenntartható közlekedési formákat erősítené. Az EuroVelo 6, valamint a pilisi rekreációs útvonalakhoz vezető kerékpáros útvonalak csak a kikapcsolódást szolgálják, a mindennapos, legnagyobb forgalmat okozó hivatásforgalomnak nincs lehetősége az alternatív közlekedési módok használatára. Szentendrén ugyanúgy jelen van a túlzott motorizáció, mint ahogy más városokban. Ez a város szempontjából a jövőben nem tartható fenn, ugyanis a város szerkezete nem bírja el a túlzott gépjárműforgalmat. A történelmi városmagban található az iskolák 2/3-a, ahová a diákok nagyjából 60%-a jár. Emellett az összes közigazgatási funkció, egészségügyi ellátás a Belvárosban található, amelyek mind a mindennapos forgalmat erősítik. Ugyanezen a helyen jelenik meg viszont az a turista forgalom, ami Magyarország 15. turisztikailag legfontosabb helyévé teszi a várost, ugyanis a leglátogatottabb múzeumok, a mediterrán hangulatú épületek is itt találhatók. Ennek a kettős szerepnek a közlekedési igényeit a tapasztalatok alapján nem lehet gépjárművel megoldani, hiszen a belvárosi szűk utcák nem szélesíthetőek, így pedig folyamatosak a torlódások.

A megoldás egyik lehetséges módja a kerékpáros közlekedés erősítése. Főleg az iskolai forgalomnál érhető el nagy változás, ugyanis a reggeli időszak egyik legnagyobb problémája, hogy nagyon sok szülő gépjárművel viszi a gyermekét iskolába, így a szűk utcákon folyamatos torlódások alakulnak ki. A Belvárosban végzett forgalomszámlálás során kiderült, hogy átlagban egy szülő egy gyereket visz iskolába, így minden egyes kerékpáros diák esetén egy gépjárművel kevesebb lenne a reggeli csúcsforgalomban. A dán szemlélet szerint az infrastrukturális fejlesztések magától értetődően a kerékpáros infrastruktúra bővítésével is járnak. Ha már az igény felmerül, például egy iskola esetében, a kerékpáros infrastruktúra megépítése nem kérdéses, hacsak az építést nyomós indok el nem lehetetleníti. A dán szemléletmód másik követendő eleme az iskolások kerékpározási hajlandóságának növelése. A diákság körében érhető el olyan változás, amely megnöveli ennek az egészséges és időhatékony közlekedési formának a napi szintű, rendszeres használatát.” A teljes szakdolgozat a következő címen érhető el: <http://1drv.ms/1qhbZsF>

A 11-es úttal kapcsolatos problémák

A főút a 70-es években épült keresztül a városon 2x2 sávban, mellyel kettévágott hagyományos városi utcákat és elválasztotta az addig összetartozó városrészeket „autópálya jellegével”. Ez mind városszerkezeti, mind közlekedési szempontból hátrányos a városnak. Az úton az utóbbi évtizedben – szemben például a budapesti és európai trendekkel – fokozatosan megtiltották a kerékpáros közlekedést, holott a főút forgalmasabb szakaszán ezt nem tiltják. Ezzel nem csak a sportolók közlekedését akadályozzák, hanem a városon belüli környezetbarát kerékpáros forgalmat is, melyről a mellékelt cikkekben részletes leírás található, valamint Rajna Botond szakdolgozatában a következők: „A 11-es főúton tilos a kerékpározás. Ez jelenti Szentendrének a legnagyobb kerékpáros hálózati problémáját, ugyanis alternatív megoldás nem létezik É-D-i irányban helyette, csak az EuroVelo 6, amely viszont csak jelentős kerülővel érhető el a város külső részeiről. A fontosabb érveket a kerékpározás tilalma ellen a Magyar Kerékpárosklub már egy hivatalos levél keretében jelezte a Magyar Közút Kht felé (2009. július 23.).” A levél a mellékletben olvasható.

A városnak, a környező településeknek és a megyéknek kell kezdeményeznie a Komárom-Esztergom Megyei Közgyűlés határozatához csatlakozva a Magyar Közútnál a probléma megoldását. Szentendre elsőként csatlakozva a kezdeményezéshez kéri a kerékpározás tiltásának megszüntetését:

A Komárom-Esztergom Megyei Közgyűlés 47/2014. (IV.24.) számú közgyűlési határozata:

A Komárom-Esztergom Megyei Közgyűlés

- egyeztetést kezdeményez a megyében a 11. sz. főút által érintett települések (Esztergom, Pilismarót és Dömös) önkormányzataival, a Pest Megyei Önkormányzattal és a Magyar Közút megyei igazgatóságával, hogy megállapodás szülessen az érintett útszakaszon kerékpár nyomvonal felfestésének lehetőségéről és módjáról.
- felkéri a Hivatalt, hogy az érintett útszakaszon rendelkezésre álló kerékpárút tervek állapotáról és az építési engedély megszerzéséhez szükséges munkákról, lépésekről tájékoztatást adjon.

Alább – Szentendrére is érvényes – részletek olvashatók a közgyűlés elé került javaslat indoklásából:



„... a kerékpárosok közlekedésére vonatkozó rendelkezéseket lényegében teljesen felülvizsgálták. Az ok, hogy a kerékpáros közlekedés napjainkban – az EU-ban és Magyarországon egyaránt – megkülönböztetett figyelmet élvez. (...) A „kerékpáros nyom” és a „nyitott kerékpársáv” fogalmának, a burkolati jelének meghatározása mellett pontosították azokat a rendelkezéseket is, amelyek a „kerékpárút” és a „gyalog- és kerékpárút” forgalmi rendjét szabályozták. (...) A kerékpárutak kötelező használata alól a közút kezelője külön burkolati jel alkalmazásával felmentést adhat. A kerékpár fogalmának és a kerékpárosokra vonatkozó sebességi szabályok pontosítása igazodik az általános európai gyakorlathoz. A kerékpárosok esetében – külön jelzőtáblák kihelyezésekor – lehetőség nyílik a kerékpárosok ellenirányú közlekedésére. (...) Ennek szellemében, de most csak a Budapest és Esztergom - Párkány közötti Dunakanyar, azaz a 11-es főút ezen szakaszával szeretnénk foglalkozni. Az út a Dunakanyar legszebb részein vezet keresztül: Budapest-Szentendre-Leányfalú-Tahitótfalu-Dunabogdány-Visegrád-Dömös-Pilismarót-Esztergom-Párkány. A teljes táv kb: 84.5 km (...) Vannak benne szakaszok ahol létezik valamiféle kerékpárút, és vannak olyan szakaszok ahol vagy olyan rossz minőségű a kerékpárút, hogy azt elkerülendő, vagy pedig nincs kerékpárút, ezért használják a 11-es főutat a kerékpárosok. Ezen szakaszok részben országútnak számítanak, ezért itt az autók 90 km/h sebességgel mehetnek, és a kerékpárosok teljességgel védtelenek.

Javaslatunk lényege az, hogy fontoljuk meg annak lehetőségét, hogy az út szélein, tehát a menetiránynak megfelelően az új KERSZ által engedélyezett ún. kerékpáros nyom felfestése kerüljön az egész útszakaszon

(KRESZ Az útburkolati jelek:) (9) Az úttesten burkolati jellel kijelölt kerékpáros nyom jelzi a kerékpárosok részére az úttesten történő haladásra ajánlott útfelületet. Az így megjelölt úttesten az autósoknak fokozottan számolnia kell kerékpárosok közlekedésével. (...) Siker esetén a kerékpárosok Szentendrétől, de tulajdonképpen Budapesttől Esztergomig használhatnák a 11-es főutat, ezzel is elősegítve a térség Dunakanyar) és Párkányon keresztül a Felvidék kerékpár turisztikai fejlődését.”

Szentendrének is célja, hogy megszűnjön a 11-es út autópálya jellege, ezért kezdeményezzük a tiltó táblák leszerelését, hiszen megítélésünk szerint ezen a szakaszon az út kellőképp széles a biztonságos kerékpáros közlekedésre és kerékpáros nyom is felfestésre kerülhetne.

Városi kezelésben lévő kerékpáros útvonalak

A 2014 március végi kerékpáros bejáráson részt vett Vörös Csaba szentendrei kerékpáros, Karlovitz Kristóf kerékpáros újságíró és Pintér Ádám képviselő. Megállapították, hogy a városi kerékpárutak táblázása és állapota nem megfelelő, ezért feltétlen szükséges a táblák felülvizsgálata és a gyorsan orvosolható problémák mielőbbi megoldása. Erről született a mellékletben szereplő „Szentendre a beteg város” című cikk, melyben a probléma részletes leírása szerepel, a megfogalmazott javaslatok pedig a következők:

- Hangolják össze az Önkormányzat, a Magyar Közút Nonprofit Zrt., az erdészet és a vízügy munkáját Szentendre kerékpáros közlekedésének megtervezésében. Vegyék figyelembe az egészséges, élményszerző, fenntartható, gazdaságos kerékpározás előterbe helyezésére irányuló trendeket, kormányzati szándékot és közakaratot. 2012-ben módosították az 1988. évi I. törvényt. A változások értelmében a közutak tervezése, fejlesztése során úgy kell eljárni, hogy a biztonságos közlekedési feltételek valamennyi, a közúton közlekedni jogosult számára biztosítottak legyenek. Vagyis kimondásra került, hogy a kerékpáros közlekedés is a közúti közlekedés része, nem a közúti közlekedést

nehezítő körülmény. Az elv gyakorlatba ültetéséhez, a közlekedési tér újragondolásához azonban elengedhetetlen a közlekedési szereplők szemléletének ilyen irányú formálása.

253/1997. (XII.20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről: A településeket ösztönözni kell arra, hogy a településfejlesztési koncepciók kialakítása és a településrendezési tervek elkészítése során a közlekedési rendszer szerves részeként vegyék figyelembe a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésének lehetőségeit, mint a települési közlekedés egyik legfenntarthatóbb formáját. A kerékpározás infrastruktúrájának településen belüli, modern szemléletű fejlesztéséhez azonban a motorizált közlekedés szerepét újra kell gondolni. A településrendezési javaslatok véleményezésekor az eszközrendszer kialakításában javasoljuk, hogy az európai uniós irányelvekkel összhangban, a nem motorizált közlekedés előnyben részesítésével kerüljenek felülvizsgálatra a közlekedési szempontok, köztük a kerékpáros szempontok is. Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984 (XII. 21.) KM rendelet 2011. évi módosítása az egyes járműfajták behajtásának korlátozása kapcsán feloldotta azon korábbi gyakorlatot, miszerint a 6000 egységjárművet meghaladó átlagos napi forgalmú utakon a kerékpáros forgalmat tiltani kell, ha az úti céljukat a közelben lévő más – lényeges útnövekedést (általában 15-20%) nem jelentő – úton elérhetik (a jelenlegi szabályozás szerint ez már csak a külterületi szakaszokra érvényes). A rendelet módosításával lehetőség nyílt a helyi funkciók integrálására olyan szakaszokon is, ahol korábban tiltott volt a kerékpározás. A kerékpáros közlekedés ezen szakaszokon történő biztosításával kiemelten lehet és kell foglalkozni.

- A fentiek szellemében vizsgálják felül a kerékpározás tiltását a 11-es út átvezető szakaszán. Vegyék észre, hogy ugyanennek az útnak más szakaszain, vagy egyéb, például fővárosi nagy forgalmú utakon biztonságosnak bizonyult a kerékpározás.
- Tiltások helyett vegyék figyelembe Szentendre lakosságának szempontjait. Tegyük élhetőbbé a várost, ne zárjanak ki embereket a lakóhelyük alapján a kerékpározás lehetőségéből, illetve vonzáspontokat a kerékpárral elérhetőségéből.
- Alapelvként rögzítsék, hogy Szentendre belvárosának kockaköves utcáin a saját felelősségére mindenki biciklizhet, aki akar, de oda kerékpáros forgalmat, más útvonalak tiltásával, ráterelni balesetveszélyes, ezért megengedhetetlen.
- Gyors és egyszerű, azonnali intézkedésként engedélyezzék a kerékpározást a város déli szélénél, a Dobogókői út és az Ipar utca betorkollása között: így jelzőlámpára lehetne keresztezni a főutat a Dera patak melletti kerékpárút felé, kiváltva a lépcsős aluljárót. Mindössze néhány méternyi szakaszcól van szó, ahol a megfelelő lámpafázisban a 11-es út forgalmától elkülönítve haladhatnak át a biciklisták.
- A Duna korzón rendezzék a jelzőtáblákat: észak felől jelöljék ki a kerékpárutat, és tegyenek a behajtani tilos táblák alá „Kivéve kerékpár” kiegészítő táblát (ábrával is a külföldiek kedvéért), délről jövet pedig a „Minden jármű forgalma tilos, kivéve célforgalom” tábla alá szintén tegyenek az áthaladó kerékpározást megengedő kiegészítést.
- Néhány négyzetméter újraaszfaltozásával, bokrok megnyesésével hárítsák el a nemzetközi kerékpáros főútvonal átvezető szakaszának legkínzóbb, szégyenletes hibáit.
- Mielőbb újítsák fel a Pap sziget és a határcsárda közötti, veszélyesen rossz állapotú kerékpárutat.

Az előterjesztés célja, hogy a VSZ NZRt. munkatársaival közösen a testületi döntést követően egy hónapon belül – a turisztikai főszezon kezdetéig – megoldást találjunk a főbb problémákra.

Szentendre a kerékpáros barát város

A 2011-ben elfogadott ifjúsági koncepcióban a Képviselő-testület elfogadta a 4.2.3 Ifjúságbarát közlekedés című pontot:

„A környezettudatos szemlélet és gondolkodásmód erősítése érdekében fontos az óvodás és iskoláskorúak környezeti szemléletmódjának kialakítása, hiszen ez a korosztály még nagyon fogékony a nevelésre. Ennek egyik eszköze a városi oktatási és ifjúsági intézmények biztonságos, autómentes megközelítésének megteremtése.

Sajnos a jelenlegi infrastruktúra nincs olyan állapotban Szentendrán, hogy a környezetbarát, és fenntartható közlekedési lehetőségeket kihasználhassák a fiatalok. A jelenlegi, részben leromlott állapotú kerékpárutak nem tudják kiszolgálni a városon belüli gyalogos és kerékpáros közlekedést, inkább csak a turista útvonalként funkcionálnak. A városi kerékpáros közlekedést ösztönözni kell, az iskolába járó fiataloknak pedig megteremteni az ehhez szükséges feltételeket, ezzel csökkenthető lenne a belváros forgalmi terhelése. Azokban a városokban, ahol a városvezetés döntött a gépjárművek kiszorításáról, csakis pozitív hozadékokról, felértékelődő ingatlanokról, javuló baleseti és egészségügyi statisztikákról és teljesebb életről számoltak be a lakók. Az ifjúságbarát közlekedés feltételei:

- a belváros és a Dunakorzó fokozatos autómentesítése, az iskolák és intézmények biztonságos gyalogos megközelíthetőségének megteremtése, megfelelő lehetőség esetén a városházi ügyfélfogadás és az okmányiroda kiköltöztetése
- a belváros széli parkolók kiépítése, bővítése
- a belvárosi iskolák közelében a tanulók kiszállását lehetővé tevő ideiglenes parkolásra szolgáló helyek kiépítése, ahonnan biztonságos a gyalogos közlekedés
- biztonságos kerékpártárolók létesítése a főbb forgalmi pontokon és a közintézményeknél
- az EuroVelo kerékpárút meghosszabbítása a Dera pataktól délre és kiépítése a Dunakorzón, a meglévő rossz állapotú útszakaszok felújítása, szélesítése
- a Bükkös parti kerékpárút továbbvezetése a pilisi túraútvonalak irányába és összekötése a Skanzenhez kiépítendő kerékpárúttal
- az intézmények irányába a kiépített kerékpárutaktól kerékpáros barát utcák létesítése és kitáblázása

Problémát jelent a fiatalok közlekedésénél, hogy a HÉV megálló és környéke silány állapotban van, ezért támogatjuk a mai kornak megfelelő intermodális csomópont kiépítését és a belváros felé irányuló gyalogos közlekedési útvonal átépítését szélesebb járdákkal, csökkentett autóforgalommal, mely a turizmust is segítené.

Megoldandó probléma, hogy a város sűrűn lakott részei nem érhetők el közösségi közlekedéssel, így az iskolák és intézmények csak autóval közelíthetők meg, valamint főként a hétvégi időszakban komoly gondot okoz az éjszakai buszközlekedés hiánya a HÉV megállótól északi irányban.”

A határozati javaslatban nyár közepéig kap határidőt a város közlekedési munkacsoportja, hogy javaslatokat tegyen a kerékpáros közlekedés lehetőségeinek javítására, majd az azonnal megoldható feladatok végrehajthatóak lesznek az iskolai szezon kezdetéig, hogy a város valóban kiérdemelhesse a kerékpáros barát címet.

Szentendre Város Önkormányzatának Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 27/2008. (IX. 10.) Önk. sz. rendelet 2/a sz. melléklet a Jogi és Pénzügyi Ellenőrző Bizottság feladatkörének ... pontjában, a 2/b sz. melléklet az Oktatási és Kulturális Bizottság feladatkörének ... pontjában, a 2/c sz. melléklet a Gazdasági és Városüzemeltetési Bizottság feladatkörének ... pontjában, a 2/d sz. melléklet Szociális, Ifjúsági és Sport Bizottság feladatkörének ... pontjában foglaltak alapján kérem, hogy a Bizottságok az előterjesztést tárgyalják meg.

A Dumtsa Jenő Városfejlesztési Stratégiával összhangban kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy az előterjesztést tárgyalja meg és a határozati javaslatot fogadja el.

Határozati javaslat

Szentendre Város Képviselő-testülete úgy dönt, hogy

1. Támogatja a Komárom-Esztergom Megyei Közgyűlés 47/2014. (IV.24.) számú közgyűlési határozatában foglaltakat, és részt kíván venni azon egyeztetéseken, melyek célja, hogy megállapodás szülessen a 11-es főút érintett szakaszain kerékpár nyomvonal felfestésének lehetőségéről és módjáról.
2. Kezdeményezi, hogy a Magyar Közút a 11-es főút szentendrei szakaszán engedélyezze a kerékpározást.
3. Felkéri a Városi Szolgáltató Nonprofit Zrt-t, hogy VSzN Zrt. 2014. évi üzleti tervében elfogadott pénzügyi keret terhére vizsgálja felül a szentendrei kerékpáros útvonalak és a kezelésébe tartozó közutakon lévő forgalomirányító táblákat és szükség esetén cserélje, helyezze át, illetve egészítse ki azokat, hogy a kerékpározási lehetőségeket biztosítsa és megkönnyítse a kerékpározást a városban.
4. Felkéri a Városi Szolgáltató Nonprofit Zrt-t, hogy VSzN Zrt. 2014. évi üzleti tervében elfogadott pénzügyi keret terhére a városi kerékpárutakat rendszeresen takarítsa, a pihenőhelyek megfelelő állapotáról gondoskodjon, az útburkolati jeleket és az útpályát lehetőségeihez mérten karban tartsa, valamint az úrszelvényben gondoskodjon a növényzet gondozásáról, mellyel elősegíti a kerékpározás biztonságossá tételét.
5. Felkéri a Közlekedési Munkacsoportot, hogy az Ifjúsági Konceptió 4.2.3 pontjának megfelelően és Rajna Botond szakdolgozata javaslatai alapján a szentendrei kerékpáros szervezetekkel együttműködésben tegyen javaslatot a város ifjúság- és kerékpárosbarát közlekedésének fejlesztési lehetőségeivel kapcsolatban.

Felelős:

1-2. pont: a polgármester

3-4. pont: a Városi Szolgáltató Nonprofit Zrt. vezérigazgatója

5. pont: a Gazdasági és Városüzemeltetési Bizottság elnöke

Határidő:

1-2. pont: azonnal

3. pont: 2014. június 15.

4. pont: folyamatos

5. pont: 2014. július 31.

Szentendre, 2014. május 15.

Pintér Ádám
képviselő

dr. Török Balázs
általános alpolgármester

Az előterjesztés és a határozati javaslat törvényességi szempontból megfelel.

Szentendre, 2014. május 8.

dr. Molnár Ildikó
címzetes főjegyző

Szentendre, 2014. május 8.

Puhl Márta
gazdasági alpolgármester

Az előterjesztésben szereplő feladatok költsége a VSZ NZRt. költségvetéséből fedezhető.

Szentendre, 2014. május 8.

Turócziné Kiss Gizella
Közigazgatási Iroda vezetője

Cím: Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Megyei Ig.

1024 Budapest, Fényes Elek u. 7-13.

Szarvas András (info@pest.kozut.hu) részére

Kapja még: Szentendre Város PMH, 2000 - Szentendre Városház tér 3.

Tárgy: **Szentendre 11-es számú főút menti kerékpározás tiltásának feloldása**

Tisztelt Szarvas András!

Szentendre kerékpáros közlekedése témájában fordulunk Önhöz az alábbi kéréssel.

Szentendre maga és a Duna parti Euro-Velo nyomvonal nagyon fontos a kerékpáros turizmus szempontjából. Örömmel, hogy Szentendrén új szakasza készült el az Euro-Velo kerékpárútnak a Dunakorzó déli vége valamint a 11-es út és a Dobogókői út csomópontja között a Pannóniatelepet védő Duna-töltésen. Azonban az út folytatása egyik irányban sem megoldott: egyrészt délen kerékpárral gyakorlatilag megközelíthetetlen a Budapestre vezető régi kerékpárút, az Euro-Velo Duna-mentén tervezett folytatása pedig a gyakorlatban csupán papíron létezik, másrészt északon a Dunakorzón tovább vezető szakasz kiépítettsége és jelzetsége nem kielégítő.

Az Euro-Velo útvonal elsősorban a kerékpáros turizmus igényeit hivatott kielégíteni. **A város életében azonban nem elegendő a Duna mentén való kerékpáros útvonal biztosítása.** Mind a helyi, mind a helyközi közlekedési célú kerékpározásra minden más településrész elérhetőségét szükséges biztosítani. **A 11-es számú főutat éppúgy szükséges igénybe venni kerékpárral mint bármely más járművel.**

Az alábbiakban bemutatjuk azokat a közlekedési igényeket és jellemző irányokat, ahol a kerékpárral közlekedők nehézségbe ütköznek.

Részletes útvonal leírások:

- Szentendre 2007-2013-as időszakban érvényes *Biztonságos város* című közlekedési programja is rögzíti, hogy az Európai Unió közlekedéspolitikai fehér könyvében rögzített alapjog sérül folyamatosan, azóta, amióta a 11-es számú, 2x2 sávós országos főút keresztülhasította az elmúlt évszázad második felében a várost. Szentendre esetében ez a főút a város legfontosabb lakóterületeit, az összes lakótelepet és családi házas övezeteket választja el a közösségi és szolgáltató területektől. A gyalogosok és a kerékpárosok szintbeli biztonságos átkelését számos helyen jelzőlámpa, illetve aluljáró segíti, de ezek száma nem elégséges. A város tágabb környezete esetében a 11-es számú főút a Pilis-Visegrádi-hegységtől zárja el az oda kerékpárral igyekvőket.

- Csak azok a kerékpárosok tudják az Euro-Velo szakaszát használni, akik Leányfalu felől érkeznek és mennek tovább Budapest felé, illetve a fővárosból mennek a Dunakanyar irányába.
- Azok, akik a 11-es számú főúton kívüli városrészekbe, a családi házas övezetekbe (Pismány, Pannóniatelep), a lakótelepekre (Püspökmajor, Vasvári lakótelep) vagy a Pilis-Visegrádi-hegységbe mennek, nyilvánvalóan nem használják a Duna-mentén futó Euro-Velo utat, illetve a jelenlegi helyzet miatt nem csupán arra vannak kényszerítve, hogy használatával jelentős kerülőt (egy irányba tekintve 3-6 km) tegyenek, de arra is, hogy ezt szinte megoldhatatlan módokon tegyék.
- Az Euro-Velo kerékpárút a nyugati területek felől több helyszínről elérhetetlen, mint ahányról igen: egyedül Szentendre óvárosából érhető el biztonságosan, minden más terület felől részint a 11-es számú főút, részint egyéb ingatlanok (Pannóniatelepen a katonaság, illetve egyéb ipari területek) teszik megközelíthetatlenné.
- A jelenleg a Szentendre és környéke nyugati területei (Pilis-Visegrádi-hegység, lakótelepek, családi házas övezetek) felől érkezőknek gyakran nem biztonságos módon kell átkelniük a 11-es számú főúton, majd az óváros szűk, macskaköves, és sokszor egyirányú utcáin haladva kell menniük a Duna-parti kerékpárúthoz. Sajnos a város domborzati és útviszonyai miatt gyakorlatilag semmilyen alternatív útvonal sem képzelhető el. Pismánynál, Izbégnél, illetve a tőlük keletre fekvő területeken a Dunakanyar körútig, a 11-es számú főútra vezető kiszolgáló utakon kívül nincsenek legfeljebb rövid (és sokszor igen meredek) szakaszon más, a 11-es számú úttal párhuzamosan vezető utak. A Püspökmajor lakóteleptől alternatívaként a Vasúti villasor majd a Rózsa-utcai HÉV-átkelő segítségével el lehet érni Pannóniatelepet, innen azonban nem lehet kijutni a városból.
- A 11-es számú főút Pannóniatelep menti Dózsa György út szakasza mellett létezik a régi osztatlan gyalog-kerékpárút, ez azonban csupán a főút keleti oldalán vezet (vagyis kétszer is nem biztonságos átkelésre van kényszerítve a kerékpáros), és rajta haladva a szokott módon nagy veszélyt jelentenek a kanyarodó gépjárművek.
- Megoldatlan Szentendre elhagyása a 11-es számú főút és a Dobogókői út kereszteződésében. Egyrészt ugyanis kizárólag lépcsőkön megközelíthető aluljárón kellene átmenni a 11-es számú főút alatt a Dera-patak mentén, másrészt a Dobogókői úton Budakalász és Pomáz, illetve Budapest felé nincs biztosított kerékpáros átkelő, és ráadásul még útjelző táblák sem jelzik, merre vezet ez az átgondolatlan és kiépítetlen, kerékpárral teljességgel használhatatlan nyomvonal.
- A jelenlegi tarthatatlan helyzetet ráadásul tovább súlyosbítja, hogy a Pest Megyei Rendőr-főkapitányság, illetve a Szentendrei Rendőrkapitányság munkatársai 2008 ősze óta (amikor a 11-es számú főútvonalon konzekvensen ki lettek helyezve a kerékpározni tilos táblák) igen szigorúan lépnek fel a tilalmat érthető kényszerből áthágó kerékpárosokkal szemben. Mindennaposak a 4-20.000 forintos helyszíni bírságok, nem egyszer amatőr (elsősorban országúti) kerékpárosok egész csoportjait büntetik meg, tudomásunk van olyanról is, hogy december közepén vasárnap éjjel 23 óra után kapott bírságot – egyébként szabályosan kivilágított – kerékpáros a Dózsa György úton való közlekedésért.



Természetesen tisztában vagyunk a 11-es számú főút forgalmas voltával, ez azonban nem jelentheti a mostani diszkriminatív helyzet fenntartását, főként mivel – mint fentebb leírtuk – alternatív útvonal nem létezik helyette. Megítélésünk szerint a főúton menő forgalom nagysága igen kevés alkalommal teszi jelen állapotában valóban veszélyessé a kerékpáros közlekedést. Veszélyt a járművezetők gyakori szabálysértése, a megengedett maximális sebesség (50 km/óra) átlépése, másrészt a jelenlegi helyzet: a kerékpárosok kitiltása, és a Dózsa György út menti osztatlan gyalog-kerékpárút jelent. A kerékpárosbarát úthálózat kialakítását célzó eszközök hierarchiájában a sebességcsökkentés a második – vagyis igen fontos – helyen áll (lásd:

<http://kerekparosklub.hu/utvonalak-kerekpárosbaratta-tetelenek-eszkozei>).

Ezért a gépjárművek számára előírt legnagyobb sebesség (50 km/h) *betartatása*, illetve további – például a *Biztonságos város* című szentendrei közlekedési programban olvasható – a közlekedés biztonságát növelő lépések és intézkedések révén lényegesen növelhető a kerékpáros közlekedés biztonsága.

A fenti problémák megoldására kérjük, hogy haladéktalanul távolítsák el a „kerékpározni tilos” táblákat a 11-es számú főútról.

Kérjük, fontolják meg javaslatunkat a 11-es úton való legális kerékpározást illetően, és Szentendre további közlekedés fejlesztései során vegyék figyelembe a kerékpáros közlekedés fent leírt szempontjait.

Budapest, 2009. július 23.

Üdvözlettel:

László János
elnök

Bencze-Kovács Virág
műszaki tanácsadó
kozlekedes@kerekparosklub.hu

Tel: 30/8942098



Engedélyezzék a kerékpározást Szentendrén!

A cím hallatán biztosan sokan felkapják a fejüket. A kerékpározás az egész országban terjed és mindenütt egyre több bicikliút épül, hát akkor ki ne engedélyezné!

Főleg ebben a sportszerető városban, ahol szintén kiterjedt kerékpárút-hálózat van! És mégis. A baj komoly. Az alábbiakban ki fog derülni, hogy a cím valós problémát takar, amelynek megoldása egyre égetőbb mind Szentendrén, mind az egész országban.

A kerékpározás ígérete

A kerékpár nagyszerű találmány: használója nem szennyezi a környezetet, nem zajos, nem rongálja az utakat, kis helyen elfér, emellett hozzájárul az egészség megőrzéséhez, erősebbé, vékonyabbá és fittebbé tesz. A legolcsóbb és rövid távon a leggyorsabb közlekedési eszköz, de lehet vele kirándulni a természetbe, eddig fel nem fedezett helyekre eljutni vagy hétvégi családi túrákat teljesíteni és természetesen sportolni is. Az országúti kerékpározás, mint sportág, több mint 100 éves múltra tekint vissza. Franciaországban olyan népszerű, mint a foci, Olaszországban pedig a kerékpárversenyző „szent” embernek számít, de Európa legtöbb országában régre visszanyúló hagyományokkal rendelkező, patinás és nagy tömegek által űzött sportágról van szó. A kerékpározás az utóbbi években Magyarországon is ugrásszerű fejlődésnek indult. Van aki munkába, iskolába jár vele, vannak, akik túráznak, s vannak, akik rendszeresen edzenek és versenyszerűen sportolnak.

A kerékpárutak Szentendrén és az országban

A döntéshozók a megnövekedett igényeket kerékpárutak építésével igyekeznek kielégíteni. Ugyanakkor a bringázók védelmére hivatkozva egyre több helyen tiltják meg a kerékpár közlekedést. A KRESZ szerint, ha van bicikliút, akkor kötelező azt használni. Az országban és Szentendrén is az a gyakorlat alakult ki, hogy nemcsak közvetlenül itt, hanem azokon az útszakaszokon is megtiltják a kerékpározást, ahol valahol a közelben található bringaút. Aki fél a forgalomtól, annak ez nem jelent különösebb problémát, mert ő úgyis a kerékpárutat választaná, még akkor is, ha az csak kerülővel érhető el. Egyre többen vannak azonban olyanok is, akik a kerékpárt sporteszköznek tekintik, rendszeresen edzenek, amatőr vagy hivatásos sportolók és hazai, ill. nemzetközi maratonokon, versenyeken vesznek részt. Nekik a kerékpárút nem jó választás, számukra ez nem jó megoldás. Nem azért mintha egy kis kerülő gondot okozna számukra, de nem is amiatt, mert szeretnek a forgalomban tekerni, hanem azért, mert **a kerékpárutak** - még a legjobbak is - **sportolásra alkalmatlanok**.

A kerékpárutak nem sportcélra épültek

Aki járt már Nyugat-Európában és látott kerékpárosokat edzeni az tudja, hogy a kerékpárút nem is erre való. Egy sportcélú bringás országúti kerékpárral egyénileg legalább 30 km/h, csapatban pedig akár 40-50 km/h-s sebességgel is haladhat sík terepen és akár 100-200 km-es távot is teljesíthet egy alkalommal. Józan ésszel is belátható, hogy ilyen táv, ilyen tempóban kerékpárúton nem lehetséges.

A kerékpárutakat max. 20-30 km/h-s sebességre tervezik, keskenyek, éles kanyarokkal tarkítottak és jellemzően nyugodt tempóban tekerő, egymással beszélgető bringások veszik igénybe. Sokszor használják a gyalogosok is, a kocogók, a kutyát sétáltatók vagy éppen a babakocsit toló kismamák. Ide bekényszeríteni egy csoport versenyzőt több, mint felelőtlenység! Ez amelle, hogy tönkreteszi az edzéseinket rendkívül veszélyes is. **Ezen a szinten a kerékpárút már sokkal veszélyesebb attól, mintha a főúton tekernénk.** Aki ebben kételkedik, annak itt van még öt érv.

- 1.) A kerékpárutakat olyan heterogén közönség veszi igénybe, hogy ott sokkal nagyobb sebességkülönbségek alakulnak ki, mint a közutakon. Egy gyalogos és egy sportcélú bringás között pl. akár 10-szeres sebességkülönbség is lehet. Ugyanakkor egy autós és egy jó tempóban haladó, gyakorlott biciklis között városban legfeljebb 1-2-szeres.
- 2.) A keresztirányú forgalom. Az autósok a legritkább esetben adják meg az elsőbbséget a kerékpárúton haladó bringásnak és ebből számos baleset származik. Ez még olyan bicikliutakon is állandó jelenség, ahol a kerékpárosnak van elsőbbsége. Még mindig többségben vannak azonban azok a kerékpárutak, ahol a bringásnak minden mellékutca keresztezésénél meg kell állnia elsőbbséget adni és/vagy leszállnia és áttolni a bringát a zebrán.
- 3.) A bicikliutak országos szinten még a közutaktól is sokkal rosszabb minőségűek.
- 4.) A kerékpárutak össze-vissza épülnek. Sokszor a semmiből a semmibe vezetnek és/vagy nem lehet elérni őket normálisan a kapcsolódó közútról.
- 5.) A kerékpárutak rövidek. Egy 40-nel haladó sportoló nem fog 3-400 méteres szakaszokért le-fel menni a kerékpárútra. Autóval sem mennénk le folyamatosan a sztrádáról egy hosszú úton 1-1 km-es szakaszokért. Sorolhatnám még az indokokat. Összefoglalva: a kerékpárutak nagy többsége sportolásra alkalmatlan és ha mégis sportcélra használjuk az minden fél számára nagyon veszélyes.

A megoldás

A megoldás rendkívül egyszerű és gyakorlatilag egy fillérbe sem kerül. Ne legyen kötelező a kerékpárút használata, vegyék le a tiltótáblákat és engedélyezzék a kerékpározást a főutakon és az országutakon is. Aki a bicikliúton érzi magát nagyobb biztonságban az mehesen továbbra is ott, aki viszont az országúton, az pedig hadd használja azt. Aki számára a kerékpárút veszélyesebb, mint egy főút az már olyan komoly bringás, hogy nagyobb rutinnal rendelkezik a forgalomban, mint számos autós. Többségük több km-t teljesít egy évben, mint amennyit más autóval megtesz.

A sport nem bűn

Szentendrén, de az ország más részében is mindennapi gyakorlattá vált, hogy a rendőrség bünteti azokat a bringásokat, akik nem a kerékpárúton haladnak. Nem olyan régen Szentendrén történt meg az a botrányos eset is, hogy londoni olimpikon kerékpárversenyzőnket, Benkó Barbarát is megbírságoták a rendőrök azért, mert szokásos edzése során nem a bicikliutat használta és balra kanyarodáskor nem a zebrán tolta át a kerékpárt! (Barbi egyébként ekkor a Világkupa 1. helyén állt összetettben és épp a következő versenyére készült.)

Úgy gondolom, hogy a sportoláshoz mindenkinek joga van. Minden sportágra igaz, hogy az élsport és az ott látott példaképek csábítják a gyerekeket arra, hogy ők maguk is sportolni kezdjenek. És fordítva is igaz: utánpótlás és tömegsport nélkül nincs élsport sem. Szentendre számos bringás edzőkör és úti cél tranzitállomása. A Dömörkapu, Pilisszentlászló és Pap-rét felé vezető utak csak a 11-es főútról lekanyarodva érhetőek el. (Az a kerékpárút, amit kanyargós utcákon, kockakövön és éles 120 fokos kanyarokkal kijelöltek még a túrázóknak is életveszélyes nemhogy országúti kerékpárral.) Úgy véljük, hogy Szentendrén, de az országban sehol sem normális az az állapot, hogy a sportcélú bringások edzéseit ellehetetlenítik és a kerékpárútra kényszerítve őket minden felet potenciális balesetveszélynek tesznek ki vagy éppen a rendőrség rendszeresen megbírságol mindenkit aki sportolni szeretne. A sport nem bűn, hanem a kitartás és az egészséges életmód mellett egymás tiszteletben tartására is nevel. Ezt szeretnénk elérni mi is a fent említett megoldási javaslatunkkal. Ha Ön is egyetért ezzel a törekvéssel, akkor kérjük, hogy az alábbi lehetőségek valamelyikével támogassa azt:

[INTERNETES ALÁÍRÁSGYŰJTŐ ÍV](#)

Kerékpáros közlekedés – Tiltott, túrt, támogatott

A Kádár-korszak „Aczélos” kultúrpolitikáját juttatja eszembe a biciklizés mai helyzete Magyarországon: ahogy anno voltak támogatott, túrt és tiltott művek, szerzők, ma már kormányzati szintű a kerékpározás támogatása, mégis sokszor érezzük magunkat épp csak megtúrt, másodrendű közlekedőnek, sőt gyakran ütközünk indokolatlan, ostoba tilalmakba. Tegyük a helyzet javításáért a nyilvánosság erejével!

Állatorvosi ló kell, amelyen egyszerre tanulmányozható valamennyi lehetséges kórság? Remek példának adódik Szentendre, amelynek munkahelyeit, iskoláit, orvosi rendelőit, hivatalait zajló folyamként vágja el a lakónegyedektől a 11-es út átvezető szakasza, de ugyanígy elvágja a Budapestről a Skanzenhez vagy a Pilisbe igyekvő kirándulókat is, ha kerékpárra ülnének. Pedig elvileg ez a hangulatos város lenne hazánk egyik bringás központja, hiszen keresztülvezet rajta az Eurovelo 6 nemzetközi kerékpáros útvonal (az Atlanti-óceántól a Fekete-tengerig tart), amelynek része a Duna-menti kerékpárút is. Külföldiek és magyarok csodálkoznak, amikor tilalomtáblákba ütköznek, de használható alternatív lehetőséget nem találnak, illetve bosszankodnak, amikor tilosba tévedve jól megbírságozzák őket.



Téli olimpia a Göncöl utcában: olvadozó bobbálya a kerékpársávon. A vízelvezetés nemcsak e helyen megoldatlan

Dunakeszi blódlí

Nem akarok most sok neuralgikus pontot felsorolni, belemenni a részletekbe, csupán egy-egy jellemző példára villantok rá. Dunakeszi főútján kerékpár-útvonalat létesítettek – hurrá! Csak hogy... Az úttesttől és a járdától is elválasztott kerékpárút csak egy rövid szakaszon van, a többin egyszerűen felfestettek egy-egy sárga vonalat az út szélén, ahol kátyúk és csatornafedek szabdalják az aszfaltot. Köszönjük szépen...

Dunakeszit, akárcsak Szentendrét, külön cikkben tárgyalom majd, most csak egy poént lövök le előre: a táblával jelölt kerékpársáv elején kerékpározni tilos tábla éktelenkedik! Elsőre hajlamos azt gondolni a bringás, hogy valószínűleg elmebeteg intézeti ápoltak kapták feladatuk a közlekedési infrastruktúra megtervezését, pedig nyilván nem erről van szó. Vélhetően jóindulatú, kellően képzett, értelmes emberek ülnek a különféle pozíciókban, csak hogy egyrészt talán sohasem nézték végig bringás szemmel a területüket, másrészt, ha mégis, elakadtak az illetékességi dzsungelben. Lehet kritizálni, sőt kell is, de legjobb, ha mi magunk segítünk az észrevételeinkkel, akik igazán „bringás rendszerszemléletben” látjuk a világot!

Országúti kabaré



Veszélyes földút vagy tiltott aszfalt? Budapest és Pomáz felől ez a dilemma várja Szentendrén a bringást

Szegeden akadt dolgom. Mivel tudatosan igyekszem egészséges, környezetkímélő kerékpározással kiváltani a drága és ártalmas autózást, bringával ugrottam le Budapestről. Az 5-ös útnak nincs ésszerű alternatívája, tehát azon. Az viszont „egyszámjegyű”, tehát eleve problematikus. Hazafelé, már éjszaka, megállít a rendőr. Tudom, hogy tilosban járok? Igen. Akkor miért? Mert nincs más. Viszont, biztos úr, hadd kérdezzek valamit: szabad ezen az úton gyalog közlekedni? Igen. Akár Pesttől Szegedig? Akár. Na és, tessék mondani, biciklit tolni is szabad közben? Persze. Hát ráülni? Azt már nem?

A rend derék őre nem akart tovább egy kabaréjelenet szereplője lenni. Megnézte a kiváló világításomat: – Eredjen, jó utat!

Abszolút abszurd



Itt kéne átkelni háromkerekűvel, pakkos bringával, velomobillal? Mondjam vagy mutassam a választ?

Egyik kedvencem a kerékpárok sebességkorlátozása. Részletesen megszabja a „szabál”: gyalog- és kerékpárúton 20, kerékpárúton 30, lakott területen kívül sisak nélkül 40, sisakban 50 km/óra a limit. Erről is lesz önálló cikk, várjátok csak ki, előzetesen most csak a lényeg: kedves Illetékes Úr, tessék csak elsorolni a kerékpár kötelező szerelvényeit! Ugyebár fék, lámpa, prizma. Na és sebességmérő? Ja, az nem előírás. Hát akkor? Hogy is tetszett ezt képzelni?

Most megint nem oda akarok kilyukadni, hogy milyen ordas hibát vétett valaki, aki felhatalmazást kapott, hogy befolyásolhassa emberek ezreinek mindennapi életét, közlekedését, sportját. Már csak azért sem lenne értelme háborogni rajta, mert eléggé súlytalan az egész: még abban a valószínűtlen esetben is, ha lefényképeznének a kerékpárúton 33 km/órával suhanva, abszurd lenne egy bírságolási kísérlet. Legfeljebb arra jó az egész, hogy ha baleset történik, szét lehessen osztani, kire mekkora vizes lepedőt húznak rá.

A jelen pillanatban csak arra mutatnék rá ezzel az illusztráló példával, hogy mennyire egyoldalúan autós fejjel gondolkoznak a hivatalokban. Fel sem ötlik, hogy alapvetően más járműről van szó, amely alapvetően más megközelítést kíván. Ha sikerül erre felhívni a figyelmet, már nem dolgoztam hiába.

Mozdul a súlypont



Válassz, melyik ujjadat harapod meg: az Eurovelo földútra vezet, a másik ág lépcsős aluljáróba

Magyarországra késve, hirtelen zúdult rá az automobilizmus, súlyosan túlterhelve az elmaradott úthálózatot. Érthető, hogy azt kellett kiépíteni, de a kerékpározás már csak azért is háttérbe szorult, mert falvak és mezővárosok népét leszámítva autóba ült át, aki „komoly embernek” számított. Egy-két flúgos versenybringás, habókos turista kit érdekelt?

Ennek, meg ismert tényezőknek tulajdonítható, hogy amikor Nyugaton beindult a nagy kerékpáros fellendülés, és nagyon sokan kaptak rá a biciklizésre éppúgy, mint a sízésre, s létrejött a szükséges infrastruktúra, akkor meg ezen a téren maradtunk le. Mindig van egy kis fáziskésés, amely egyben lehetőség: át lehet venni tapasztalatokat.

Mára minden szinten felismerték, hogy népegészségi, környezetvédelmi és gazdasági szempontok miatt is fel kell karolni a kerekeztést, csak hogy gyorsabb a körülmények változása, mint az emberek gondolkodásáé. Most jött el az ideje annak, hogy hallassuk a hangunkat, érzékeltesük, hogy megkerülhetetlen tényezőről van szó. Biztosan jön még sok kisebb vereség, meg néhány apróbb győzelem, míg végbemegy a szükséges ártrendeződés a fejekben.

Biciklista és bringás



Forgalomtechnikai bravúr Leányfalun. Akadályozza a karó a kerékpárútra behajtó autót? Nem. Veszélyes a bringásra? Igen!

Bonyolítja a helyzetet, hogy a kerékpáros sokkal heterogénebb társaság az autósnál. Autózni csak jogosítvánnyal lehet, viszont bárki kerékpározhat. Nagyon széles a skála a boltba járó nénitől, az iskolába igyekvő gyerektől, a helységen belül munkába járó embertől az erdei terepet két keréken megközelítő montisig, a szélvészént sűrítő országúti versenyzőig és a felpakolt világjáróig. És akkor még nem beszéltünk a gyerek szállító utánfutóról, a teherkerékpárról, a háromkerekű trike-ről, vagy akár a velomobiltól. A szabályok szerint ezek is kerékpárnak minősülnek, ezekkel is ugyanannyi jogunk van az akadálytalan közlekedésre, mint akármi mással! Na, most akkor képzeljük el egy reku-trike és egy gyerek-utánfutó szembetalálkozását Visegrádnál a kerékpárúton, amelyet csaknem teljes szélességében visszafoglalt a növényzet, vagy éppenséggel egy vasúti átjáró cikkcakk-korláta között! Netán a szentendrei lépcsős aluljáróban, ahol hivatalosan átvezet a 11-es alatt a kerékpárút...



„Okosság” Dunakeszin: kerékpárúton és kerékpársávon kerékpározni tilos! Hosszú ideje így van...

Tudomásul kell venni: nem egyedül a jármű számít, hanem legfőképpen az ember. Nem autós, meg ilyen-olyan biciklista van, hanem adófizető állampolgár, aki egyszer kocsiba, máskor bringára ül, és egyik helyzetben sem akarja magát megalázóan kellemetlen körülmények közé kényszerítve látni. Bankokba, nagy cégekhez járnak be komoly pozíciójú munkatársak kerékpárral, otthon hagyva a kocsijukat, egy-egy kirándulóhelyen cégvezetők, és vállalkozók, jogászok és orvosok pattannak nyeregbe. A bringás társadalom tudást és érdekérvényesítő képességet halmoz fel magában. Miért is kéne elfogadnunk, hogy kirázza a lelkünket a kerékpárút, ha azt sem fogadjuk el, hogy csak terepjáróval lehessen közlekedni az úttesten? Miért is vegyünk tudomásul olyan hivatalok packázásait, amelyeket a mi adónkból tartanak fenn?

Igen, tudom, kevés a pénz – de akkor legalább ne tegyék kötelezővé a veszélyesen, vagy akár csak kellemetlenül rossz állapotú kerékpárutak használatát! És ne mondják, hogy elől-hátul rugózott, ballonos gumijú terepbringán nem is ráz annyira... Csak ott lehessen kötelezően előírni a kerékpárút használatát, ahol mindenféle bringának és bringásnak veszélytelen! Ha pedig nincs pénz jó kerékpárútra, akkor pláne ne legyen pénz azokra a táblákra sem, amelyek kötelezően írják elő a rosszak használatát! Ha ésszerű szabályzásra sincs lehetőség, akkor legalább hagyják abba a túlszabályozást!



De legalább jó sokba került. E tábla kirakása helyett inkább szedték volna le a tilalomtáblát. Most sem késő...

Olyan kerékpárút viszont nincs, ahol a lakott területen kívül – legálisan! – 50-nel hasító országúti versenyző biztonsággal összeereszthető lenne a gyalogtempónál alig gyorsabban kereköző gyerekcsoporthal. Ez olyan, mint a traktort felkűldeni az autópályára! Sokkal kisebb a sebességkülönbség, tehát a veszélytényező is, ha az erős, sportos bringás az autókkal használ közös útfelületet. Rádásul azt mutatja a tapasztalat, hogy a kerékpárosok jelenléte csillapítóan hat az autósok közlekedési stílusára, tehát forgalomtechnikai eszközök költséges létesítése helyett ingyen érjük el a kívánt hatást.

Mi lehet a megoldás? Ezt is részletesen kitárgyaljuk a későbbi írásokban, most csak annyit, hogy az első lépés nagyon egyszerű, és nem kerül semmibe: nem kell gyerekként kezelni a kerékpárost! Ne akarja helyette egy sosem bicikliző hivatalnok valahol az irodájában eldönteni, hogy mi veszélyes és mi biztonságos neki – majd eldönti saját magának, aki a maga irodájában embereket vezet, felelősségteljes döntéseket hoz, és a bőrén érzi, hogy egy adott helyzetben mire van szükség. Innen már automatikusan adódnak ésszerű tippek, például, hogy a kerékpárutat ne legyen mindig mindenkinek kötelező igénybe venni, legyen tere a józan egyéni mérlegelésnek.

Rajtunk is múlik



Kerékpár megáll, ész megáll. A körforgalomtól a következőig tilos biciklizni, onnan Pestig már szabad. Valaki itt nagyon eltolhatja a biciklijét...

Az akár csak egy tényleg buta tiltótáblát leszedetni akaró állampolgár úgy érezheti, hogy betonfalba ütközik. Hivatalok, hatóságok megrögzöttségeivel, az ott dolgozók kezét gúzsba kötő, elavult szabályokkal, kusza területgazdai és illetékességi viszonyokkal, forráshiánnyal találja szembe magát akkor is, ha csupa derék embert talál az asztal másik oldalán. Oly könnyű lesöpörni az érvelését: – Sajnáljuk, meg van kötve a kezünk...

Vannak azonban biztató jelek is. A rendszerváltás körüli fellazulás időszakában elárasztottuk bringákkal az erdőket, majd jött egy erdőtörvény, amely szinte teljesen kiűzött minket a paradicsomból. Azt hittük, hogy ez aztán évtizedekre bebetonozott egy tarthatatlan állapotot, de nem. Megváltozott a törvény, ma már nem ott szabad biciklizni az erdőben, ahol külön meg van engedve, hanem mindenütt szabad, ahol nem kimondottan tilos. Micsoda különbség! Talán áttörhetünk más falakat is.

Pozitív fejlemény, hogy létezik egy Közlekedési Koordinációs Központ, Kerékpáros Infrastruktúra Fejlesztési Osztállyal, amelynek, Berencsi Miklós személyében, aktív kerékpáros a vezetője. Ha egy ilyen kormányzati intézménnyel lehetünk egymás háttere, akkor bátran bemehetünk a szabályerdőbe is, majd csak sikerül elérni valamit.

Szeretném cikksorozatomban körüljárni a témát, megismerni álláspontokat, előmozdítani a kibontakozást. Természetesen nem egyedül akarom megváltani a világot, számítok az olvasók tapasztalataira, meglátásaira, ötleteire. Ez is olyan, mint a parlamenti választás: aki távol marad, elveszti a morgolódás erkölcsi alapját. Várom a hozzászólásokat, amelyeket az illetékesek felé továbbadva segíthetjük a munkájukat. Várom bizonyos szakterületek, például a jog képviselőinek jelentkezését, akik értékes adalékokkal járulhatnak hozzá a közös munkához, például megvizsgálva azt, hogy a kerékpárosokat sértő bizonyos korlátozások nem ellentétesek-e a személyek mozgásszabadságát megkövetelő európai uniós szabályozással. Egységben az erő: ha meg lehetett szervezni Critical Mass tömegfelvonulásokat, akkor meg lehet szervezni aláírásgyűjtéseket, demonstrációkat, polgári engedetlenségi akciókat is.

Persze sokkal szívesebben számolnék be arról, hogy a szabályalkotók és szabálybetartatók, az infrastruktúra-létesítők és egyéb szereplők meggyőzésével, barátságosan aktív együttműködésével sikerült elérni céljainkat, amelyek igazából valamennyi közlekedő közös céljai. Ebben segítetek, sok múlik rajtunk!

Karlovitcz „Pupu” Kristóf

Szentendre, a beteg város – képzeletbeli túra Puputól

Április 3-án Karlovitz kristóf újságíró (BikeMag), Vörös Csaba szentendrei kerékpáros (BringaZóna) és Pintér Ádám önkormányzati képviselő (Szentendre) együtt járták be a város kerékpárútjait. Az alábbi cikk a bekerekedés tapasztalatait összegzi. Pintér Ádám – aki a sporttal és ifjúsággal foglalkozó bizottság elnöke – megígérte, hogy a májusi testületi ülésre előterjesztést készít a kerékpárosok problémáinak megoldására.



Nem, ez nem a Párizs-Roubaix. Egy kis akadálypálya, edzettebbeknek, Szentendrén

Fényben fürdő ódon házak, napóra mutatja az időt, mindenfelé templomtornyok magasodnak, a korzó előtt ragyogva folyik a Duna. Az egész belváros egyetlen összefüggő műemlék, a múlt kedves tanúja. Emberléptékű az egész, fertilityóra alatt sétálva bejárható, közben megpihenve a hangulatos vendégházak helyek valamelyikében. Mintha Rab Ráby csizmája koppanna mögöttem a macskakövön, és az sem lepne meg igazán, ha patacsattogással befutna Krúdy Gyula fiákere. Csupa bolt, nyüzsgő külföldi és magyar, de pár lépésnyire csendes helyeket, kicsiny temetőt, meghitt templomkertet látni. Szentendre a béke, harmónia, a szépség, a nyugalom szigete a nyüzsgő nagyváros tözsomszédságában. Hegyek karéjazzák, összekötő kapocs a Dunakanyar felé, mintha nem lenne elég neki a maga szépsége, hanem továbbiak felé akarna utat nyitni.

De a fürkésző szem felfedezi, hogy Szentendre súlyos beteg. Lelki beteg. Derűs és boldogságot osztó lehetne, ehelyett kellemetlenül tüskés. Ellenséges az odalátogatóval, ellenséges a saját lakóival szemben. Titkos féreg foga rágja, zavaros kotyvalék mérgezi. Olyan, mint az elátkozott hercegkisasszony, aki kiutálja kastélyparkjából, erdszeivel üldözteti az arra járókat, de még a saját háza népét is. Vizsgáljuk meg szegényt, nézzünk a szemébe, próbáljunk rájönni, mi baja, hogyan lehetne meggyógyítani?



Na most merre? Ez fogadja a Leányfalu felől érkezőt

Tilalomfák

Német biciklista család érkezik Szentendrére, Leányfalu felől, a Duna-menti kerékpáros utat is magába foglaló Eurovelo 6-os nemzetközi bringás útvonalon. A Határcsárda után végigrázták magukat az amúgy szép ártér kerékpárútjának botrányos állapotú aszfaltján – megvolt az első benyomás! –, és a Pap-szigeti kempingnél kilyukadnak a 11-es úthoz. Azon „Merci-táblák” (traktornak, lovas kocsinak, kerékpárnak tilos) sorakoznak, de szerencsére a járda egyben kerékpárút, tovább pedálozhatnak, hogy az Ady Endre út szélén, megkopott sárga csíkkal leválasztott, kátyús kerékpársávon megint kijussanak a folyópartra. És ott úgy elakad a szabálytisztelő família, mint páncélos a tankcsapdában.

Egyenesen tovább, a hívogató Duna korzóra? Behajtani tilos! Netán jobbra, az utcákra? Aligha, mert ahol be lehetne jutni, az zsákutca, és egyébként is mindenféle járműnek tilos, „kivéve engedéllyel”. Tovább a keskenyke járdán? Ott is tilos, mióta a gátépítés során kézen-közön eltűnt a kerékpárút-tábla. Némi tanakodás után észreveszik, hogy a gátfal résén át le lehet térni egy vadonatúj aszfaltcsíkra a folyónál. Még szerencse, hogy éppen alacsony a vízállás, nincs elárasztva az út, mert akkor a szabályok betartásával tényleg nem maradna más, mint tolni a bicikliket – ami viszont nagy gyalázat lenne.



Rejtektút kanyarodik le a Duna-partra

Remek ez a parti út, de miért nincs jelezve? Mivel derék németjeink soha ki nem találnák, megsúgom nekik: mert a gát EU-s pénzből épült, és kizárólag az árvédelemmel kapcsolatos elemeket tartalmazhatott. Az utat „szervízútként” sikerült becsempészni a tervekbe és megvalósíttatni, de ha kitennének rá egy kerékpárút-táblát, akkor az EU ellenőrei megállapíthatnák, hogy nem rendeltetésszerűen használták fel a támogatást, és visszakövetelhetnék a pénzt.

Feltűnik, hogy a sétányt a gyalogos lába és a bringa kereke alatt mélyen süllyedő gyöngykavics borítja. Nem volt annyi eszük a városatyáknak, hogy ez így nem lesz jó? Dehogynem lett volna, csak hogy dísz-, vagy akárcsak egyszerű járóburkolat sem fér bele az árvédelem fogalomkörébe, az eredeti állapotot kellett visszaállítani...



Nem kerékpárút, mégis (vagy épp ezért) ez a legjobb!

Illetékességi határ

Remélem, felfrissültek a turistáink a korzón, mert újabb megpróbáltatások várnak rájuk. A Bükkös patak hídja után kerékpáros pihenőt alakítottak ki pár éve, de már nemigen használható: benőtte a bozót. Meddig tartana kipucolni? Egymagammak, kerti ollóval, talán félóráig. A városnak, a jelek szerint, éveig. Még jó, hogy tán észre sem veszik a vendégek, mert örülnek, hogy sima, új aszfalton gurulhatnak, de rövid ideig tart a megkönnyebbülés: a tenispályáknál már nem

egyszerűen zavaró, hanem veszélyesen magas púpok dudorodnak, nagyot bukhat, aki nincs felkészülve rájuk. Ezt a rövidke szakaszt miért nem sikerült felújítani? Hát persze: egy lépcsősorrig árvédelmi beruházás része volt az újraaszfaltozás, utána viszont már nem. El is maradt.

Az akadálypálya leküzdése után a Duna-parti kerékpárút következik. Szép fekvésű, széles, jó minőségű, kicsit kisimulhatnak rajta az idegek, csak a vízi telepnel figyelmeztetnek durva gyökérfelnyomódások, hogy hazánk csak innen nézve a Nyugat kapuja, onnan nézve a Balkáné. A kis csoport a Dera patak mentén ismét a 11-es úthoz érkezik. Itt kapják meg a kegyelemdőfést!



Budapest balra. Csakhogy szabályosan lehetetlen

Tábla igazítja útba őket: Budapest felé az aluljárón át! Lépcsőn le, lépcsőn fel... Igen ám, de a mama pótülésen viszi a kisebbik gyereket, a papa pedig utánfutón vontatja a família súlyos túrafelszerelését. Szabálykövető emberekként lekapcsolják az utánfutót, leszállítják és ölben viszik a kicsit, aztán több menetben átkinlódnak valahogy. Megvolt a mai élményük a szentendrei kalandparkban! Lesz miről gúnyolódni odahaza, epés blogot írni: az Eurovelo 6, a Duna-menti kerékpárút magyarországi szakaszára csak az menjen, aki nem riad vissza némi kihívástól és balesetveszélytől, kreatívan old meg nehézségeket, és ott is tud tájékozódni, ahol nem segítik, sőt kifejezetten akadályozzák ebben!

Jelenleg ez a szomorú helyzet. A jövőben viszont látszik némi fénysugár: most készülnek a tervek a teljes Eurovelo kiépítésére, amit a kormány és a város is támogat, talán ez hoz majd változást.



Kerékpárosok, a Dera patak mentén erre tessék...

Antikerékpáros skanzen

Szentendre egyik nevezetessége a Skanzen. Mi is lehetne megközelítésének a hely szelleméhez jobban illő módja, mint a kerékpározás? Csakhogy a Skanzent a Duna-partról, tehát a hazai és nemzetközi kerékpáros fővonalról biciklivel elérni lehetetlen. Pontosítva: a közlekedési szabályok betartásával, és végig kerekézve, tehát a kerékpár tolása nélkül nem lehet. Ám talán mégsem csalódik nagyot, aki megpróbálja, és kudarcot vall, hiszen mégis látott valamit: az egész város egyetlen nagy antikerékpáros közlekedési skanzen, amely a forgalomtechnikai hibák tömkelegét mutatja be, kis területre koncentrálva. Leendő úttervezőket ide kellene hozni: figyeljete, így nem szabad!



Talán ez az ügyesen elhelyezett tábla útba igazít?

Mielőtt bemutatnám, hogy mit hordott össze az oda nem figyelés, az összehangolatlanság, a hatáskörök széttöredezettsége, a nemtörődömség, a felelősség elhárítása, a kötelességszegés, a hanyag kezelés, a kerékpárosok pökhendi lenézése, a szakmai gőg és a szűklátókörűség, tisztázjuk, hogy nem egyedül a Skanzen elérhetőségéről van szó. Két út vezet ki a városból északnyugat felé: a Szentlászlói a Dömörkapu, és azon keresztül a Pilis aszfaltozott erdészeti útjai érhetők el, a Sztaravodain pedig a Skanzen, a Paprétre vezető erdészeti út, és Pilisszentlászló, meg tovább Lepence, a Dunakanyar. A most következők mindkettőre érvényesek.

Ezek az utak a 11-esről nyílnak, jelzőlámpás kereszteződéssel. Onnan kezdve kifelé remekül, legálisan biciklizhetők. Odáig viszont nem jutunk el. Szentendre, kiváló helyismeretű ismerőseimmel éppúgy nem sikerült használható útvonalat találni, mint magányos cserkészéseim során. Azért nem, mert nincs. A belváros keskeny, jórészt egyirányú, és szinte kivétel nélkül rettenetes, hézagos, hepehupás kockakövel kirakott utcácskák és terecskék szövevénye. Jó részük elég erősen lejtős is. Mint közlekedésmérnök és aktív kerékpáros, hadd mondjam ki: kerékpározásra száraz állapotban is nagymértékben alkalmatlanok, vizesen kimondottan baleset- és életveszélyesek. Ebben a labirintusban még nyeregben zötykölődve, vagy a biciklit botladozó léptekkel tolvá is nagyon nehéz eltalálni az említett utak kezdetéhez, mivel nincs kitáblázva. Nem kivétel az egyetlen jelzett útvonal a Bükkös patak mentén sem, mert egyrészt nem igazán oda vezet, másrészt részleteiben ugyanolyan gyötrő és veszélyes. A Skanzen és más túracélpontok kerékpáros forgalmát erőszakkal oda terelni bűnös felelőtlenség!



Megtorpanás: behajtani tilos táblák sora

Kettévágott város

De hagyjuk most egy pillanatra a kerékpáros turistákat, országúti edzésre a Dunakanyar felé száguldo sportolókat és a drótszamáron járó világjárókat – bármennyire megnehezíti, akadályozza mozgásukat a kerékpárellenes város, amelynek helyzeténél fogva a leginkább kerékpárbarát városnak kellene lennie, az egyszerű számárányok miatt az ő problémájukat messze meghaladja Szentendre lakosságáé. 27 ezer főről van szó, akiknek ez az otthonuk, akik itt élnek és szeretnének boldogulni.

Ezt a közös otthont brutálisan kettévágja a 11-es út átvezető szakasza. Tőle nyugatra van a nagy kiterjedésű, kertvárosi jellegű rész, ahol a legtöbben laknak, és keletre a belváros sok-sok vonzáscsúcsa: az önkormányzat, hivatalok, könyvtár, templomok, iskolák, üzletek. Autóba ülni, már akinek van kocsija, nem érdemes: tovább tart, mint biciklivel, parkolóhely kevés van, és a Korzón az is fizetős. Gyalogláshoz viszont túl nagyok a távolságok. Mindenki tudja, mi a jó megoldás: a biciklizés! Csakhogy azt ellehetetleníti a tilalma a 11-esen, a belvárosi állapotokat pedig épp most taglaltuk. Szentendrei kerékpárosok mesélik, hogy a házuk előtt autóba rakják a bringát, úgy hajtanak ki a egy-két kilométert városszéli parkolási lehetőségekhez, ahonnan bevehetik magukat a Pilis erdőségeibe. Normális ez?

Elfogadható, hogy a közügyeit önkormányzatának választott testületeivel intéző Szentendre feje felett egy távoli hivatal – a Magyar Közút – a maga hatáskörében, az érintettek megkérdezése nélkül korlátozhatta a lakosság és az áthaladók közlekedését? Hiszen a 11-es út nemcsak a vonzáscsúcsoktól választja el az „alvóvárost”, hanem bezárja az út mentén elhelyezkedő üzleteket, ott lakó családokat is.



Ott lakókat, üzleteket zár el a 11-es út tilalomtáblája

Egyetlen példa: ahol a Pap-szigetnél lekanyarodik a Duna mellé a kerékpáros útvonal, „Merci-táblát” raktak ki a 11-es Leányfalu felé vezető részének elejére. Ezzel rögtön hozzáférhetetlenné tették a biciklistáknak a tábla után található pizzázót, ABC-t és dohányboltot, hogy a később következő üzletekről ne is beszéljünk. Pedig nemcsak azért pattannak nyeregbe emberek, hogy Budapestről Visegrádra tekerjenek, hanem azért is, hogy Szentendrén belül mozoghassanak! És mi lesz azokkal, akik ezen az útszakaszon laknak? Adják el a bringájukat, amikor egy reggel arra ébrednek, hogy hozzájárulásuk nélkül betiltották az utcájukban a biciklizést, és ettől kezdve járjanak taxival?

Az már csak apró pikantéria, amelyre bizonyosan nem mulaszt majd el rámutatni a szentendrei antikerékpáros skanzen idegenvezetője, hogy a tábla után pár lépésnyire betorkollik egy kis utca, amely, ugyebár feloldja a tiltás térbeli hatályát – tehát van is, meg nincs is. Ez a visszás helyzet csak arra jó, hogy jól meg lehessen bírságnia szabályokat nem pontosan ismerő, vagy az igazáért kellő erővel kiállni nem tudó kerékpárost.

Az idő kereke

Szentendre vázolt problémáinak gordiuszi csomóját nagyon egyszerű elvágni: korrigálni kell néhány hibát lenni, a Duna-parton, és engedélyezni kell a kerékpározást az átvezető 11-es úton. Nagy az autóforgalom? Nem nagyobb, mint ugyanezen út budapesti szakaszán, ahol szabad biciklizni – legálisan 70 km/órával haladó autók mellett, míg Szentendrén 50 a limit. Nincs hely külön kerékpársávnak? A Nagykörúton sincs, mégis vidáman bicikliznek a csuklós buszok között. Tényleg a bringások biztonságát szolgálja a tiltás? Helyette alkalmazhatnának kerékpáros közlekedésre figyelmeztető jelzőtáblákat és burkolati jeleket, mint a Margit hídon. Csakugyan attól tartanak az illetékesek, hogy életveszélyesen bicikliző gyermekek és aggok árasztják el a négysávos utat? Ugyanezen gondolkodás alapján őrülség lenne a BuBi bérkerékpár-rendszer, amelyet bárki igénybe vehet, méghozzá a Főváros forgalmában!



Talán erre? Zsákutca, és egyébként is tilos

Magyarországon kiemelt sportágnak nyilvánította a kerékpározást a Kormány. A jogi keretek változásai is segítik azt a folyamatot, hogy kerékpározhatók legyenek útjaink, csak néhány a teljesség igénye nélkül:

- „a közúti közlekedésről szóló törvényben kimondásra került, hogy „a közutak tervezése, fejlesztése során úgy kell eljárni, hogy a biztonságos közlekedési feltételek valamennyi, a közúton közlekedni jogosult számára biztosítottak legyenek”. Vagyis kimondásra került, hogy **a kerékpáros**

közlekedés is a közúti közlekedés része, nem a közúti közlekedést nehezítő körülmény. Ez az elvi felhatalmazás adhat alapot a közlekedési tér újragondolásához, a közlekedési szereplők szemléletének ilyen irányú formálásához.”

- „2011-ben az egyes járműfajták behajtásának korlátozása kapcsán feloldották, miszerint a 6000 egységjárművet meghaladó átlagos napi forgalmú utakon a kerékpáros forgalmat tiltani kell, ha az úti céljukat a közelben lévő más – lényeges útnövekedést (általában 15-20%) nem jelentő – úton elérhetik. A jelenlegi szabályozás szerint ez már csak a külterületi szakaszokra érvényes. Ezzel a módosítással lehetőség nyílik a helyi funkciók integrálására olyan szakaszokon is, ahol korábban tiltott volt a kerékpározás.”



Gyere babám a bozótba! Kerékpáros pihenőhely...

Egyszerűen errefelé forog az idő kereke, túlhaladva a betonfejű, autóagyú forgalomszervezésen – ugyanakkor azt látjuk, hogy a Közút forgalomtechnikai gyakorlata szembemegy a nemzetközi tendenciákkal és a magyar törvényekkel. Nyilvánvaló, hogy szemléletváltásra van szükség: a meglévő utak felszabadításával egycsapásra hatalmas kerékpárút-hálózatunk lesz, úgy, hogy pénzbe sem kerül.

A kibontakozás érdekében mi is megteesszük, ami tőlünk telik: felhívjuk a figyelmet anomáliákra, amelyekre maguktól talán nem is gondoltak az egyéb feladataikkal leterhelt illetékesek, és józan szempontokkal, gyakorlati tapasztalatunkkal segítünk. Biztosan nem, vagy legalábbis nem kizárólag negatív hozzáállásról, hanem csak rossz beidegződésekről van szó, így Szentendre remélhetőleg hamar kigyógyul a betegségéből, és az ország többi részén is birtokba vehetjük a jussunkat!

Karlovitcz „Pupu” Kristóf



A Korzó déli vége: áthaladni tilos, csak célforgalom...