

## Érd MJV Városfejlesztési Bizottsága részére

Tisztelt Bizottsági Tagok!

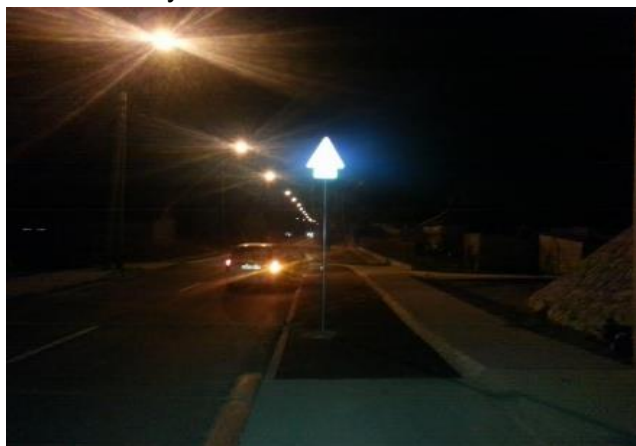
Érdligeten, a Duna utcában a Budapest – Székesfehérvár vasútvonal kétvágányúsítása keretében átépült a vasúti híd is. A régi, szűk közúti aluljáró helyett a két forgalmi sávnak megfelelő, akár autóbusszal is használható úrszelvényű keresztmetszetet alakítottak ki, kétoldali gyalogjáróval.



Az aluljáróban – látszólag – a kerékpárosokra is gondolt a tervező és a megrendelő, a nyugati oldali járda és a közút között kerékpárútnak tűnő aszfaltozott pályaszakasz is kialakításra került. Sajnos azonban (ismét) nem a kerékpárosoknak praktikus és biztonságos megoldás született, a következő okokból:

1. A közúttól elválasztott, egyoldali kialakítás egy leendő önálló, egyoldali kétirányú kerékpárutat sejtet a Duna utca mentén, a híd alatti szakasz egy ilyenhez kíván majd a jövőben kapcsolódni látszólag. Az ilyen kialakítás ugyanakkor feleslegesen drága és indokolatlan városi belterületen, főleg a Duna utcában, ami csak városi gyűjtőút, mérsékelt a forgalma, teherfoglalma nincsen.
2. A közlekedési célú kerékpározást belterületen az irányhelyes (közúti sávok menetirányával egyező) vonalvezetés támogatja a leginkább, mert ez egyértelműen csatlakoztatható a hálózat többi eleméhez. A biciklisek szeparálása a közúti forgalomtól, pl. önálló kerékpárútra terelése csak látszólag biztonságos, ilyen városi útszakaszon inkább növeli a konfliktuspontok számát és a balesetveszélyt. A Duna utcában olyan megoldás, mely az útfelület két oldalán kerül kialakításra, pl. irányonkénti (zárt vagy nyitott) kerékpársáv vagy kerékpáros nyom, sokkal megfelelőbb és biztonságosabb is lenne, mert segíti a kerékpárosok észlelhetőségét, forgalomba integrálását.
3. Ha a Duna utca többi szakaszán a fenti szemlélettel majd nem "kerékpárút"-ban gondolkozunk, hanem két oldali, irányhelyes megoldásban az útfelületen, akkor az aluljárónál e néhány 10 m-es szakasz miatt Érdliget felé keresztelni kellene a közutat. Ez életszerűtlen és felesleges konfliktuspontok alakulnak ki az autósokkal a le- és felhajtáskor, így véleményünk szerint senki nem is fogja a most megépített kis szakaszt használni.
4. El kell kerülni, hogy a most megépült kis szakasz legyen a későbbiekben az „igazodási pont”, amelyhez majd a Duna utca többi szakaszán is illesztik a kialakítást. Ez a Duna u. későbbi jól használható kerékpáros hálózati elemmé válását (pl. Érdliget-Duna-part-EuroVelo közötti útvonallá válását) lehetetlenítheti el. Ráadásul a Duna utca déli végén a 6-os úton az átvezetés az aldi felé (Sulák u.) pont az utca másik, keleti oldalán van.
5. A fentiek mellett emellett (szerencsére) egyoldali kétirányú kerékpárút vélhetően elférni sem fog sok helyen az utcában, amellett, hogy célszerűtlen is.

A képen látható hölgy tehát nem véletlenül a közutat használja (szerencsére teljesen szabályosan), hiszen számára ez a magától értetődő. Ráadásul az első képek készítése óta még egy jelzőtáblát is kihelyeztek – érthetetlen módon a leendő kerékpárút közepére. Ezzel nem csak célszerűtlenné, de már önmagában kifejezetten balesetveszélyessé is tették.



Amennyiben arra még lehetőség van, mert pl. nem történt még meg a műszaki átadás-átvétel, kérjük a Bizottság tagjait és a Város vezetését, hogy a kialakított megoldást terveztesse és építtesse át a kerékpárosokat tényleg segítő, de legalább nem életszerűtlen és balesetveszélyes helyzetbe kényszerítő megoldás érdekében. Amennyiben a Duna utcai vasúti aluljáró jelen formájában megmarad, fel fogjuk hívni az érdi kerékpárosok figyelmét rá, hogy azt saját biztonságuk érdekében ne használják, közlekedjenek továbbra is a közúton.

Levelünk mellékletében ismét összegyűjtöttünk néhány példát az ilyen városi környezetben jónak tartott és praktikus kerékpárosbarát megoldásokról, jellemzően a már Önök által is ismert forrásokból. Szerencsére a hatályos kerékpáros tervezési útmutatók, segédletek már megteremtik a megfelelő alapot, jól használható eszközöket tartalmaznak a kerékpárosbarát úthálózat kialakításához. Mivel nálunk sokkal fejlettebb országokban évekkel-évtizedekkel ezelőtt merültek fel a ma hazánkban előkerülő problémák (pl. hol és milyen megoldásokkal érdemes a kerékpárosokat vezetni), így abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy a kérdésekre adható jó válaszokat is ismerjük.

Reméljük, hogy a jövőben kritikai észrevételek helyett azzal foglalkozhatunk, hogy segítjük és hirdetjük egy-egy jól sikerült érdi megoldás létrejöttét. Ehhez ismét felajánljuk segítségünket, a Magyar Kerékpárosklubnál és az Érd Körbe Egyesületnél meglévő szaktudást és szemléletmódot.

Érd, 1013. december 9.

Üdvözlettel:

az Érd Körbe Egyesület és a Magyar Kerékpárosklub Érd és Térsége Területi Szervezetének tagsága és vezetősége

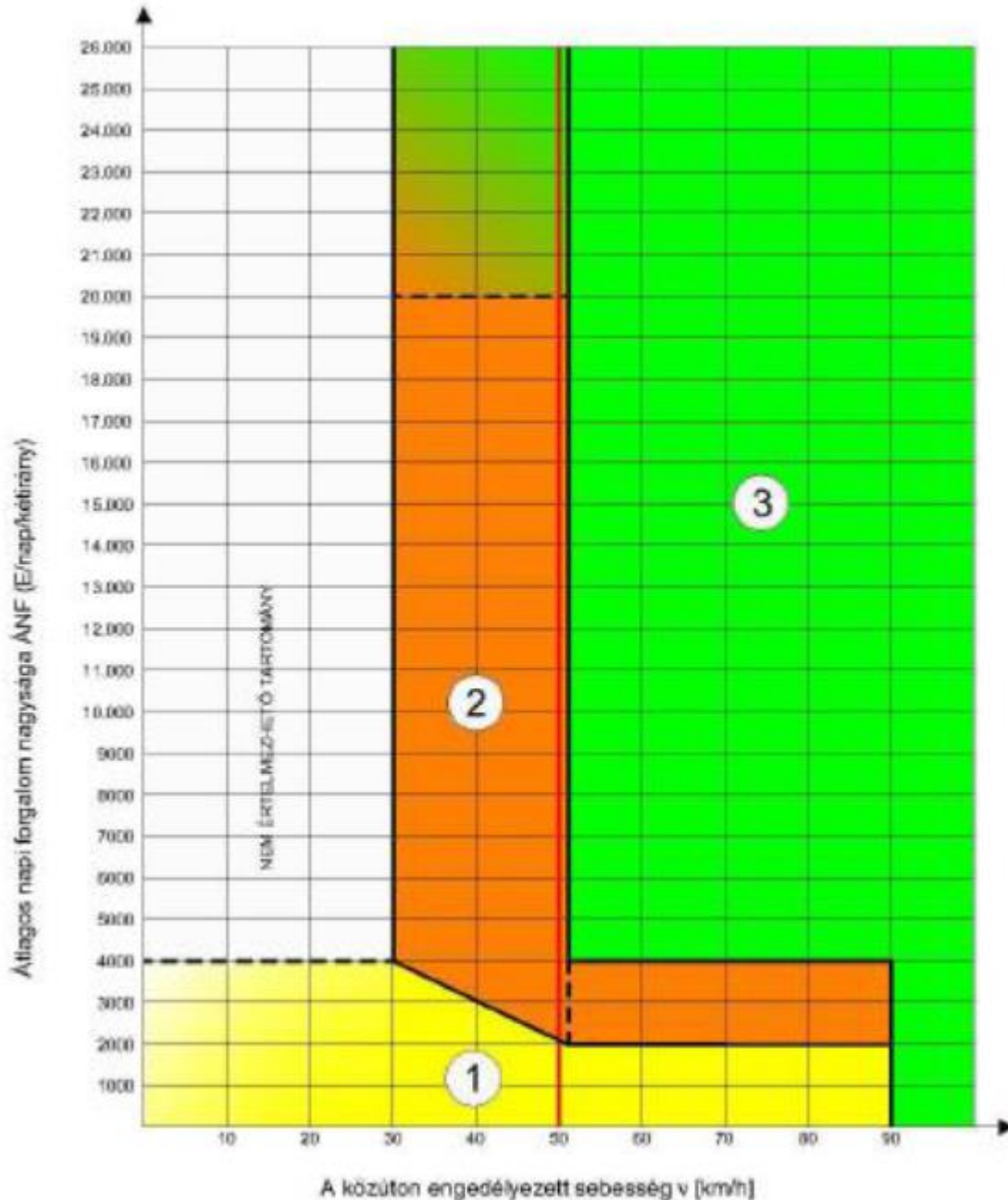
Csengeri Attila  
elnök  
Érd Körbe Egyesület

Süle Zsolt  
titkár  
Magyar Kerékpárosklub Érd és Térsége TSZ

## MELLÉKLET

A szeparáció csak akkor éri el a kitűzött célját, ha a kerékpáros közlekedés biztonsága és kényelme érdekében (is) történik!

A következő ábra az ÚT 2-1:203 Útügyi Műszaki Előírásból származik és azt mutatja, hogy a közúti és a kerékpáros forgalom milyen módon illesztendő egymáshoz. Az 1. (sárga) kategóriában a kerékpárosok elválasztása nem indokolt (vegyes forgalom zónája) – a Duna utca biztosan ebbe a kategóriába esik.



### Motorizált forgalom és kerékpáros forgalom elválasztása (ÚT 2-1:203)

Az ÚME már definíció szerint kerékpárforgalmi hálózati elemnek tekint minden olyan utat, amin nem tilos kerékpározni. Vagyis arra törekszik, hogy a kerékpárosokat a közúti forgalom részeként kezelje, ennek megfelelő műszaki megoldásokkal.

A következő oldalon belterületi használatra ajánlható megoldásokra hozunk példákat.





### **Kerékpáros nyom, nyitott és zárt kerékpársávok**

A fenti alapelveket és lehetséges megoldási javaslatokat az Érdi Kerékpáros Koncepció is tartalmazza. A Tanulmány fő üzenete, melyet fontosnak tartunk itt ismét kiemelni, hogy önmagában nem célravezető, így nem is kizárólagos cél az infrastruktúraépítés. A rendelkezésre álló eszköztár ennél sokkal szélesebb körű és sok esetben költség-hatékonyabb intézkedéseket tesz lehetővé (pl. a Duna utca esetében is). A kerékpárosokat nem elválasztani, hanem integrálni kell a forgalomba. A többi járművel együtt kell kezelni, ennek megfelelően a kerékpáros környezet megteremtése a közlekedésfejlesztési feladatok egy részterületeként kezelendő.

Érdi Kerékpáros Koncepció, 5.1 fejezet: „Minden egyes utcában önálló kerékpárút építésére sem mód, sem szükség nincsen. Kerékpárral ugyanis mindenütt szabad közlekedni, ahol azt a KRESZ nem tiltja. A cél tehát elsősorban nem új önálló kerékpárutak építése, hanem a meglévő infrastruktúra kerékpárosbaráttá tétele! Elválasztott kerékpárút kiépítésére kizárólag akkor kerülhet, kerüljön sor, ha a sorrend szerint magasabb rangú megoldások közül egyik sem valósítható meg, vagy azok bizonyítottan nem hoznák meg a várt előnyt a kerékpárosoknak.”