

KERÉKPÁRUTAK BUDAPESTEN

Budapest Városfejlesztési Koncepciójának egyik specifikus célja: "A kerékpáros közlekedés infrastruktúrájának fejlesztése a helyváltoztatásokon belül a kerékpározás 5%-os részesedésének 2015-ig való elérése. A hálózat távlati fejlesztésével a város területén a teljes ellátottság megteremtése, amelyhez távlatban legalább 300 km, középtávon mintegy 160-200 km útvonal valósítható meg."

Míg Nyugat-Európában már az alapinfrastruktúra részeként tartják számon a kerékpárutakat, addig hazánkban ezek megépítése csak az utóbbi években került fókuszba. Az európai uniós környezetvédelmi és közlekedéspolitikai követelményekhez tartozik a környezetbarát közlekedés támogatása, melynek szerves része, sok egyéb más mellett, a kerékpáros közlekedés elősegítése és ösztönzése is. Kerékpárosok pedig ott jelennek meg, ahol bicikliút van. Ezt mutatják a nyugat-európai országok, de Magyarország kisebb városainak tapasztalatai is. Általános tendencia, hogy egy jól kiépített kerékpáros úthálózat létrehozása után öt-tíz százalékra ugrik a kerékpárral közlekedők száma. Egybefüggő kerékpárút azonban sem Magyarországon, sem Budapesten nincsen kiépítve, a meglévők pedig nemzetközi viszonylatban nem számíthatnak kerékpárútnak, hiszen jelentős hányaduk a gyalogosúttal közös. Vidéken kedvezőbbek a feltételek a kerékpárutak megépítéséhez, mivel a területek nincsenek még annyira beépítve, azonban az összefüggő hálózat megépítését nehezíti, hogy az önkormányzatok fejlesztései nincsenek összehangolva. Az összesítések szerint a beruházásoknál Magyarországon elsőbbséget élveznek a turisztikai szempontból kiemelt területek, így a Fertő tó körüli, a Duna menti, a balatoni és a Tisza-Bodrog környéke. A két évvel ezelőtt kimunkált kormányzati kerékpározási stratégia szerint legalább 4000 kilométernyi útra volna szükség, ám az ügy "fontosságát" mutatja, hogy az előterjesztés a mai napig nem került a kormány elé.

Budapesten naponta ötvenezer ember közlekedik kerékpárral. Ez az összes közlekedés mindössze egy-két százaléka. Ez a szám ha elérné a fővárosiak öt százalékát, már százezerrel kevesebb közlekedő autót jelentene. Az alacsony részesedés oka elsősorban az, hogy a város beépített területeinek mindössze tizenöt-húsz százaléka közelíthető meg biztonságosan két keréken, autóval ugyanez a szám száz, tömegközlekedéssel pedig mintegy kilencven százalék. Ezt az arányt csak a kerékpárút-hálózat bővítésével lehetne javítani. A mintegy kétmillió lakosú fővárosban mindössze 135 kilométer hosszú a jelölt és védett kerékpárutak hossza. A nyolcszázezer lelkes Amszterdamban pedig 880 kilométer. Ha azonban nem a szélsőséges példát vesszük, Budapest ebben a tekintetben mindenképpen sereghajtó az európai nagyvárosok között. Az 1990-es évek elején a fővárosban 17 kilométer hosszú kerékpárút volt kiépítve, ami mára 135 kilométerre emelkedett. A valódi megoldás azonban egy körülbelül 450 kilométer hosszú, összefüggő kerékpárút-hálózat lenne. Budapesten ennek kiépítéséhez öt-hatmilliárd forintra lenne szükség, azaz tíz év alatt évi pár százmillió forintból megvalósítható lenne.

Az 1990-es évek elején indultak el a kerékpárút-építések. Bécs volt a minta, ahol több mint 600 kilométer hosszúságú bicikliút épült négy-öt év alatt, de Budapesten mindez nem valósult meg. A terv az volt, hogy mintegy négyszáz kilométeren a legfontosabb városrészek érintésével kiépüljön az úthálózat. Budapesten inkább a hét végi családok kerékpározása van túlsúlyban, de korábban Ausztriában is csak a szabadnapjaikon kerékpároztak az emberek,

míg később annyira megkedvelték ezt a sportágat, hogy átültették a mindennapos közlekedésbe is. Egyes vizsgálatok kimutatták, hogy az emberek öt kilométernél kevesebbet utaznak egy nap, és ez a távolság kerékpárral is kényelmesen megtehető, ráadásul elkerülhetők a parkolási nehézségek. 1996-ban el is kezdődött egy hosszabb távú fejlesztési program kidolgozása és kivitelezése, mely 2010-ben fejeződött volna be. A költségeket - 760 millió forintot - azonban csak az első három évre hagyták jóvá. Ennek keretében mára a kiépített szakasz 135 kilométerre nőtt, de hiába szerepel a távlati koncepcióban kívánatos közlekedési eszközként a kerékpár, 2003-ban nem lesz pénz új bicikliutak építésére. A tervek is készen vannak, de pénz nincs rá. Jelenleg Budapesten a jelölt és védett kerékpárutak hossza összesen 135 kilométer: szilárd burkolatú kiépített kerékpárutak, úttesten haladó kerékpársávok, kis forgalmú mellékutak alkotják a rendszert. A főváros a fejlesztések során szem előtt tartja, hogy az új szakaszok a már meglévővel egy biztonságosan járható, egységes hálózatot alkossanak. Az elmúlt tíz évben a főváros valamivel több mint egymilliárd forintot költött a kerékpárút-hálózatra, az utóbbi öt évben viszont csak saját forrásból fejlesztettek, mivel Budapest nem adott be pályázatot központi pénzekre. Ez azért történt, mert a költségvetést márciusban hagyja jóvá a közgyűlés és csak azután lehetett volna a pályázati anyagot előterjeszteni. A pályázat átfutási ideje, továbbá a főváros közbeszerzési eljárásának átfutási ideje együttesen olyan hosszú volt, hogy a folyó évi kivitelezést nem lehetett volna biztonságosan befejezni a tél beállta előtt. Kevés esély van arra, hogy a közeljövőben változás történjen, hiszen a fővárosnak nincsen kidolgozott koncepciója a kerékpárút-hálózat fejlesztésére. A jelenlegi ütem mellett egyébként több mint hatvan év kellene ahhoz, hogy a 2015-ig tervbe vett háromszáz kilométeres hálózat kialakuljon. A kerületek saját és pályázati pénzekből megépíthetik a főváros által megtervezett utakat.

Az utolsó százmillió értékű beruházás 2000-ben, az angyalföldi Gömb utca és a Szegedi út között mintegy 1300 méteren valósult meg. 2002-ben öt kilométer új út épült, ennek legmarkánsabb eleme a Duna mentén az Árpád hídtól a Parlamentig húzódó szakasz. Emellett összekötötték a Hősök tere környéki hálózatot. Rákospalotán is épülne kerékpárút a Fő út úttestjéből leválasztva. (A zöldek szerint a Rákos-patak mentének egyedülálló adottságai vannak a kerékpározáshoz. Ott haladhatna az EUROVELO nemzetközi kerékpáros vándorút nyugat-keleti regionális útvonala. Előbb persze a környezeti állapot jelentős javulása szükséges a betonteknőben futó, szemetes patak környékén.) Tervek szerint, kiépülhet a Hősök tere-Állatkerti út-Délibáb utca között egy újabb négyszáz méteres szakasz is. Kelenföldön a Hosszúréti patak menti kerékpárutat a Mezőkövesd utca- Kővirág sor-Szerémi út kerékpárút felé hétszáz méteres meghosszabbítását tervezik. A Róbert Károly körút-Árpád híd-Váci úton pedig 1100 méteren épül ki újabb kerékpárút. A következő években több mint háromszáz millió forint értékű beruházásként megépül a Duna-part regionális kerékpárútjának bevezető szakasza Dunakeszi irányában. Ígéretek szerint összekötik majd a XIII. kerületi Szegedi utat a zuglói Róna utcával, Csepelt és Pesterzsébetet pedig egy három kilométeres úttal kapcsolják egymáshoz. Tervezik a Budapest térségét érintő Duna-partok teljes hosszának kerékpárúttal való lefedését, valamint a csepeli gyorsforgalmi útra is szánnak ilyen utat, de a kevés pénz, és a kérdéses együttműködés miatt mindennek megvalósulása még várat magára. Budapest külterületén a természeti térségek megközelítése szinte lehetetlen, mert a vízművek használható, gyér forgalmú útjain kerékpárosok nem közlekedhetnek, de biztató, hogy ebben az irányban már megtörténtek az első lépések. Ezen túlmenően meg kell teremteni a feltételeit annak, hogy a fővárosban és a főváros környékén található, a budapestiek által leginkább kedvelt pihenőhelyek kerékpárral is elérhetőkké váljanak.

Egy régebbi felmérés szerint a budapestiek 40 százaléka nyeregbe szállna, ha javulnának a feltételek, hiszen az eddig megépült 135 kilométernyi kerékpárút sem használható jól, hiszen a hosszabb-rövidebb szakaszok nem kapcsolódnak egymáshoz, a jelenlegi kerékpárutak nyolcvan százaléka közös a gyalogosúttal, azaz tulajdonképpen semmit sem oldottak meg, csak a közlekedés két résztvevőjét uszították egymásnak. Ott pedig, ahol mégis biztonságosan biciklizhetnének - például az Andrassy úton -, az autósok rendszeresen elfoglalják a kerékpársávot, és ez ellen senki sem tesz semmit. A közutakat újra fel kellene osztani, úgy, hogy a biciklisek fizikailag védve legyenek, elválasztva az autósoktól. Problémát jelent az is, hogy nem törekednek arra, hogy ezek az utak jó minőségben készüljenek, így a Szentendrei út mellett haladó sávon az aszfaltburkolat felrepedt, és a kerékpárosok inkább az autóúton közlekednek. Sokan napi rendszerességgel is használnák a kerékpárt, ennek azonban az infrastruktúra - például biciklimegőrzők - kiépítése a feltétele. Nagyobb metróállomásokon zárt kerékpártárolókat kellene kialakítani, hogy a biciklisek biztonságos körülmények között otthagyhassák kerékpárjukat. A szentendrei és a pomázi HÉV-állomásokon összesen 24 ilyen bérelhető rekeszt telepítettek. Újpest városkapu megállónál viszont a kihelyezett tárolóból nemcsak a kerékpár tűnt el, hanem magát a tárolót is ellopták.

A fő gondot az jelenti, hogy a politikusok figyelmét az emberek nem hívják fel a kerékpárutak szükségességére, ráadásul rosszabb a közlekedési morál, mint tíz évvel ezelőtt. A közlekedési szakemberek és a kerékpáros-szervezetek véleménye megegyező: a közlekedési rendszert alkalmassá kell tenni a biztonságos kerékpározásra. Ehhez azonban a résztvevők kompromisszumkészségére és pénzre van szükség. Nem feltétlenül utak kellene, inkább a közlekedéskultúra hiányzik. Megszokott kép az Andrassy út Bajcsy-Zsilinszky út és Oktogon közötti szakaszán, hogy az úttesttől leválasztott kerékpársávon haladó biciklista kétségbeesetten fékez egy parkoló személygépkocsi hirtelen nyíló ajtaja miatt. A Kodály köröndig aztán tovább romlik a helyzet: itt már kerékpárosnak, gyalogosnak, rollerezőnek, görkoresolyázónak és kutyásnak kell osztoznia a járdán. Ez a megoldás állandó konfliktusok forrása, különösen, ha a bringások versenypályának használják a közös utat. Nem mentesek a szitkozódástól a mellékutcák sem: a békésen hajtó kerékpárosra sietős autós rázza az öklét. Látható: hiába népszerű a környezetbarát közlekedési eszköz, csak baj van vele, ha mások közé keveredik. A gépjármű-vezetők körében is szükség lenne szemléletváltásra, hiszen a rendőrség tapasztalata szerint gyakran hagyják figyelmen kívül az út mentén közlekedő kerékpárosokat.

Kényelmi szempontokból is hajlamosak vagyunk elfeledkezni erről a járműről, inkább az úthálózat tökéletlenségére fogjuk, hogy nem ülünk nyeregbe.

Az alapelv szerint a kerékpárnak járműként kis forgalmú utcákban az úttesten a helye, csak a forgalmas utak mellett van szükség külön kerékpárútra. A két megoldással kijelölt kerékpáros-főhálózat hossza körülbelül 140 kilométer. Ebből mintegy 100 kilométer az úttesttől elkülönített kerékpárút. A legjobb megoldás az lenne, ha a nagy forgalmú utak mellett haladó belső utcákból kitiltanák az autós forgalmat, és a kerékpárosok ezekben az utcákban közlekedhetnének. Sok helyen nincs átvezetés a kerékpárutak között, ezeket a hiányokat kellene minél hamarabb orvosolni. Több felmérés megerősítette: bármilyen céllal használnak is az emberek bringát, a közlekedésbiztonságot alapvetően fontosnak tartják.

Eközben a két keréken járók különösen kiszolgáltatottak a balesetekben, hiszen a gépjárművezetők gyakran nem veszik "emberszámba" a biciklistákat. A legveszélyesebb helyek azok, ahol a kerékpárút az autóforgalmat keresztezi. Az autósok ugyanis a legritkább esetben adják meg a kerékpárosoknak az elsőbbséget. A közlekedésbiztonsággal foglalkozó kimutatásokban számon tartják a bicikliseket a balesetek okozói között. A személygépkocsi-

és a teherautó-vezetők után legnagyobb számban ők a felelősök a személyi sérüléssel járó balesetekben. Két éve 193, tavaly 144 esetben volt vétkes kerékpáros. Ez ugyan javuló tendencia, de a biciklisek éppen védtelenségük miatt gyakran vannak sérülésnek kitéve, függetlenül attól, hogy okozói vagy szenvedői egy-egy koccanásnak.

1997-ben sok kerékpár-baleset okozott fejfájást a szakembereknek, ezért az iskoláskorú gyerekek körében történt oktatásra és propagandára kellett kiemelt figyelmet fordítaniuk. Ez meghozta az eredményt: a kerékpárral elszendvedett gyerekbalesetek száma 2001-re jelentősen csökkent. 1997-ben a fővárosban ötvenegy, tavaly harminc balesetet okozott kerékpáros gyerek. Közlekedési szakemberek szerint a csökkenés különösen kedvező, ha figyelembe vesszük, hogy egyre többen kerékpároznak.

A biztonságosabb kerekezés egyik feltételét, a passzív biztonsági eszközöket egyre szélesebb körben használják, sokan viselnek sisakot. Biztonságukért azonban nemcsak maguk tehetnek. A biztonságos közlekedést jelentősen javítaná a kerékpárút-hálózat bővítése. A közlekedésbiztonsági szakemberek szerint nem tekinthető kerékpárútnak az, ha a járdára vagy az úttestre egyszerűen kerékpársávot festettek fel. Ez a gyalogos-biciklis és az autós-biciklis konfliktusok egyik forrása, nem szólva arról, hogy az autóktól elvett kerékpársáv hamis biztonságérzetet ad a kerekeseeknek, ami éppen hogy növeli és nem csökkenti a balesetveszélyt. Pontosan azt sem lehet tudni, hogy mennyi gyalogos-biciklis koccanás történik, amiben lehet, hogy van könnyebb sérült, de nincs rendőri intézkedés. Számuk évente több százra tehető, csak éppen a kimutatásokban nem jelenik meg.

Gyalázatosan rossz állapotban vannak a kerékpárutakat kijelölő piktogramok és felfestések. A zömmel a járdákon haladó bicikliutak sávjai, valamint a keresztezésekben a kétkerekűekre figyelmeztető jelek szinte már láthatatlanok, ez pedig komolyan veszélyezteti a közlekedés biztonságát. További problémát jelent, hogy megfelelő kimutatások híján azt sem lehet pontosan tudni, hol kellene újrafesteni a sárga csíkokat. A jelzések karbantartása, függetlenül attól, hogy kerületi vagy fővárosi úton vezet-e a bicikliút, a Városháza, ezen belül pedig a közterület-fenntartó társaság feladata. Utóbbi cég ellenőrei útján tájékozik a forgalomtechnikai jelek állapotáról, pénz híján azonban általában elmarad a festékcsíkok felújítása. A főváros idei költségvetése háromszázhatvanmillió forintot, tehát a korábbinál lényegesen nagyobb összeget tartalmaz az útburkolati jelek felújítására. Ebből valamennyi a kerékpárutakra is jut, a forrás nagy részét azonban a gyalogátkelők láthatóvá tételére költik - százmilliós nagyságrendű összeg kellene a 130 kilométernyi biciklihálózat teljes felújítására, de ennyi biztosan nem marad a feladatra.

A nem túl rózsás helyzet miatt több fórumon is szóba került már, hogy külön kasszát kellene létrehozni a kerékpárutak karbantartására. Ennek csak egy akadálya van, a politikai döntés hiánya.

Nem segíti elő a környezetbarát közlekedési forma népszerűsítését, hogy félbemaradnak a kerékpárutak: gyakran évekig állnak anélkül, hogy bármilyen kapcsolatuk lenne a már kiépített hálózattal. A leginkább sürgető feladat ezeknek a torzóknak befejezése.

Pest megyében is hasonlóan kilátástalannak látszik a kerékpárosok helyzete. Hiábavalónak tűnik minden lobbizás egy jól használható, biztonságos úthálózat megépítéséért. Jelenleg ugyanis nemhogy egységes tervek nincsenek, azt sem tudja senki, hogy pontosan hány kilométer kerékpárút épült eddig a régióban. Ennek oka, hogy a kerékpárutak építését települési önkormányzatok kezdeményezhetik, és nincs olyan szervezet, amely összefogná ezeket a törekvéseket.

A kerékpárutak építését összefogó szervezet hiányával magyarázható, hogy - a rendszeresen kerekedők becslései szerint - az összesen hatvan-hetven kilométernyi megyei úthálózat, a budapestihez hasonlóan, nem egységes. Egy-egy településen épült néhány kilométernyi út, de most a Budapest és Leányfalu között vezet az egyetlen nagy, egybefüggő szakasz.

A főváros érdeke is, hogy megépüljön a többi szakasz. Ha elkészül, Budapestig érne a nemzetközi útvonal, s ez fellendítené a térség kerékpáros turizmusát. Ez óriási bevételeket jelentene, hiszen a biciklivel érkező turista az egyik legjobb vendég: mivel csak kis csomagokkal járhatja a világot, sok mindenre kell költenie utazása során. az utóbbi években állami támogatással több kerület önállóan is kialakított bicikliutakat, ilyen beruházásban azonban évente csak egy-két kilométerrel bővül a hálózat. parkolás szabályainak megsértése rendőrségi ügy, ezzel sajnos a főváros nem tud mit kezdeni.

Természetesen történnek – elég minimálisnak tekinthető – előrelépések is. Például, hogy a BRFK vállalja, hogy a főváros kerékpárútjain fokozott mértékben ellenőrzi a szabálytalanul parkoló gépkocsikat és vezetőik ellen eljárást kezdeményez. Vállalja továbbá a kerékpárosok közlekedés-biztonságát célzó akciók szervezését, amelybe bevonja az egyesület aktivistáit. A kerékpáros szervezetek pedig a biciklisek körében és az azokat támogató szervezetekkel közösen széleskörű propagandát fejt ki a KRESZ előírásainak betartása érdekében.

Nemrégiben tette közzé a Városháza a főváros frissített tartalmú kerékpáros információs térképét. A hatodik alkalommal kiadott, Kerékpárral Budapesten című ingyenes kiadvány nemcsak a kijelölt útvonalakat, hanem a kerékpáros vonatkozású KRESZ-táblákat is ismerteti. Január elsejétől minden fővárosi útfelújításnál meg kell vizsgálni kerékpárút építésének lehetőségét.

2002-től az egyirányú úton az adott közút kezelője különleges sávot jelölhet ki, amelyet a kerékpárosok az egyirányú utca rendes irányával szemben is használhatnak. Az egyirányúságot mutató táblán azonban ezt egy kis biciklipiktogrammal ajánlott jelezni. Ezentúl lámpás kereszteződésben, ha a kerékpáros balra akar fordulni, az autósoknak előre kell engedni, és ha az út szélén kátyúk, pocsolyák vagy hulladék található, a biciklis beljebb húzódhat, az út közepe felé. Ezenkívül immár legálisan használhatják a buszsávot a kerékpárosok, ellentétben az autósokkal.

És végül, néhány külföldi kezdeményezés.

Norvégiában sok helyütt az állam fizet azért, hogy az emberek kerékpárral tegyenek meg rövidebb szolgálati utakat. A cél az autóhasználat csökkentése mellett a lakosság erőnlétének javítása. Igaz, hogy legfeljebb csak 5 kilométerig díjazták a pedálozást, és a fizetett biciklizésbe nem számít bele a munkahelyre való bejárás sem

Bécsben ingyen "bérelhetnek" kerékpárt a belvárosban teendő rövidebb utakra. A bérleti rendszer Bécsben rendkívül egyszerű: akinek biciklire van szüksége, bedug a résbe egy kéteuros pénzermét, elkarikázzik, majd amikor meg akar válni az eszköztől, leállítja egy másik állványnál, kiveszi és zsebre teszi pénzét, éppen úgy, mint az élelmiszer-áruházakban a bevásárló- kocsiknál. A közhasznú bicajok külön e célra készültek: feltűnő pinkszínű, citybike típusú járművek igen robusztus kivitelben. A nem túl vonzó, ám jellegzetes szín egyik oka állítólag az, hogy így talán kevésbé kötik majd el a várhatóan igen népszerű közlekedési eszközöket. Ugyanezért külön e célra kifejlesztett módon rögzítik az alkatrészeket, amelyeket így csak speciális szerszámmal lehet elmozdítani. A háromsebességes kerékpárok defektbiztos gumik vannak, s kisebb tárgyak szállítására alkalmas kosarakat szereltek a kormány elé. Egy karbantartó csoport emberei a belvárost járva a kisebb hibákat a helyszínen kijavítják, s esetleg arról is gondoskodnak, hogy jól oszoljanak meg a biciklik a városban. Bécs városa az ingyen bérelhető kerékpárok intézményét az első

három évben 1,3 millió euróval, vagyis az indulási költség mintegy felével támogatja, a többi két nagy szponzor vállalta. A Bécshez hasonló különös kezdeményezés nem biztos, hogy ebben a formában Budapesten is megállná a helyét.

A közlekedési morál, a köztudat, e téren egyelőre ugyanannyi kívánnivalót hagy maga után, mint az utak megléte és fizikai állapota.