

Budapest székesfőváros kerékpárútjainak állapotjáról

Szeretném már az elején leszögezni: ez a cikk nem a kerékpárutak ellen szól, csupán azt szeretném, hogy az illetékesek felfigyeljenek az egyre égető problémákra, s mihamarább orvosolják, hiszen egyre több embertársunkat érint e kérdés.

Nagyon rég tekerek már, s az utóbbi időben egyre inkább bánt az az állapot, mely ellen most felszólalni kívánok. Egyszerűen tűrhetetlen állapotok uralkodnak a városban, s nyugodtan kijelenthetem, az egész országban kerékpárutak szempontjából. Észrevételeim szerint kerékpárutakat mindössze kampányszerűen építenek, tehát egy önkormányzat, szervezet, zöld mozgalom csupán azért épít kerékpárutakat, hogy növelje népszerűségét, és elmondhatja magáról: bezzeg ő is épített kerékpárutat. De! Arra már senki sem gondol, hogy ezeket a felépített utakat valakik használják, karban kéne tartani, s ne adj' Isten tovább is kellene építeni, azaz fejleszteni. Ezen kampányszerű építkezéseknek csupán az a baja, hogy nem logikusan épülnek, azaz össze-vissza, összefüggéstelenül, egymástól elkülönítve. Tehát elmondhatjuk, hogy útjaink a semmiből a semmibe vezetnek. Nagyon jó példa erre az Egér út mellett futó kerékpárút, melyet egyszerűen elfelejtettek a 7-es út és a Kőérberki út között megépíteni, de már a Kőérberki úton megvan a Gazdagrét-Kamaraerdő út. Kérdem én: Hol itt a logika?

Már-már közröhej témája kerékpárosok között az az állítás - mellyel a kerékpárutak építését alátámasztják -, hogy biztonságos. Sajnos a statisztikák és a tapasztalat nem ezt igazolja! Ha én el akarok jutni A-tól B-ig, biztonságosan akkor megtehetem, ha a kerékpárút mindennemű kereszteződéstől, gyalogostól, kapualjtól, oszloptól, parkoló autótól és ki tudja még hány veszélyforrástól hermetikusan elzárt pálya lenne. De ez sajnos sehol nincs így!

És akkor nézzük a veszélyforrásokat, és esetleges megoldásait:

1. Fel és lehajtás, keresztezések, figyelmeztető jelzések, útszélesség:

A kerékpárutak elsőszámú veszélyforrását én ott látom, hogy túl szűkek. A szűk járdákra benyomorított alig 2 m-es "pálya", nem elég széles ahhoz, hogy két kerékpáros kényelmesen, egymás veszélyeztetése nélkül, biztonságban elhaladjon egymás mellett. Megoldásként célszerű lenne minimum másfélszer ekkorára, tehát minimum 3 m-re építeni az utakat.

Legveszélyesebb a közlekedésben a kerékpárosnak a kerékpárútra való fel és lehajtás, legfőképpen akkor, mikor az út túloldalán van az illető kerékpárút. Ezen művelet során a legvédtelenebb a kerékpáros, hiszen egyszerre kell a járművekre figyelnie, arra, hogy a túl szűkre és élesre sikerült bevezető szakaszokra sikeresen rákanyarodjon, s ki tudja még mire kell figyelnie. Kicsit olyan, mintha egy autós a száraz útról hirtelen jeges szakaszra érne, megváltoznak a körülmények. Feljutás után már csak a cölöperdővel kell megverekednünk, melyeket fura mód nem tudják úgy letenni, hogy egy kerékpáros szélesebb kormányval, vagy netalántán csomaggal el tudjon menni kettő között. Ha ezen akadályokon is túlverekedtük magunkat, jön a kereszteződés, ahol mindig veszélyeztetettek vagyunk. Hiányoznak azok a figyelmeztető, védő rendszerek, melyek a biztonságos közlekedést segítenék a kerékpárosoknak, az autókkal szemben. Ilyen lehetne, pl.: a kis utcák végénél a kerékpárút előtt egy fekvőrendőr, illetve időben, megfelelő távolságban kitett figyelmeztető tábla. Sajnos a balesetek jelentős többsége abból adódik, hogy az autós nem adja meg a kerékpárosnak az elsőbbséget. Külön veszélyforrás, ha be sem látható valamelyik út, pl.: bokrok az út és kerékpárút között, kis utcákban vezető járdás kerékpárút (Kacska utca-Széna tér kerékpárút), parkoló autó a kereszteződésben, stb. Számomra külön rejtély, miért kell egy kerékpárútnak a mellette futó utat többször is keresztezni. Ezzel csak egy újabb veszélyforrást iktatnak be az útba, nem beszélve az asszinkronizált lámpákról, ahol ráadásul nő a várakozási idő is,

különben is én nem azért akarok kerékpározni, hogy a zöldre váltást várva álldogáljak egy kereszteződésben.

Ha már sikerült feljutnunk és sikeresen túljutnunk a keresztezésekben, akkor jön a következő probléma és veszélyforrás a táblák hiánya. A figyelmeztető táblák kérdéséhez igen érdekesen állnak hozzá a tervezők, üzemeltetők, kivitelezők. Mivel a kerékpáros is JÁRMŰ így őt is megilleti a saját útján - sőt nem csak ott! - a megfelelő tájékoztatás, figyelemfelkeltés. Jelenleg néhány tábla van csak kint egy átlagos kerékpárúton. Ezek az út minősítésére szolgáló tábla valamelyike (erről még lesz szó később), az "elsőbbségadás kötelező", a "stop" és a "kerékpárút vége" tábla, általában semmilyen előjelző tábla nem kíséri ezeket. Legbrutálisabb és egyúttal a legveszélyesebb a "kerékpárút vége" tábla, hiszen sehol nincs kitéve figyelmeztetésképpen, hogy mennyi méter múlva szűnik meg a nekünk kijelölt út (talán egy ilyen táblát láttam több tízezres tekerésem során, az pedig Csongrád városában volt). Ezeket biztonságunk érdekében mihamarább illene pótolni. De ilyen lehetne még a keresztezésekre való figyelmeztető tábla is.

2. Burkolat:

Ez az a dolog, ami leginkább meghatározza a kerékpáros élményeit a kerékpárutakról. Legjobb az öntött aszfalt, feltéve, ha egyenletesen csinálják meg. A mostanság elterjedt színes "hullámkövekből" épült utak egyenesen kibíratatlanok. Ráznak, hullámosak és könnyen "kilyukadnak", oly módon, hogy kiszednek vicces kedvű emberek néhány elemet. Emellett nagy hátránya, hogy a hézagok között a fű igen hamar átbújik, így visszahódítja a természet a tőle elvett területeket, s használhatatlanná válik az út. Nagy problémát jelent, ha ezeken a köves utakra egy autó rátéved, mivel súlya alatt az alaptalan út megsüllyed, s nyomvályús lesz, így megint csak veszélyforrás lép fel. Mindezekre igen jó példa az Egér út mellett menő út, a 7-es út környezetében lévő szakasza. Véleményem szerint száműzni kellene ezeket az alap nélküli burkolatokat.

Másik igen nagy probléma a csatornafedelek, a távközlési kábeleket rejtő aknafedelek, csatorna-vízvezető árkok rácsai. Ezeket fura mód nem képesek szintbe építeni, illetve megfelelő módon rögzíteni. Újabb veszélyforrás a csatorna rácsának kifordulása illetve a nem megfelelő bordázat kialakítása. Rendszeresen találkozunk olyan rácsokkal, melyek a menetirány irányába vannak rácsozva, s nem keresztbe. Példa erre a Gazdagrét-Kamaraerdő kerékpárút, de akármelyiket felhozhatom.

Igen sok gondot okoznak, és nagy kellemetlenségekkel járnak a felbontások, majd a rossz helyreállításból fakadó burkolati hibák. Miért nem tudják az illetékes szervek (gázművek, csatornázási művek) időben megcsinálni a közműveket, akkor mikor még fel van ásva a terület, miért kell az új - illetve a már kész - utakat keresztbe vagy hosszába újból fölbontani? Legjobb példa az ementáli sajtóhoz hasonló dunaparti kerékpárút a városon belüli szakasza. Egyszerűen csak össze kéne hangolni a felújításokat, csupán egy kis szervezés kellene!

Sajnos az utak karbantartása sincs megoldva. Rettentő sok kavics, vicces kedvében lévő részeg által összetört üvegmaradványok, sár és egyéb törmelékek borítják el útjainkat. Ez, azon kívül, hogy rettentő ronda látvány, még balesetveszélyes is. Nem a természetre kéne bízni a takarítást!

Ezen ponthoz tartozik még a szintkülönbségek, főképpen a keresztezésekben. Állandó probléma és folyamatos ügyeskedésre és különböző akrobatikus mutatványokra készítette az állandó ugratásokkal, a "jól" szintbe épített utakon. Ausztriában és más Uniós országokban az 1 cm-es szintkülönbség sem felel meg, míg nálunk a 20 cm sem ritka! Lásd a Kossuth téren menő kerékpárutat a villamosnál elvágott szakasza. Egész egyszerűen át kéne venni az Uniós előírásokat erre is!

3. Autók, gyalogosok, elnevezések:

Mint már említettem a kerékpáros és kerékpárja együtt járművet alkot. Ez az a tény, melyet autós társaink autóba szállás után azonnal törölnek az agyukból. A KRESZ felhatalmaz minket pl.: előzésre, balra kanyarodásra (de miért csak lakott területen belül?), stb. Így mi is részesei vagyunk a forgalomnak, ugyanolyan jogokkal. De maradjunk a kerékpárúton, s a gondolatmenetünket folytassuk! Rettentően zavaró az a megoldás, mely egyre inkább elharapódzott "kerékpárút-építés" gyanánt, hogy egyszerűen egy régi gyalogosjárdára festenek két folyamatos sárga csíkot, s elnevezik kerékpárútnak. Ilyennel számtalan egyel lehet találkozni, pl.: dunaparti kerékpárút, Kossuth téri, stb. Minden kerékpáros nevében ezt a módszert ki kérjük magunknak! Építsenek rendes elkülönített utakat a gyalogosoktól!

A gyalogosokkal kapcsolatban igen sok példát lehetne fölhozni, de erre nincs most hely. Folytassuk a parkoló autókkal. Hol van az a szerv, kinek felelnie kéne annak az autósnak, ki nem megengedett helyen parkol? Talán nincs is ilyen? Nem jut el az autósnak a csöppnyi beszűkült agyáig, hogy a sárga csík nem azért van a járdán - vagy bárhol másutt -, hogy a kerék azon foglaljon helyett. Olyan, mintha az autópályán a két sávból másfelén egy teherautó állna keresztbe, s a maradék fele kéne elslisszolni.

Számtalan fajtája van egy kerékpárútnak. Ilyenek: a "kerékpárút", a "kerékpársáv", a "gyalog- és kerékpárút", hogy csak a legfontosabbakat említsem. Ezek közül a legveszélyesebb a gyalogúttól egy sárga vonallal elválasztott vagy beleépített (belefestett, vagy be sem festett) kerékpárutak. Ezeket egytől egyig meg kéne szüntetni, mind a gyalogosok, mind a kerékpárosok biztonsága érdekében! Építsenek tiszta elkülönített kerékpárutakat a biztonság érdekében. Egyébként a KRESZ megengedi, hogy Gyalog- és kerékpárút (felül a gyalogos, alul a kerékpár kék tábla) esetén mehetek a mellett futó úttesten is!

Ezek csak néhány probléma a kismillió-egy közül. Véleményem szerint a sarkunkra kellene állni és szorgalmazni, hogy végre legyen "tulajdonosa" a kerékpárutaknak. El kellene érni, hogy ilyen áldatlan állapotok miatt ne legyen kötelező a kerékpárút használata, csak ajánlott, megválasztható alternatíva legyen a biztonságosabb közlekedést megcélózva. Rendszeresen találkozom olyan utakkal, ahol le vagyunk tiltva a közútról, s a kerékpárút pedig lehetetlenebb helyzetekből a veszélyes szakaszokon keresztül kanyarog a főút mellett, még több veszélyt hozva a kerékpárosra. Példa erre a Szentendrei út, és a mellette amorf módon kanyargó, helyenként földutas kerékpárút. Ilyen állapotok mellett nem hogy segítene a kerékpárút a kerékpáros közlekedést, de még hátráltatja is.

Lehetséges hogy túl sok az elvárásom ezen közlekedési formától, de sajnálatomra igen sok kerékpáros bajtársaimtól hallom vissza ezeket a problémákat. Feltennék néhány kérdést, hogy tisztázhassuk a problémákat:

- A kerékpárutat tervező soha nem ült kerékpáron? Ha így van miért engedik tervezni?
- Hol vannak a karbantartók, bírságotlók, stb., kik rendet tehetnének?
- Miért kell a hatóságnak szekálni a kerékpárost, ha nem kíván a gyalogosokkal osztozni a járdán?
- Miért engedik életveszélyes, közlekedésre alkalmatlan kerékpárutakat építeni, kivitelezni?

Lehetne ezen kérdéseket a végtelenségig folytatni, de nem ez a cél, hanem az, hogy felfigyeljenek, s megfontolják végre annak a véleményét, kinek építik az utakat. Úgy érzem ideje tenni a visszásságok ellen, mert egyre több embert érint ez a problémaköteg ebben az országban, városban.