

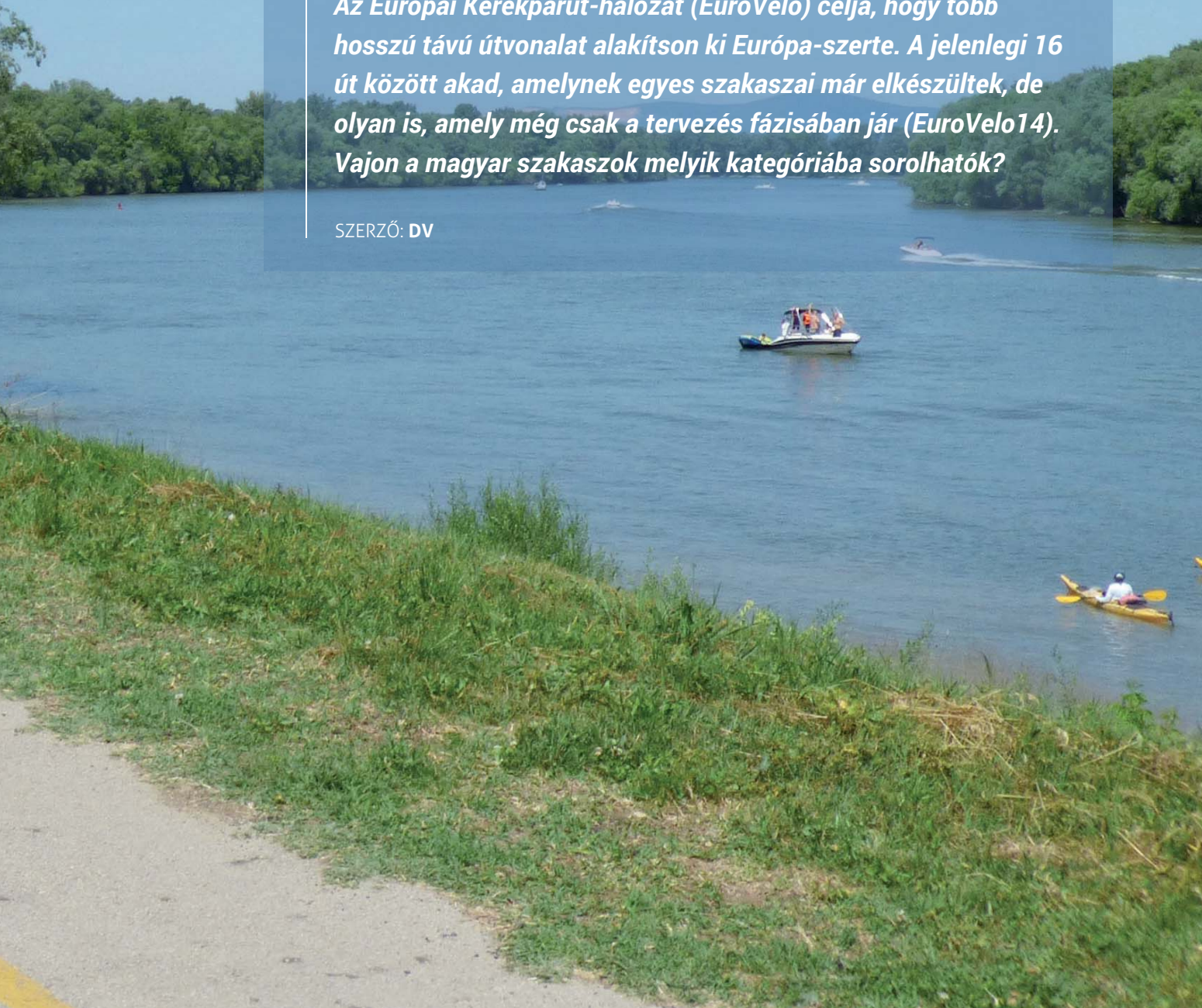


*Az EV6-os szakasza
Szentendre előtt*

EUROVELO MAGYARORSZÁGON

Az Európai Kerékpárút-hálózat (EuroVelo) célja, hogy több hosszú távú útvonalat alakítson ki Európa-szerte. A jelenlegi 16 út között akad, amelynek egyes szakaszai már elkészültek, de olyan is, amely még csak a tervezés fázisában jár (EuroVelo14). Vajon a magyar szakaszok melyik kategóriába sorolhatók?

SZERZŐ: DV





Az EuroVelo (EV) utakkal az Európai Kerékpáros Szövetség (ECF) célja, hogy az embereket kerékpározásra bátorítsa. A szövetség feladata, hogy koordinálja, tanúsítsa az utakat, de akár a státusz megvonásáról is dönthet.

Az EV jelenleg tervezett teljes hossza meghaladja a 70 000 kilométert, amelyből több mint 45 000 kilométer már elkészült. A páratlan számmal jelölt utak észak–déli irányban haladnak, a páros számmal jelöltek pedig vagy nyugat–keleti irányban, vagy körutak. Észak–délből több van, ezért nincs – egyelőre – 16-os út. Ugyanakkor jó hír, hogy elkezdődtek a 14-es út előkészítési munkálatai. Ez Magyarországot is érinteni fogja, ráadásul várhatóan egy igen népszerű szakaszon: Balaton és Budapest között.

Az EV utak kialakítása nem feltétlenül jelenti új kerékpárutak építését, sokkal inkább a már meglévők összekötése a cél. Persze ott, ahol szükséges, azok felújításával, hiányzó táblák kihelyezésével. Magyarországon jelenleg három EV útvonal halad át: a Duna mentén az EV6, a Tisza mentén az EV11, az osztrák, szlovén, horvát, szerb határunk mentén az EV13, a Vasfüggöny kerékpárút.

Az utak közül a legismertebb az EV6, amely az Atlanti-óceántól 10 országon keresztül, 3653 km hosszan vezet egészen a Fekete-tengerig. Hazai szakasza 450 kilométer, és Budapestet is érinti. Első lépésként a Rajka–Budapest közötti szakaszt kell kerékpározhatóvá tenni (már ott, ahol ezt az út állapota megkö-

Az EV6 franciaországi szakaszán

veteli, de ez szinte a teljes Győr–Budapest közötti szakaszra igaz). A szándék mögött rejlő akaratot bizonyítja, hogy a hazai fejlesztési programokban ez kiemelt célként szerepel. Ettől függetlenül sokáig nem volt egyértelmű, hogy a hivatalos nyomvonal merre vezet. Tavaly végre elkészült a megvalósíthatósági tanulmány, és azóta mintha felgyorsult volna a folyamat. Ezt jelzi az is, hogy Magyarországon sokáig nem létezett – akár állami, akár civil – koordinációs szervezet, amely tartaná a kapcsolatot a közútkezelővel, a tulajdonosokkal, és figyelné az utak állapotát. Mostanra viszont ezt a hiányosságot sikerült pótolni.

Kíváncsiak voltunk a koordináló szervezet tagjaira és az EV6 végleges nyomvonalára, ezért megkerestük a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumot, amelynek Kommunikációs Főosztálya készséggel válaszolt kérdéseinkre.

Az EV6 megvalósíthatósági tanulmánya tavaly elkészült. Hol tart most a folyamat?

A 2017 nyarán indult tervezési folyamat eredményeként az EV6 Rajka–Dömös szakaszából a Gönyű–Komárom, a

Az EuroVelo sematikus európai úthálózata 2018-ban

Forrás: EuroVelo



Dunaalmás–Lábatlan, az Esztergom–Dömös és a Szentendre–Budapest szakaszok előkészítése haladt előre leginkább, itt rövidesen – várhatóan már a nyár folyamán – elkészülnek az engedélyezési és kiviteli tervek, és elindul az engedélyezési eljárás. Az engedélyek birtokában jelenthető csak ki, hogy ismert a végleges nyomvonal.

A Dömös és Szentendre közötti szakaszon a tervezett hidak miatt első körben tanulmánytervek készültek, ezek alapján jelenleg a környezeti hatástanulmányon dolgoznak a tervezők. Ez a dokumentum mondhatja ki a hidak helyére vonatkozó

végző döntést, ami az engedélyezési és kiviteli tervek készítésének előfeltétele. A Rajka–Győr, Komárom–Dunaalmás és Lábatlan–Esztergom szakaszokon idén nyáron kezdődik meg a tervezés.

Miért van szükség a szentendrei-szigeti átvezetésre, ha a Duna jobb partján már fut egy kerékpárút?

Az átvezetés mellett szóló legfontosabb érv, hogy a meglévő út Duna jobb parti nyomvonalának megfelelő minőségű és szélességű kiépítése több szakaszon fizikai akadályokba



ütközik. A nagy beépítettség miatt sok a települési szakasz, egyik oldalon a Duna ártere és a 11-es főút, a másikon a Visegrádi-hegység akadályozza a kerékpárút létesítését, szélesítését. A sziget egy nyugodt, jelenleg elsősorban természeti értékeket kínáló környezetet biztosít a kerékpározáshoz, és a tapasztalatok szerint idővel új szolgáltatók is megjelenhetnek a forgalmas útvonal mentén. A jobb parti nyomvonal egyébként megmarad, egyes szakaszait ütemezetten felújítják, az ott található attrakciók tehát változatlanul megközelíthetők lesznek kerékpárral, a szigetről több átkelési lehetőséggel.

A környezeti hatástanulmány előzetes eredményei azt mutatják, hogy a hidak a természet-, vízbázis- és árvízvédelmi szempontokat figyelembe véve megépíthetők, a vizsgálat tanulságai az átkelők pontos helyszínét befolyásolhatják.

Mindezek alapján mikorra várható, hogy a Rajka–Budapest szakasz tanúsított lesz?

Az EV6 kerékpáros útvonal ütemezett kivitelezési munkái

2019 első negyedében indulhatnak, az említett szakasz kiépítése, felújítása 2021 végére várható.

Felállt a hazai EV koordinációs szervezet. Kik a tagjai?

Az EV útvonalakkal kapcsolatos ügyekben (pályázatok, kapcsolattartás, panaszok kezelése, útvonalak fejlesztése, népszerűsítése és minősítése stb.) eljáró koordinációs szervezet tagjai a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Kerékpáros Koordinációs Főosztálya és a Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség (MAKETUSZ) képviselői. Bizonyos feladatok esetén a Magyar Turisztikai Ügynökség (MTÜ) is részt vesz a munkában.

A Magyarországot érintő EV utak (6, 11, 13 és a legfrissebb, Balatont érintő 14) fejlesztésére milyen források állnak rendelkezésre?

A hazai kerékpáros infrastruktúra fejlesztésére 2020-ig

mintegy 70 milliárd forint uniós forrás és 43 milliárd forint hazai támogatás áll rendelkezésre. Az EV6 nemzetközi kerékpáros útvonalra a Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program (VEKOP) mintegy 5,9 milliárd forintot biztosít, ez azonban csak a Pest megyei szakaszokra fordítható (Budapest–Szentendre, Budapest–Dunakeszi, Szentendre–Dömös).

A Győr-Moson-Sopron és a Komárom-Esztergom megyei EV-szakaszokra egy tavaly nyári döntés értelmében a kormány mintegy 9,5 milliárd forintot biztosít.

Az EV11 (Tisza-menti) kerékpáros útvonalon első ütemben az útirányjelző táblák kihelyezése, pótlása történik meg. Szintén jelentős összeg – mintegy 5,7 milliárd forint hazai és 1,1 milliárd forint uniós forrás – fordítható a Budapest–Balaton kerékpáros útvonal kiépítésére, amely az Európai Kerékpáros Szövetség által már elfogadott, leendő EV14 útvonal része lesz.

Jártunk a Magyar Kerékpárosklubnál is. Kérdéseinket **Halász Áron** szóvivőnek tettük fel.

Milyenek látják a Magyarországon is áthaladó EV6 állapotát?

Az EV6 az utóbbi években nem sokat változott, az évekkel ezelőtt megvalósult ideiglenes táblázás már hiányos, és továbbra is sokszor járhatatlan utakra vezet. Ahol történt némi fejlesztés, az a Győr–Gönyű szakasz, itt pályázati forrásból épült egy új kerékpárút.

Miért maradtak ki a koordináló szervezetből?

Formális felkérés nem érkezett, de a tervezőkkel való egyeztetésekre kaptunk meghívókat, a tervek egy részébe betekinthetünk, és véleményezhettük is azokat.

Így történt ez az EV6 engedélyezési és kivitelezési terveinek esetében is?

A Gönyű–Komárom, Esztergom–Dömös, Dunaalmás–Süttő, Süttő–Lábatlan, valamint a Budapest–Szentendre, Budapest–Dunakeszi, Budapest–Érd szakaszokkal kapcsolatban részt vettünk tervezői kooperációkon, és tettünk javaslatokat. Ezek közül van, amiről már tudjuk, hogy beépült, de a tervezés továbbhaladásáról, illetve javaslataink fennmaradó részéről nincs információnk.

A Süttő–Lábatlan szakasz esetében a tervezés újraindult, mert az eredetileg meghatározott nyomvonalon a nagy átmenő gépjárműforgalom miatt nem volt lehetőség megfelelő színvonalú, bringabarát megoldás kialakítására.

Hogyan értékeli az EV6 hazai szakaszának fejlesztése érdekében tett lépéseket?

Mind minőségben, mind mennyiségben fejlesztésre szorul az EV6 útvonal, a rendelkezésre álló források szerintem ezt nem fedezik. Ez ugyanis többről szól. Egy turisztikai útvonalhoz hozzátartozik a marketing, a tájékoztatás, a különböző szolgáltatások, fenntartási feladatok magas színvonalú ellátása, hogy valóban vonzó, élményekben gazdag időtöltés legyen egy magyarországi kerékpártúra.



„BRINGÁZZ A MUNKÁBA!”

A Magyar Kerékpárosklub 2007-ben indított, alkalmanként országosan 6-8 ezer embert megmozgató „Bringázz a munkába!” kampánya négy év szünet után – a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium támogatásával – 2018 májusában újraindult.

Az egy hónapig tartó kampány célja az volt, hogy megmutassa, bringával könnyen, gyorsan és szabadon lehet akár munkába is járni, ezzel növelhető a mindennapokban kerékpárt használók száma.

A résztvevők egyénileg vagy munkahelyi csapatokban gyűjthették a megtett kilométerek és a kerékpározással töltött napok számát, a Bike Citizens telefonos applikáció segítségével dokumentálva az eredményeket. Azok között, akik a megtett utazásaikat a mobilappon mérték, 4 millió forint értékben sorsoltak ki nyereményeket.



FOTÓ: VESPA

A robogó, moped, segédmotoros kerékpár, nevezzük bárhogy, közlekedési értelemben véve hasznos, praktikus céleszköz. Kifejezetten alkalmas arra a feladatra, hogy eljussunk vele A-ból B-be olcsón, gyorsan, aránylag kényelmesen még a legnagyobb városi dugók idején is. Akkor mégis mi a baj velük?

Egyrészt a **zaj**. A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló, jelenleg hatályos 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet szerint a segédmotoros kerékpárok esetében – például a Trabanttal együtt a II-es járműcsoportba sorolva – 96 dBA a megengedett közeltéri (a jármű

kipufogónyílásának közelében, álló helyzetben mért) zajkibocsátás. Hogy a magyarországi utakon közlekedő robogókból mennyi felelne meg ennek a követelménynek egy műszaki zajszintmérés során? Gyaníthatóan igen kevés. Elég csak a madárcsicsergős vidéki nyugalomba belehasító szomszéd vagy a bel-