

Kérdések és válaszok a József Attila sugárút – Algyői út tervezett kerékpársávjával kapcsolatosan

Miért jó az úttesten vezetett kerékpársáv?

Mert a közlekedés szervezése akkor tekinthető "kerékpáros-barátnak", ha a biciklizők eljutása a város egyik pontjából a másikba biztonságos, közvetlen, gyors és akadálymentes. Városon belül a kerékpársáv ezt a három feltételt jobban kielégíti, mint a kerékpárút.

De a kerékpárút már jól bevált, van belőle több mint 60 km Szegeden!

A kerékpárút azért jó, mert elválasztja egymástól a biciklizőket és a gépjárműveket. Ez azonban csak két kereszteződés között hatásos, az útkereszteződésekben viszont a balesetveszély sokkal nagyobb egy kerékpárút esetén, mint anélkül. Ezt a szegedi baleseti statisztikák is alátámasztják.

A kerékpárút csak egy megoldás a sok közül. Ha mindenhol azt akarjuk alkalmazni, az olyan, mintha kalapács lenne a kezünkben és nemcsak a szögre ütelnék vele, hanem a porcelántányérra is!

Nem veszélyes a kerékpárosokat a gépjárművek közé vezetni?

A kerékpárosok most is közlekednek gépjárművekkel közös útfelületen a város utcáinak nagy részében, mivel mindenhol nincs és nem is lesz soha kerékpárút. Egy baktói biciklisnek például a belváros felé még veszélytelenebb is, ha egyszerű jobbkanyarral ráhajt a kerékpársávra, mint ha át kellene mennie a két irányból zúduló forgalmat keresztezve az út másik oldalán lévő kerékpárútra. De nagyon veszélyes szituáció az is, ha a tervezett kerékpárúton nagy sebességgel jön majd le a Csorba utcai kereszteződésbe, ahol a mellékutcából kijövő vagy oda bekanyarodó autósok egyáltalán nem számítanak az úttest bal oldalán érkező járműre.

Ez egy nagyon nagy forgalmú útszakasz és a járművek is gyorsan közlekednek, ami a kerékpársáv ellen szól!

Az út valóban forgalmas (kb. 23 ezer egységjármű / nap), ám ennél még forgalmasabb is a Belvárosi híd is (kb. 28 ezer egységjármű / nap), rengeteg troli- és buszjáráttal, ahol a 2003-ban felfestették a kerékpársávot. Azelőtt a kerékpárosok fele a járdán ment, mostanra már 97%-uk a kerékpársávot használja.

Az Algyői úton most azért is nagy a sebesség, mert a sávok rendkívül szélesek! Ha a kerékpársáv felfestésével keskenyebbé válnak, az ösztönözni fogja a gépjárművezetőket a lassabb haladásra.

Mi lesz azokkal, akik mindezek ellenére veszélyesnek tartják és nem akarják majd használni?

Az útvonal nagy részén van meglévő gyalog- és kerékpárút, illetve szervízút, ezek megmaradnak, így a félénkebb kerékpárosoknak nem lesz kötelező a kerékpársávon menniük.

Nem luxus egy útvonalon két helyen: a járdán kijelölve és az úttesten is kijelölve helyet adni a kerékpárosoknak?

A gyalog- és kerékpárút már létezik, a kerékpársáv pedig sok helyen burkolatszélesítés nélkül is megvalósítható, továbbá nem vesz el meglévő forgalmi sávokat. Így olcsón megvalósítható egy kínálati rendszer a kerékpárosok számára, ahol a gyorsan haladó, a gépjárművektől nem féltő kerékpárosok mehetnek a kerékpársávon, a kevésbé gyakorlottak pedig a gyalog- és kerékpárúton. Ez kiváló helyszín lenne a későbbiekben azt is megfigyelni, hogy miként oszlanak meg a kerékpárosok a kétféle infrastruktúra között.

Hosszabb távon szélesíteni kellene az Algyői utat és akkor a kerékpársáv útban lesz!

Az "Országos gyorsforgalmi- és főúthálózat nagytávú terve és hosszú távú fejlesztési programja" nem tartalmazza ezen útszakasz szélesítését, így még középtávon is igen kicsi az esélye a szélesítésnek. Ha mégis megtörténik majd, akkor pedig a két kerékpársáv összesen 3 méteres helyigénye az útszélesítésbe beilleszthető.