

Kerékpárút fejlesztések vízgazdálkodási vonatkozásai a 2018-2022 időszak tükrében

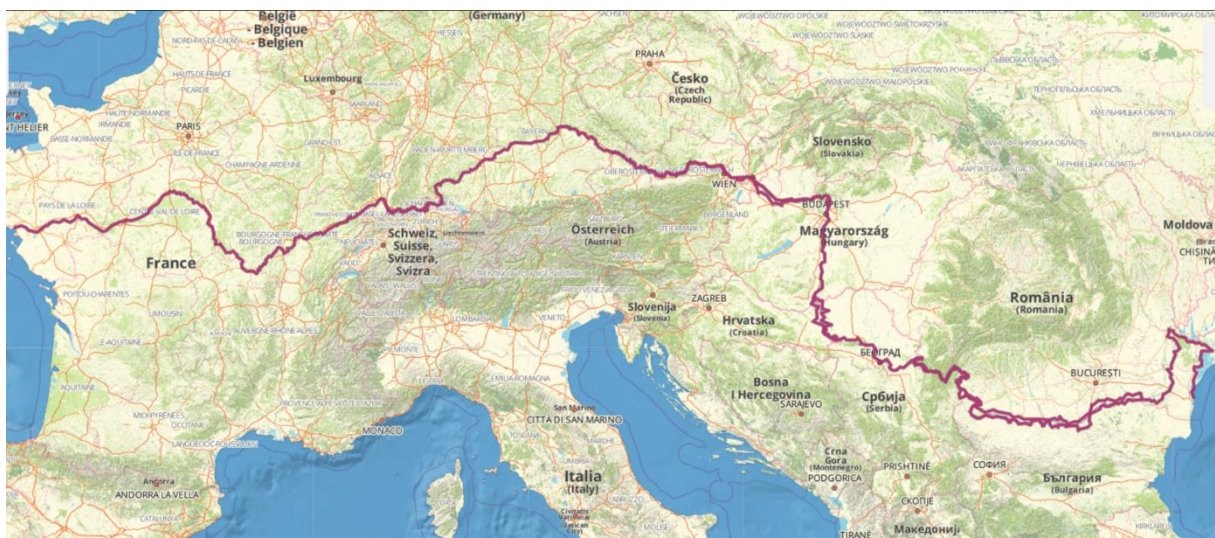
Kivonat: A Duna menti EuroVelo 6 kerékpáros hálózatot szakaszosan fejlesztették, megtervezték, engedélyezték és részben megvalósították Magyarországon az elmúlt időszakban. A feladat során számos vízgazdálkodási kérdés merült fel, amelyre a több éves tervezési - előkészítési folyamat során átgondolt, optimális válaszokat kellett adni, hogy a megvalósuló kerékpáros hálózat fenntartható, megfelelően üzemeltethető legyen és a vízi környezettel, létesítményekkel hosszú távon szinergiában működhessen. A kerékpáros nyomvonal jórészt a Duna nagyvízi mederében halad, esetenként közvetlenül a Duna partot, medret is érinti. Az árvízvédelmi töltések igénybevételével azok koronáján lett kijelölve, míg a magasparti településeken keresztülhaladva települési árvízvédekezési helyszíneket és fejlesztési helyszíneket is érint. Ezzel kapcsolatban nem csak műszaki megoldásokat, de jogi, ingatlanrendezési, üzemeltetési, fenntartási kérdéseket is tisztázni kellett.

A 2018-2022 időszakban a magyarországi fejlesztések közül a Gönyű-Dömös közötti 100 km hosszú szakasz vízgazdálkodási vonatkozásait mutatjuk be. Ebből két helyszínen a fejlesztések megvalósítása is már befejeződött 14 illetve 7,5 km hosszban Gönyű-Komárom, illetve Dunaalmás-Neszmély között.

kulcsszavak: Eurovelo 6 kerékpáros hálózat, nyomvonal, tervezési szempontok, árvízvédelmi töltés, nagyvízi meder érintettség, kompenzáció, TENT-T

KITEKINTÉS AZ EUROVELO 6 NEMZETKÖZI KERÉKPÁROS ÚTVONALRA

Az európai nemzetközi kerékpáros hálózatba tartozik az EuroVelo 6 útvonal, amely az Atlanti-óceán és a Fekete-tenger között nyugat-kelet irányban keresztülszeli a kontinenst 4700 km hosszban. Jelentős látnivalókat és folyókat köt össze, többek között a Loire és a Rajna mente, és természetesen a leghosszabb szakaszon, több országon keresztül a Duna.



1. ábra: EuroVelo 6 kerékpáros útvonal az Atlanti óceántól a Fekete-tengerig (forrás: <https://en.eurovelo.com/ev6>)

A Magyarországon átvezető szakasz kiépítettségében jelentős lemaradás mutatkozott, ezért ezen hiányosság megszüntetésére irányulnak az utóbbi évek törekvései.

Az EuroVelo 6 fejlesztések támogatási, koordinálási rendszere

Nemzetközi szinten az Európai Kerékpárosok Szövetsége (ECF), pontosabban az EuroVelo Menedzsment csapata és az EuroVelo Tanácsa biztosítja az EuroVelo hálózat minőségét, valamint koordinálja az EuroVelo hálózat megvalósítását és működését európai szinten. Az ECF emellett tanácsot és támogatást nyújt a Nemzeti EuroVelo Koordinációs Központok és Koordinátorok (NECC/Cs) számára, valamint irányítja a köztük lévő készségek és tapasztalatok cseréjét.¹

Az Európai Parlament 2023. február 16-i állásfoglalása az EU kerékpáros stratégiájának kidolgozásáról (2022/2909(RSP)) egyebek mellett hangsúlyozza, hogy a kerékpáros turizmust és a vidéki kerékpározást támogatni kell az EuroVelo hálózat és 17 útvonala fejlesztésének felgyorsításával, különösen az erősebb támogatás biztosításával, valamint a TEN-T hálózattal (transzeurópai közlekedési hálózatok rendszere beleértve a közúti, vasúti, légi és vízi közlekedési módokat (a szerk.)) való szinergiák kiaknázásával².

Magyarországi Nemzeti Koordinátornak az ECF honlapján¹ az Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ a Miniszterelnökség háttérintézménye van feltüntetve, mivel ez a terület politikai-stratégiai szinten hazánkban a kerékpározásért és aktív kikapcsolódásért felelős kormánybiztos, 2023-tól az aktív Magyarországért felelős államtitkár feladatkörébe tartozik.³

A fejlesztések konkrét tervezetése és megvalósítása azonban a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt (NIF Zrt.) feladatkörét képezte, amelyet a NIF Zrt. megszűnésével 2023 januártól az Építési és Közlekedési Minisztériumhoz került. Az Építési és Beruházási Minisztérium tulajdonosi joggyakorlása alá tartozó, 100%-os állami tulajdonban lévő gazdasági társaságok által ellátott feladatok központi költségvetési szerv általi átvételéről és a társaságok megszüntetéséről, az ezzel kapcsolatos eljárási kérdések rendezéséről szóló 362/2022. (IX. 19.) Korm. rendelet szerint a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság 2023. január 1-jével megszűnt. Feladatait jogutódként az Építési és Beruházási Minisztérium vette át, amely Minisztérium megnevezése Építési és Közlekedési Minisztériumra módosult 2022. november 22. napjától a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 182/2022. (V. 24.) Korm. rendelet módosításáról szóló 467/2022. (XI. 21.) Korm. rendelet 16. § a) pontja alapján.⁴

EuroVelo 6 adottságai a Duna határfolyami szakaszán

A Duna az Ipoly torkolat feletti szakaszán határfolyam Magyarország és Szlovákia között. Az EuroVelo 6 kerékpáros nyomvonalnak itt két alternatívája létezik, az egyik a Duna jobb oldalán, Magyarország területén, míg a másik a Duna bal partján, Szlovákiában kínál két merőben más adottságú kerékpározási lehetőséget. A szlovák oldalon a Duna bal partja folyamatosan töltésezett, a kerékpáros útvonal szinte teljes mértékben ennek aszfaltozott koronáján került kijelölésre. A szlovák oldali szakasz Párkánynál ér véget és a Mária – Valéria hídon keresztül kapcsolódik a magyarországi nyomvonalhoz.

A magyarországi nyomvonal sokkal változatosabb adottságokkal rendelkezik. Hosszú szakaszon egybefüggő árvízvédelmi töltésről csak a Szigetközben beszélhetünk, azonban itt a védmű nem teljesen kiépített és kavicsolt koronájú, nem a Duna partján, hanem a

mellékágrendszer hullámtéri részének szélén vezet. Az EuroVelo 6 nyomvonal nem is ezen, hanem a szigetközi falvakon keresztülvezető főút mellett kialakított kerékpárúton halad. A nyomvonal legtöbb esetben inkább a Szigetköz határát képező Mosoni-Dunához esik közelebb, mind a Dunához és a hullámtéri ágrendszerhez.

Győr alatti szakaszon Esztergomig magasparti települések sora húzódik, ahol árvízvédelmi védművek csupán rövid szakaszon Komárom-Almásfüzitő, illetve Tát-Esztergom térségében fordulnak elő, amelyek szintén kiépítetlenek és csak a táti közúttal közös töltés rendelkezik aszfaltozott kerékpárút burkolattal. A magasparti településeket összekötő közúthálózatot kellett igénybe venni rendszerint az EuroVelo 6 ezen szakaszán a kerékpározásra, hiszen rövid szakaszok kivételével önálló kerékpárút, vagy kerékpársáv sem állt rendelkezésre. Győr-Komárom között Böny, Nagyszentjános irányába jelentősebb kerülővel, alacsony forgalmú utakon volt kijelölve az EuroVelo 6 útvonal.

A magyarországi lehetőségek tehát jelentős lemaradást mutattak a szlovák oldali alternatívához képest, amely hátrányt az Eurovelo 6 új nyomvonalra helyezésével és jelentős kiépítésbeli fejlesztésekkel kívánják orvosolni.

Eurovelo 6 fejlesztések a 2018-2022 -es időszakban

A NIF Zrt. az EuroVelo 6 magyarországi útvonalát fejlesztési szakaszokra bontotta. A szakaszok a teljes előkészítéstől, nyomvonal meghatározástól, megalapozó vizsgálaton át a részletes tervezésen keresztül a megvalósulásig önálló közbeszerzési, pályázati egységet képviseltek. A fejlesztési szakaszok az idő előrehaladtával más-más készültséget értek el. A Gönyűtől Dömösig tartó fejlesztési szakaszok bemutatásával ismertetjük a tervezési szempontokat és vízgazdálkodási összefüggéseket, amelyek az egész fejlesztést végig kísérték.

Az alábbi 6 szakaszok kerültek elkülönítésre:

- Gönyű-Komárom szakasz
- Komárom-Almásfüzitő szakasz
- Dunaalmás-Süttő szakasz
- Süttő-Lábatlan szakasz
- Lábatlan-Esztergom szakasz
- Esztergom-Dömös szakasz

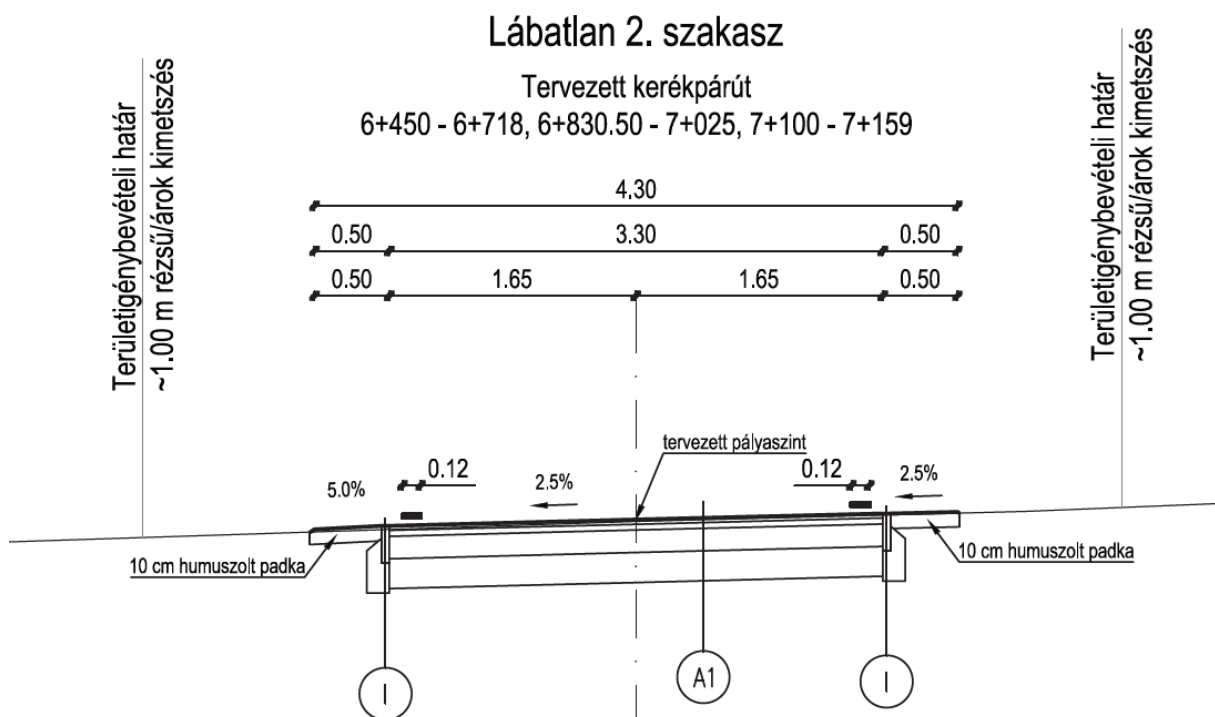
Ezek közül 2022-ig Gönyű-Komárom között valósult meg kerékpáros fejlesztés 14 km hosszban, valamint a Dunaalmás-Süttő szakasz első részén 7,5 km hosszban.

AZ EUROVELO 6 TERVEZÉSE

Az EuroVelo 6 általános tervezési irányelvek

Az EuroVelo 6 útvonal jellegzetessége, erőssége a folyókhoz, azon belül is leginkább a Dunához kapcsolódik. Ebből kiindulva az EuroVelo 6 nyomvonal vizsgálatánál szerepet kapott, hogy a folyóhoz elérhető közelségbe lehessen vezetni a kerékpárutat.

A legmagasabb kerékpározási kategóriát az önálló kerékpárút kiépítés biztosítja, amely az Eurovelo 6 színvonal biztosítása érdekében három kerékpáros sáv szélességben, azaz min 3 m aszfaltburkolat szélességben készül. Szintén magas színvonalat lehet kialakítani árvízvédelmi töltésen, vagy egyéb kerékpározásra kijelölt üzemi utakon, amelyek jellemzően 3-4 m közötti burkolattal és jellegükből adódó teherbírással alakítandók ki, és időszakos, jellemzően engedélyhez kötött forgalommal bírnak. Ahol önálló kerékpárút nem alakítható ki, ott alacsony vegyes forgalmú utak létesítése, felhasználása lehet a cél a forgalmi jellemzőknek megfelelő módon. Belterületen alacsony forgalmú mellékutcákban kerékpársáv, vagy nyomvonal kijelölése, esetenként helyhiány miatt nem szélesíthető kisebb keresztmetszetű meglévő kerékpáros burkolatok igénybevétele is lehetségesek, de a fő cél a lehető legjobb szolgáltatási szint elérése.



2. ábra: EuroVelo 6 kerékpáros útvonal önálló kerékpárút mintakeresztmetszelve (forrás: Speciálterv Építőmérnöki Kft. EV-6 kerékpáros útvonal Süttő-Lábatlan szakasz ÚT.17.107 Eng terv útépítés mintakeresztmetszelvek 2021. április - kézirat)

Az EuroVelo 6 kerékpáros fejlesztést érintő vízgazdálkodási tervezési kérdések

Az Eurovelo 6 tervezési szakaszain több olyan vízgazdálkodási érintettség felmerült, amelyek vizsgálata és figyelembe vétele szükséges volt a megfelelő megoldások kidolgozásához, így ezek a tervezési - egyeztetési folyamatokba beépültek.

Az út víztelenítési feladatokon felül az alábbi főbb területeket kellett vizsgálni:

Nagyvízi meder érintettség

Az EuroVelo 6 tervezésekor a főbb célkitűzések között szerepelt a Dunához jobban közeledő nyomvonal alkalmazása. Az EuroVelo 6 nyomvonala jelentős hosszban a Duna nagyvízi medrért

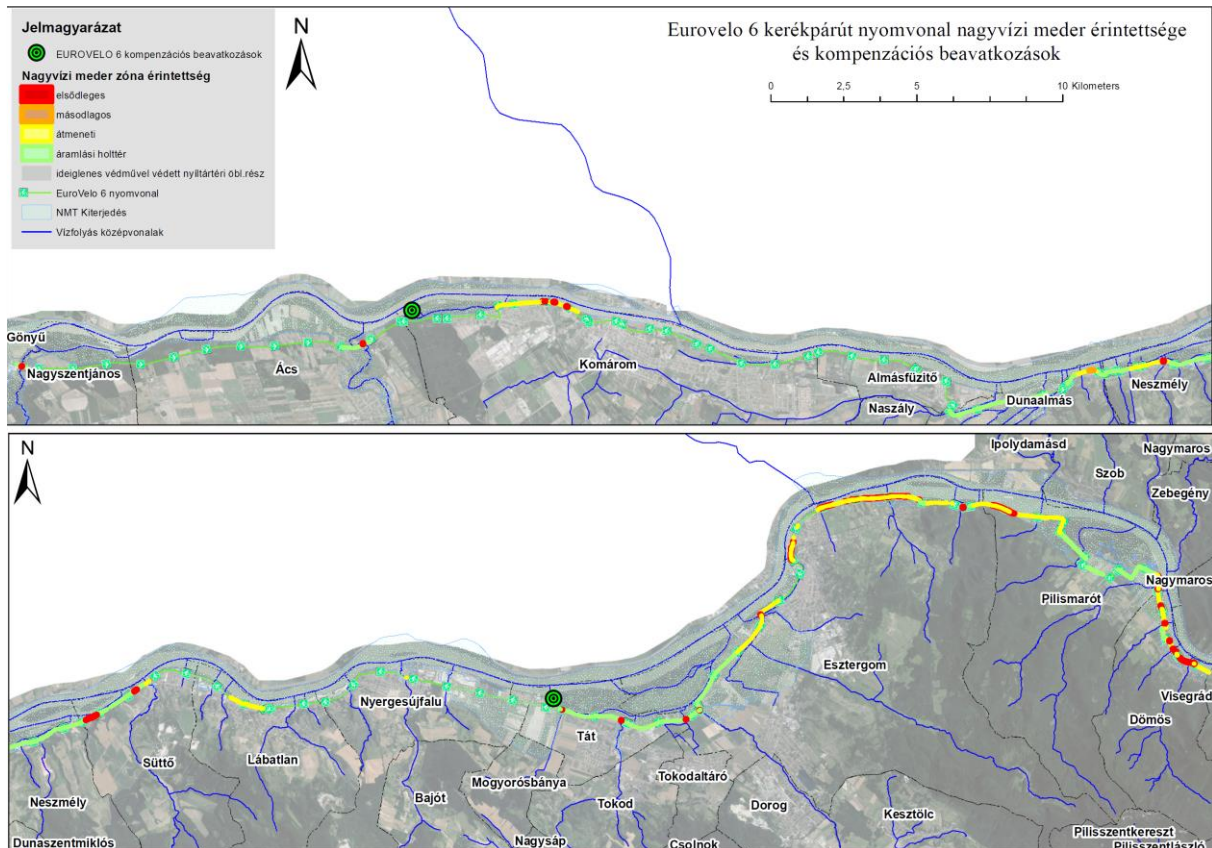
érinti. A vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény és a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet előírásai alapján vizsgálni kellett a tervezett nyomvonal nagyvízi mederkezelési tervvel (NMT) való összhangját, a tervben meghatározott áramlási zónák érintettségét, áramlási viszonyok hatásait.

A nyomvonal magassági vonalvezetése sok helyen a környezeti adottságok miatt nem tette lehetővé a kerékpáros burkolat eredeti terepszintbe illesztését, a létesítményt feltöltésen kellett tervezni. Ezeken a helyeken biztosítani kell, hogy az árvíz, jég, uszadék levezethetőségének elsődlegessége biztosított legyen, a létesítmény károsan ne befolyásolja az áramlási viszonyokat.

A kerékpárút nyomvonala több helyen a nagyvízi meder áramlási zónáit érintette, egyes helyszíneken a Duna 10m-es parti sávjában halad és több esetben kellett magában a mederben, elsődleges zónában is beavatkozásokat, partkorrekciót, betöltés építeni, hogy a megfelelő színvonalú kerékpárút kialakítható, átvezethető legyen a kritikus szakaszokon.

A nyomvonal műszaki kialakítása során ügyelni kellett fenti szempontok érvényesítésére és kompenzációs intézkedést alkalmazni a lefolyási viszonyokba, elsődleges zónába, mederbe történő betöltések ellensúlyozására. A Komárom-Almásfüzitő szakaszon 1300 m³ Dunaalmás-Neszmély szakaszon 5400 m³ Süttő-Lábatlan szakaszon 7800 m³ Esztergom-Dömös szakaszon 24500 m³ nagyságrendű lefolyásjavító intézkedés végrehajtása lett meghatározva az építéssel járó beavatkozások kompenzációjára.

A kompenzációs beavatkozások meghatározásakor a helyi mederben végzett lokális javító beavatkozások, kotrások helyett összevontan, súlyponti helyszíneken olyan lefolyás javító beavatkozásokra esett a választás, amely az NMT és vízgyűjtőgazdálkodási tervek intézkedéseivel is összhangban vannak, továbbá szerepelnek a TENT-T Duna hajózást javító projekt intézkedései között. Ez utóbbi projektet is a NIF Zrt. gondozza. Így kompenzációs intézkedéséként két mellékág vízpótlásának és lefolyási viszonyainak javítása lesz megoldva. A koppánymonostori mellékág oldalágában és a tati mellékágban a mellékág felső részén lévő zárásokon vízpótló hídműtárgy építése és a kapcsolódó szakaszok kotrása tervezett.



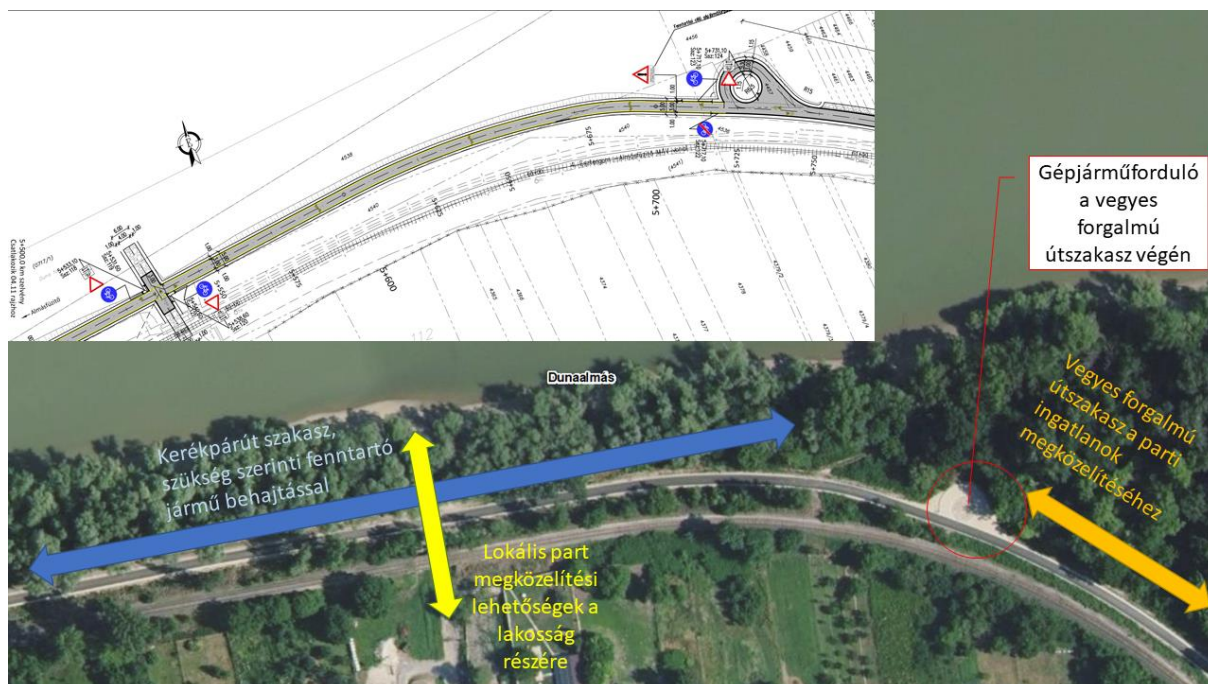
3. ábra: EuroVelo 6 kerékpáros útvonal nagyvízi meder zónák érintettsége és kompenzációs intézkedési helyszíneik (forrás: saját szerkesztés)

Vízpartok, parti sávok megközelítése, használata

A 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet rendelkezik a parti sávokról is. A kerékpárút nyomvonalának Duna parton haladó vagy ahhoz közeli szakaszait meg kellett vizsgálni a parti sáv használatának, megközelítésének céljából is. Ezen túlmenően fontos szempontot jelent a vizekhez, parthoz való közhozzáférés biztosítása, megőrzése is. A Duna part mentén haladó földutak (közlekedési nyomok) jelentik a víz és a vízpart megközelítésének lehetőségét a kikapcsolódni vágyó lakosság, horgászok, valamint az illetékes hatóságok, kezelők, üzemeltető szervezetek, illetve a part menti tulajdonosok, vagy parti, illetve vízfelület bérlettel rendelkező használók részére is. Mivel a Duna medre és a legtöbb helyen parti környezete Natura 2000-es természetvédelmi terület, az EuroVelo 6 természetvédelmi érintettségének, zavarásának minimalizálása érdekében ezen part menti közlekedési nyomvonalak igénybevételével lett tervezve a kerékpáros fejlesztésre.

Amennyiben alternatív megközelítő útvonalak nincsenek az adott szakaszon, ott önálló kerékpárút helyett vegyes forgalmú út létesült az EuroVelo 6 fejlesztés kapcsán, hogy fenti használati igények továbbra is biztosítottak legyenek.

Egyes rövid parti szakaszokon, ahol csak mederfenntartói szükségből kell igénybe venni a EuroVelo 6 burkolatot, de egyéb forgalmi használati igény nincs, vagy nem kívánatos, ott önálló kerékpárút létesítése lehetséges volt azzal, hogy a fenntartói járművek közlekedésére figyelmeztető jelzés külön kitáblázásra kerül. Egy ilyen helyszínt mutat be a 4. kép.

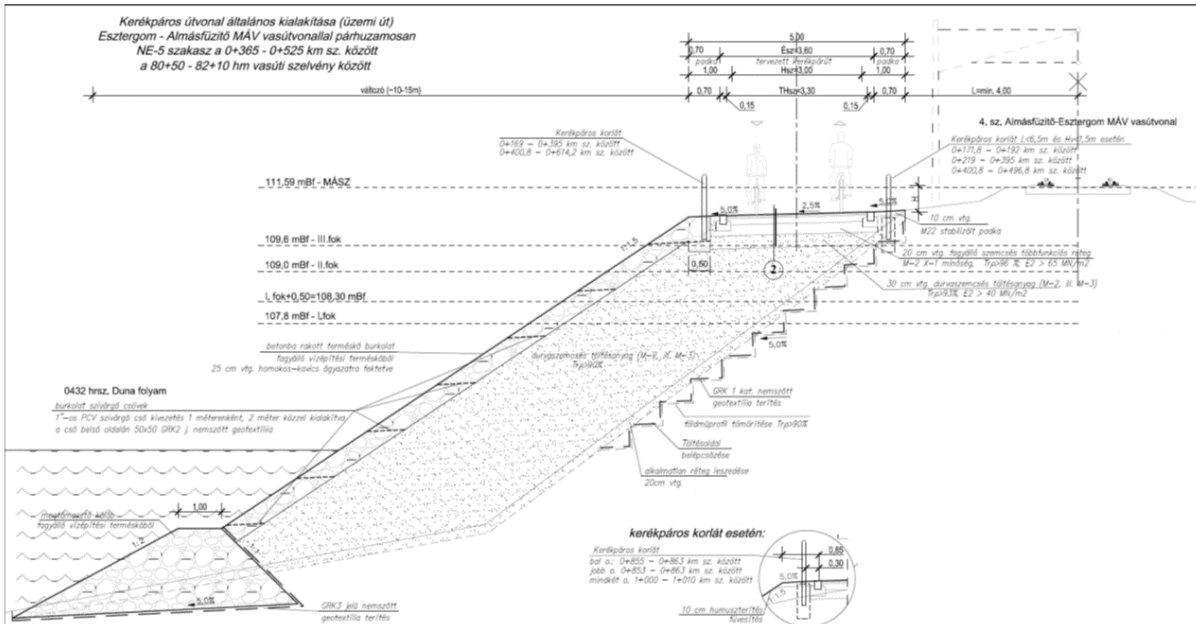


4. ábra: EuroVelo 6 kerékpáros útvonal parti sáv megközelítése és használatának biztosítása a Dunaalmási szakaszon (forrás: saját szerkesztés)

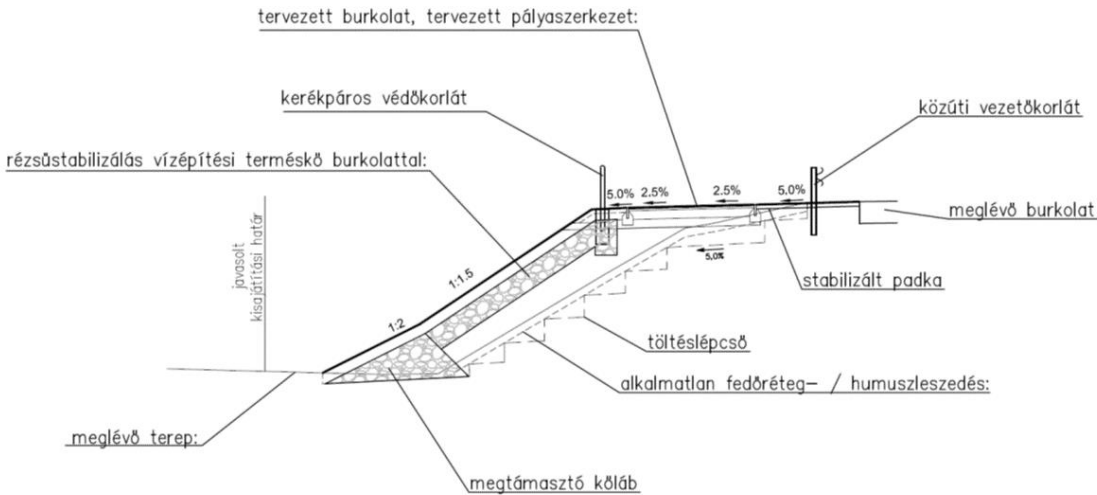
Nyomvonal magassági viszonya a Duna jellemző vízszintjeihez képest

A nyílt ártéren, nagyvízi mederben vezetett kerékpáros szakaszokon kérdéses az árvízi elöntés gyakorisága, a kerékpáros nyomvonal egyes szakaszainak víz alá kerülésével rövidebb-hosszabb ideig annak használatát mellőzni szükséges. A gyakrabban víz alá kerülő útszakaszoknál az uszadék, hordalék letakarításának szükségessége és fokozottabb környezeti hatások is felmerülnek. A partoldalban, vagy áramlásnak, hullámverésnek kitett kerékpáros részüket védelméről további műszaki megoldásokkal kellett gondoskodni. Egy közvetlenül a medret érintő szakasz betonba rakott rézsűvédelmét az 5. ábrán, míg kisebb magasságú, meder közeli kőrakatos stabilizálását, de a fenntartás megkönnyítésére füvesített borítású megoldást a 6. ábrán mutatunk be.

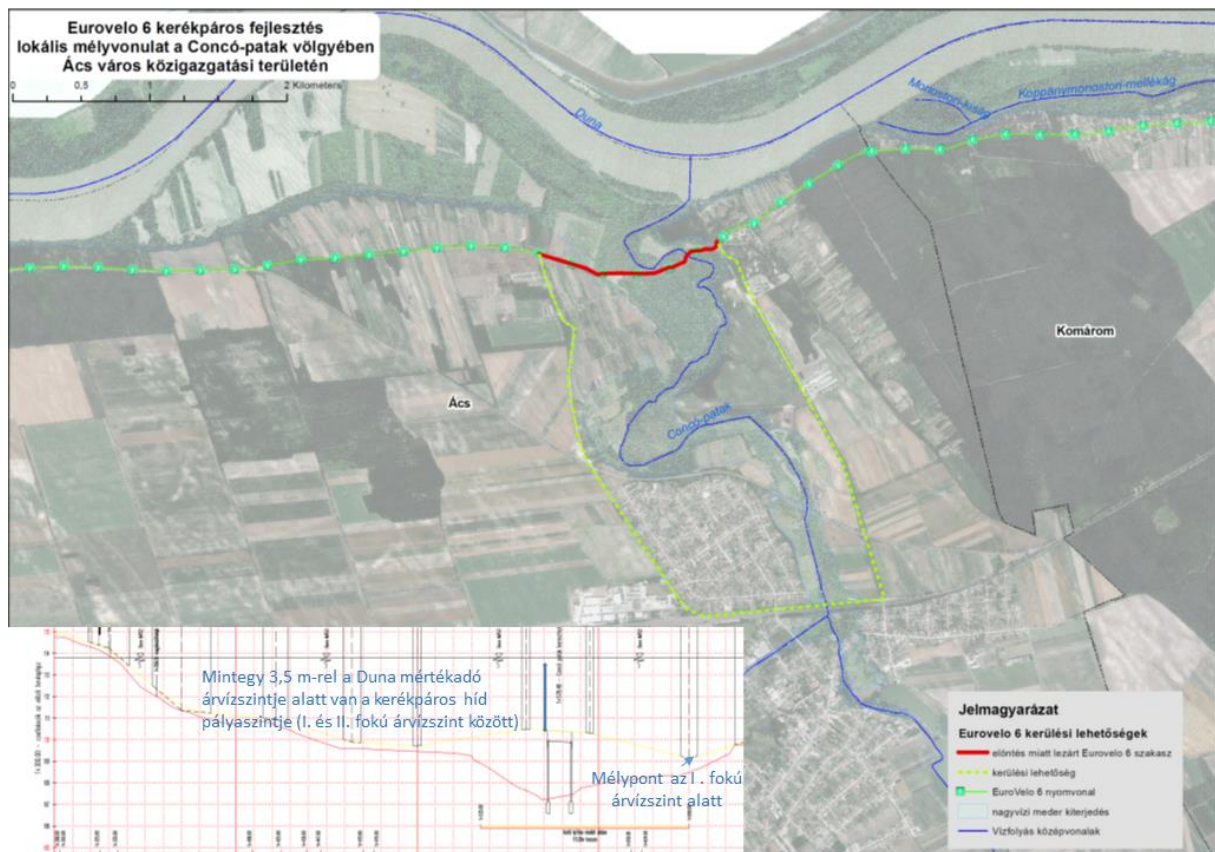
Ahol az egyéb szempontok lehetővé tették, ott általánosan a II. fokú árvízvédelmi készültségi szint fölé lett a kerékpáros nyomvonal magassági szintje elhelyezve. Ez a szint a várakozások alapján nem túl gyakori és tartós elöntést jelent a kerékpáros használat szempontjából, ami még elviselhető. Egyes helyszíneken azonban ennél alacsonyabb pályaszinteket kellett alkalmazni, amire példát a 7. sz. ábrán láthatunk. Ács térségében a Concó-patak völgyét keresztülszelő kerékpárút pályaszintje az I. fokú árvízvédelmi készültség szintje alá csökken lokálisan, így egy rövid, akár néhány 10m-es hosszú szakasz víz alá kerülése esetén majdnem 1,5 km-es kerékpárút lezárásával, több mint 7 km-es kerülővel kell számolniuk a kerékpárosoknak.



5. ábra: EuroVelo 6 kerékpáros útvonal Duna mederrézsű kialakítása betonba rakott terméskő burkolattal (forrás: Partner Kft. EV-6 kerékpáros útvonal Dunaalmás-Süttő szakasz kiviteli terv útépítés mintakeresztmetszvények 2020. május - kézirát)



6. ábra: EuroVelo 6 kerékpáros útvonal Duna terméskő rakat füvesítéssel (forrás: Partner Kft. EV-6 kerékpáros útvonal Dunaalmás-Süttő szakasz kiviteli terv útépítés keresztmetszvények 2020. május - kézirát)



7. ábra: EuroVelo 6 kerékpáros útvonal Ács, Conco patak keresztezése környezetében, elöntés miatti lezárás és kerületi lehetőség (forrás: saját szerkesztés)

Eurovelo 6 nyomvonal árvízvédelmi védműveken

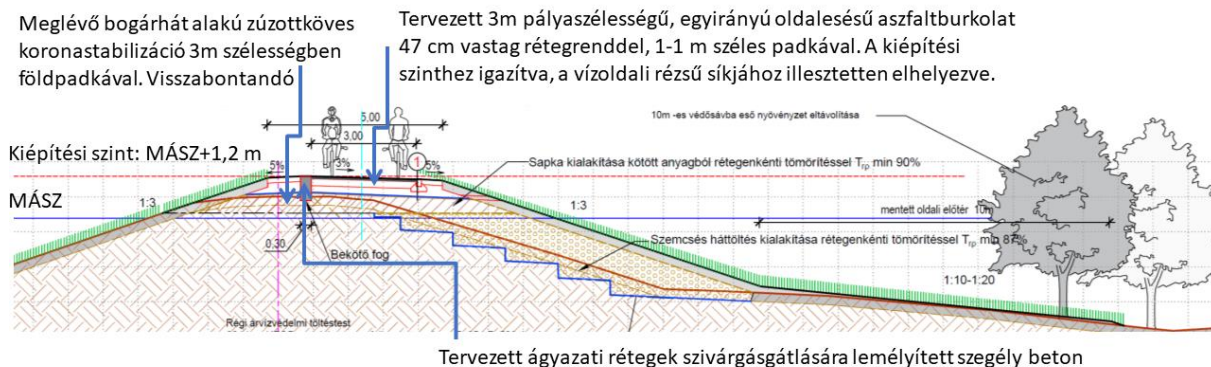
A meglévő árvízvédelmi töltések igénybevétele az EuroVelo 6 fejlesztés számára kézenfekvőnek tűnik, azonban ez esetben több speciális feltételrendszert kell teljesíteni. Az árvízvédelmi töltések kialakítását, paramétereit jogszabályokban, szabványokban, emellett ágazati utasításokban szabályozzák. Ez utóbbi körbe tartozik többek között a szilárd burkolatú töltéskorona kialakítására és a töltéstartozékokra vonatkozó országos vízügyi főigazgatói utasítások is, amelyet a tervezés során figyelembe kellett venni.

Az árvízvédelmi védművek magassági kiépítési követelményeit a folyók mértékadó árvízszintjeiről szóló a 74/2014. (XII. 23.) BM rendeletben megadott mértékadó árvízszint (MÁSZ) és biztonsági magasság határozza meg, amely a vizsgált Duna szakaszra MÁSZ+1,2m kiépítési szintet jelent. A jogszabály a 2013. évi rendkívüli, addig észlelt legmagasabb vízszintet (LNV) jelentő árvízvet követő műszaki felülvizsgálat eredményei alapján a korábbi mértékadónál, de még a 2013. évi LNV-nél is magasabb mértékadó árvízszintet rögzít a Duna ezen szakaszán is. Emiatt a korábban létesült térségi árvízvédelmi művek kiépítettsége, egyes részek kivételével nem megfelelő, koronaszintjük az elvártnál alacsonyabb.

Az árvízvédelmi védművek túlnyomórészt csak kavicsos-zúzottköves koronastabilizációval rendelkeznek, aminek a korona kiképzése, szélességi viszonyai, a stabilizáció vastagsága, oldalesése alapvetően eltér az aszfaltozott koronakialakítástól. Emiatt a teljes korona újraépítése szükséges, valamelyik oldal irányába történő szélesítéssel. Az Eurovelo 6 számára, valamint az árvízvédelmi követelményeknek, előírásoknak is megfelelő aszfaltburkolatú

töltéskorona rétegrendje 47 cm vastagságot jelent. A vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó műszaki szabályokról szóló 30/2008 KvVM rendelet előírja, hogy az útburkolat rétegrendje beszámítható a kiépítési szint elérésébe, ha az út rétegrendjében található vízáteresztő rétegek szivárgásgátlása megoldott.

A vízügyi előírásokat teljesítő EuroVelo 6 burkolat ráépítés elhelyezésére mutat példát a 8. ábra.



8. ábra: Árvízvédelmi védművön EuroVelo 6 fejlesztés megoldása a kiépítési szintre helyezett töltéskorona burkolattal, mentett oldali szélesítéssel (forrás: saját szerkesztés a KOVIT-TERV Kft. EV-6 kerékpáros útvonal Komáromi szakasz engedélyezési terv vízépítés munkarész mintakeresztmetszvények, 2022. február – kézírata alapján)

Eurovelo 6 nyomvonal ideiglenes árvízvédekezési helyszíneken, árvízvédelmi fejlesztési helyszíneken

A Gönyű-Dömös közötti szakaszon az árvízi öblözeteken kívüli magasparti települések, egy-egy nyárigát kivételével, nem rendelkeznek állandó árvízvédelmi védművel. Ezek az önkormányzatok ideiglenes árvízvédekezést folytatnak a veszélyeztetett lakó- és egyéb épületek megvédésére. A mértékadó árvízszint vonatkozásában a védekezési helyszíneket, intézkedéseket és az árvízvédelmi fejlesztésre vonatkozó javaslatot a települési vízkárelhárítási tervek tartalmazzák. Az adott település biztonsága szempontjából egy új nyomvonalas létesítmény elhelyezése, a településen keresztülvezetése mindig vizsgálandó. A védekezési helyszínek és megközelítési lehetőségeik területigénye mindenkor biztosítandó. Az elhelyezni kívánt nyomvonalas létesítmény az árvízi biztonságra, védekezési lehetőségekre kedvezőtlen hatást nem gyakorolhat. Például a kerékpárút pályaszintje a terepbe nem süllyeszthető be, vagy csapadékvíz elvezető rendszere nem alakítható ki úgy, hogy azon keresztül az árvíz tovább terjedve nagyobb, vagy újabb előntési kiterjedéssel fenyegetsen.

Emellett az új nyomvonalas létesítmény megközelítés, vagy védekezés szempontjából kedvezőbb adottságokat is biztosíthat a település számára. Amennyiben ez egyes helyszíneken előáll, ott a létesítmény tervezésekor már számítani kell rá, hogy azt a település ideiglenes védekezéshez igénybe fogja venni, a települési vízkárelhárítási tervébe bevezetésre kerül.

Számításba kell venni, hogy az ideiglenes védekezések ismétlődő járulékos terhelést jelentenek az ilyen igénybevételnek kitett kerékpáros szakasz részére, így egyes helyszínek

esetén előrelátó tervezéssel, pl. pályaszint mértékadó árvízszint fölé kiemelésével, elzárható keresztező műtárgyak, átereszek kialakításával az ideiglenes védekezés szükségessége minimalizálható, kiváltható.

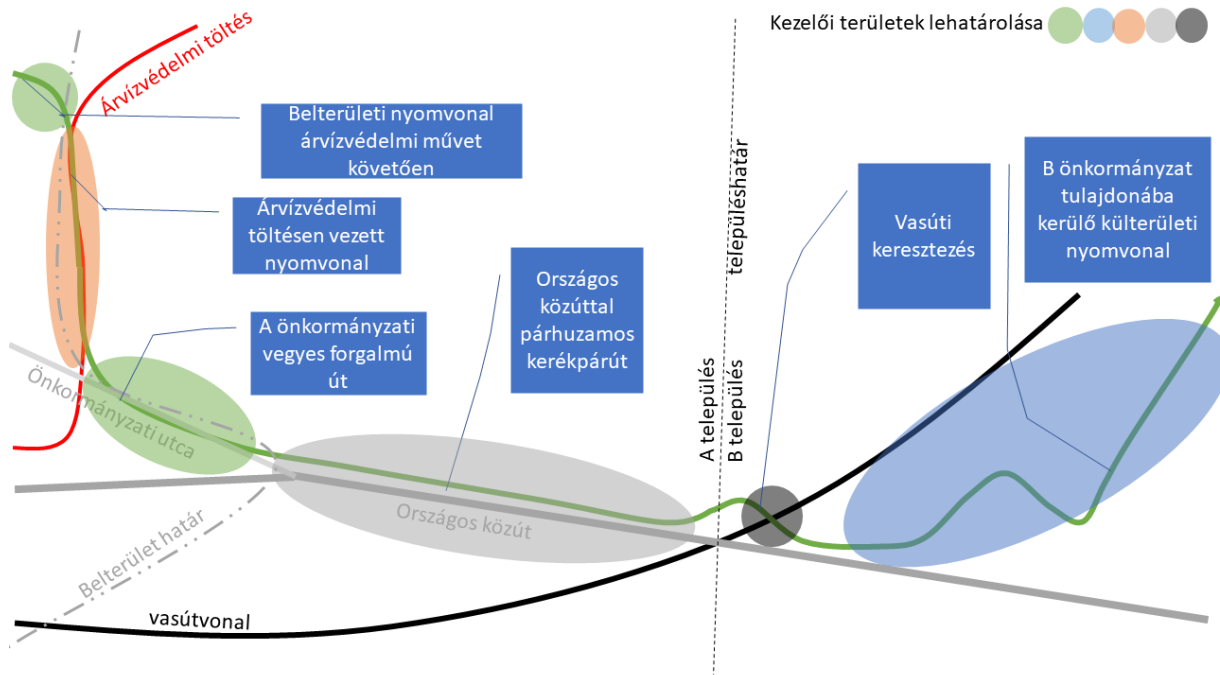
Az EuroVelo 6 kerékpáros fejlesztés jogi, üzemelési szempontrendszere

Az EuroVelo 6 kerékpáros fejlesztés előkészítése nem áll meg a műszaki tervezés területén, azonban több esetben a földhivatali ingatlanrendezési kérdések, az üzemeltetők lehatárolása, illetve a település rendezési tervekben a kerékpáros létesítmények leszabályozásának mikéntje visszahathat akár tervezési kérdésekre is.

Az üzemeltetői feladatkörök lehatárolását bemutató és a leendő üzemeltetők által jóváhagyott lehatárolási tervet az engedélyezési eljáráshoz el kell készíteni. Az egyes üzemeltetőkre vonatkozó feladatköröket több különböző jogszabály határozza meg. Ezen túlmenően különböző szervezetek, mint pl. a vízügy – közútkezelő között általános érvényű üzemeltetői feladatmegosztási szabályozás van érvényben. Továbbá eseti megállapodások is köthetők egyes helyszínek kezelési, fenntartási kérdéseinek tisztázására.

A kezelői lehatárolás sok esetben nem egyértelmű, bonyolult helyzetet jelent, amely nem csak helyszínrajzi, de térbeli lehatárolást igényel. Ilyen esetek fordulnak elő különböző keresztezéseknél, műtárgyaknál, mint a vízfolyások keresztezési, vízilétesítmények érintése, de hasonló helyzet alakulhat ki egy külön szintű vasúti átjáró esetében is.

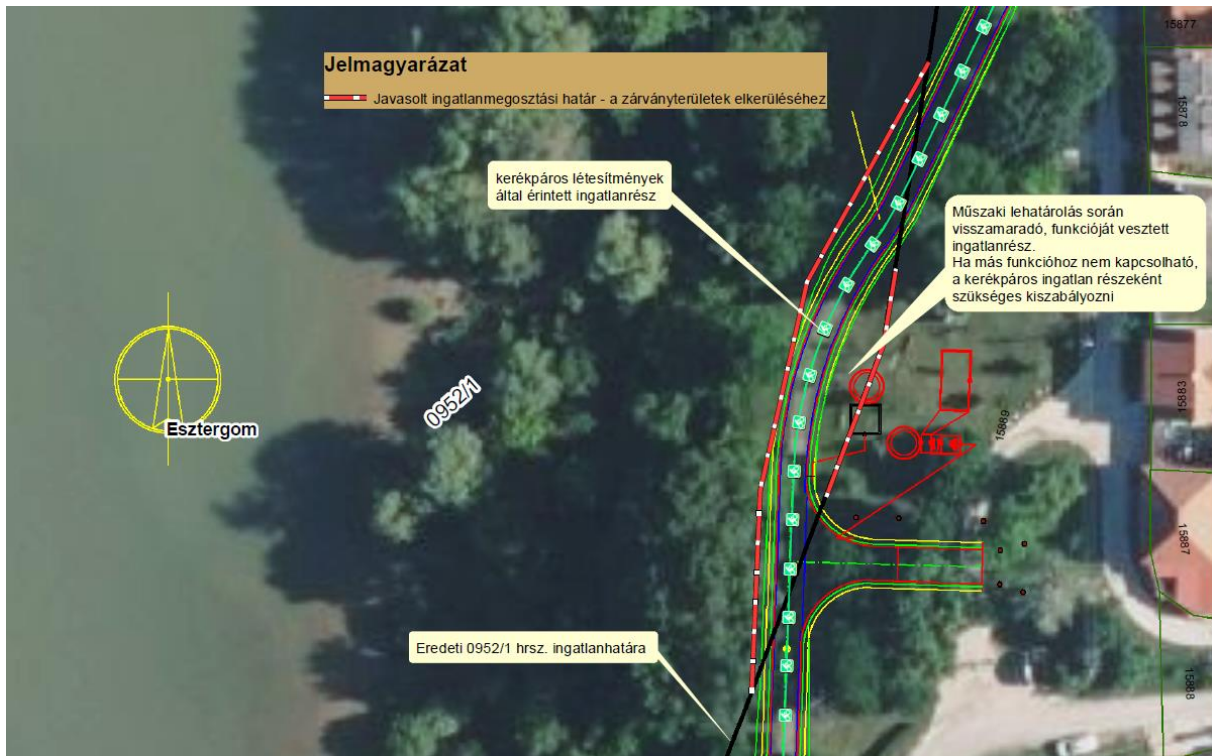
Az EuroVelo 6, mint országos kerékpáros hálózat részeként használt létesítmény esetében is a különböző jogszabályok sok szempont alapján jelölik ki egyik vagy másik kezelő hatáskörébe a kerékpáros infrastruktúra fenntartását. Nem mindegy, hogy országos közút mellett létesül-e, kül- vagy belterületen halad-e, önálló kerékpárútként, vagy vegyes forgalmú útként létesül, esetleg vízügyi kezelésű árvízvédelmi töltésen vezet, vagy vasútvonalat keresztez. Még a jogszabályok alapján előírtak pontos teljesülése esetén fennálló tiszta kezelői helyzetekben is vannak olyan helyszínek, ahol rövid, pár száz méteres szakaszon több, akár 3-5 kezelő érintettsége felmerül ugyanazon szerkezeti elem pl. burkolat egymást követő szakaszaira. Ez nem jelent hatékony burkolat fenntartást. További nehézséget jelent a jogszabályi szempontrendszer némelyikének nem teljesülése esetén az egyértelműen nem besorolható határhelyzetek kezelése. Ezek megoldása egyedi megállapodások, több esetben műszaki és ingatlanrendezési módosítások megtételét igénylik.



9. ábra: EuroVelo 6 lehatárolási elvi sémája (forrás: saját szerkesztés)

Az ingatlanrendezési kérdéseknél is felmerülnek fenntartási, használati szempontok. A minimálisan szükséges, tervező által bejelölt kiszajátítási határt felül kell vizsgálni ilyen tekintetben is. Az önálló ingatlanként kiszabályozásra kerülő kerékpáros ingatlanok alapesetben más szervezet tulajdonába, vagy vagyonkezelésébe kerülnek át, üzemeltetési feladatokat is más szervezet végzi. A műszaki lehatárolás során visszamaradhatnak olyan keskeny, kis területű szigetszerű ingatlanrészek, amik az eredeti funkciójukat nem tudják ellátni. Ha ezeknek új, önálló funkciót nem lehet találni, akkor a kerékpáros ingatlanba be kell olvasztani őket. Ilyen esetet szemléltet a 10. ábra.

Másik helyzet áll elő, amikor a kerékpárút infrastruktúra, valamilyen más alapfunkciót betöltő létesítményen kerül elhelyezésre, (pl. árvízvédelmi töltésen, vízgazdálkodási műtárgyon, mederkeresztesben). Ez esetekben a kerékpáros létesítmény külön ingatlanként nem kerül kiszabályozásra, a fenntartási, üzemeltetési kérdések külön megállapodásban kezelendők az alapfunkciót biztosító kezelő és a kerékpáros funkciót ellátó eltérő kezelő között.



10. ábra: EuroVelo 6 nyomvonal ingatlanrendezési vonatkozásainak vizsgálata (forrás: saját szerkesztés)

A földhivatali ingatlanrendezés mellett a településrendezési eszközökben is meg kell feleltetni a kerékpáros hálózatot. A kerékpáros hálózatot közlekedési övezeti elemként önállóan kiszabályozni medrek, vízilétesítmények esetében kerülendő, azoknak vízgazdálkodási övezetben kell maradniuk. Ilyen esetekben a vonatkozó területen csak a kerékpáros nyomvonal jelkulcsa kerül feltüntetés a településrendezési eszközök rajzlapjain.

ÖSSZEFOGLALÁS

Az EuroVelo 6 kerékpáros útvonal magyarországi szakaszának magas színvonalú általános fejlesztése a nagyon összetett adottságok, műszaki és jogi szabályozások, valamint az érintettek jelentős köre miatt jelentős és kihívásokkal teli feladatot jelent. Ennek sok más tényező mellett egy kis szeletét jelentik a vízgazdálkodási kérdések, szempontrendszerek alkalmazása. A jelen cikkben a fontosabb kapcsolódási pontokra világítunk rá, terjedelmi okokból a teljesség igénye és a részletek bővebb kifejtése nélkül.

Irodalomjegyzék:

¹ <https://pro.eurovelo.com/>

² https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_EN.html

³ <https://kormany.hu/miniszterelnokseg/>

⁴ 362/2022. (IX. 19.) Korm. rendelet és 467/2022. (XI. 21.) Korm. rendelet MAGYAR KÖZLÖNY • 2022. évi 152. és 190. szám

Ábrajegyzék:

-
1. ábra: EuroVelo 6 kerékpáros útvonal az Atlanti óceántól a Fekete-tengerig (forrás: <https://en.eurovelo.com/ev6>)
 2. ábra: EuroVelo 6 kerékpáros útvonal önálló kerékpárút mintakeresztszelvénye (forrás: Speciálterv Építőmérnöki Kft. EV-6 kerékpáros útvonal Süttő-Lábatlan szakasz ÚT.17.107 Eng tervek útépítés mintakeresztszelvények 2021. április - kézirat)
 3. ábra: EuroVelo 6 kerékpáros útvonal nagyvízi meder zónák érintettsége és kompenzációs intézkedési helyszínek (forrás: saját szerkesztés)
 4. ábra: EuroVelo 6 kerékpáros útvonal parti sáv megközelítése és használatának biztosítása a Dunaalmási szakaszon (forrás: saját szerkesztés)
 5. ábra: EuroVelo 6 kerékpáros útvonal Duna mederrézsű kialakítása betonba rakott terméskő burkolattal (forrás: Partner Kft. EV-6 kerékpáros útvonal Dunaalmás-Süttő szakasz kiviteli terv útépítés mintakeresztszelvények 2020. május - kézirat)
 6. ábra: EuroVelo 6 kerékpáros útvonal Duna terméskő rakat füvesítéssel (forrás: Partner Kft. EV-6 kerékpáros útvonal Dunaalmás-Süttő szakasz kiviteli terv útépítés keresztszelvények 2020. május - kézirat)
 7. ábra: EuroVelo 6 kerékpáros útvonal Ács, Concó patak keresztezése környezetében, elöntés miatti lezárás és kerülési lehetőség (forrás: saját szerkesztés)
 8. ábra: Árvízvédelmi védművön EuroVelo 6 fejlesztés megoldása a kiépítési szintre helyezett töltéskorona burkolattal, mentett oldali szélesítéssel (forrás: saját szerkesztés a KOVIT-TERV Kft. EV-6 kerékpáros útvonal Komáromi szakasz engedélyezési terv vízépítés munkarész mintakeresztszelvények, 2022. február – kézírata alapján)
 9. ábra: EuroVelo 6 lehatárolási elvi sémája (forrás: saját szerkesztés)
 10. ábra: EuroVelo 6 nyomvonal ingatlanrendezési vonatkozásainak vizsgálata (forrás: saját szerkesztés)