

Három ország – három főváros

Bevezető

Szeretek kerékpározni. Hosszú időn át „irigykedve”, vágyakozva néztem azokat, akik biciklivel mentek nap mint nap dolgozni. Sokáig olyan munkát végeztem, hogy a napi kétszer 1 órás közösségi közlekedés idejét jól ki tudtam használni, munkám egy részét közben végeztem el. Munkahelyeimen pedig nem volt zuhanyozási lehetőség és öltöző sem. 2010-től végre olyan munkahelyem lett, ahol minden adott volt ahhoz, hogy én is kerékpárral járjak munkába. Eleinte csak márciustól októberig használtam a biciklit, a 2015/2016-os télen azonban már csak nagyon zord napokat hagytam ki (a téli hónapokban 3-4 munkanapot havonta). Átlagosan havi 600 km-t kerékpározom. Tapasztaltam a rendszeres mozgás testi-lelki pozitív hatását, ezért 2016-ban már hat egnapos túrát is tettem, ezek 60-120 kilométeresek voltak.

Tudom, hogy közösségeinkben és másutt is sokan vannak, akik nálam elkötelezettebb kerékpárosok, túrázók. Én csak azért írtam most erről, mert szívesen osztom meg a látott szépségeket, örömeimet. De még nagyobb örömmel olvasnám biciklis társaim élményeit.

Előzmények

Az „Európai autómentes nap” olyan rendezvénysorozat, amelyet 1998 óta minden évben megtartanak szeptember 22-én – a társadalom környezettudatosságának erősítése céljából. Fel kívánja hívni a *városalakók* és a *városvezetés* figyelmét

- a megnövekedett autóforgalom okozta környezeti, baleseti és városképi problémákra,
- a közlekedési mód felelősségteljes megválasztására,
- a fenntartható, környezet- és emberbarát városi közlekedés előnyeire,
- a közösségi, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés fejlesztésének szükségességére.

2002 óta ehhez kapcsolódik az „Európai mobilitási hét”, szeptember 16-22-ig. Körülbelül 2004-óta szervezik intenzívebben Magyarországon is, lásd Critical Mass-felvonulások, majd BAM-mozgalom (Bringázz a munkába), Biciklis reggelik stb. 2008 óta a mobilitási hét alatt a MÁV-START Zrt. és a

GYSEV Zrt. járataira díjmentes kerékpárjegy váltható. (Forrás: https://hu.wikipedia.org/wiki/Eur%C3%B3pai_aut%C3%B3mentes_nap_-_cite_note-17)

Néhány éve az európai autómentes napon az autósok a forgalmi engedély felmutatásával ingyenesen utazhatnak a személyvonatokon.

Eleinte csak „CriticalMass” felvonuló voltam, majd szeptember 22-re terveztem olyan utazásokat, gyalogos kirándulásokat, amelyeket amúgy a magas költség (vonatjegy ára) miatt nem tettem volna meg.

2014: Ingyenes utazás a Budapest – Tata – Budapest útvonalon. Tata: városnézés, gyalogos túkerülés.

2015: Ingyenes utazás a Budapest – Miskolc és Szilvásvárad – Budapest útvonalon. Túra a Bükkben: Ómassa – Bánkút (Bálvány) – Istállóskő – Szalajkavölgy – Szilvásvárad útvonalon.

Autómentes nap 2016

2016-ban először a kerékpárral utazás ingyenességét is használtam

2016: Ingyenes utazás kerékpárral Budapest – Rajka és Hegyeshalom – Budapest útvonalon.

Biciklitúra a *Rajka – Pozsony – Hainburg an der Donau – Bécs* útvonalon (Donauradweg – Eurovelo 6-os útvonal)

Az útvonalat inkább a Bécs – Pozsony – Rajka irányban szerettem volna megcsinálni, mert:

– jobb úgy biciklizni, hogy „hazafelé” kerekkezem,

– általában nyugati, észak-nyugati széljárás van a Duna mentén, és jobb a hátszél, mint a szembeszél, de végül a menetrendi sajátosságok miatt lett a Rajka – Pozsony – Bécs irány.

Korán keltem, szinte még éjszaka (2:30), majd 3:30-kor indultam biciklivel a Déli pályaudvarra (11 km), ahonnan 4:30-kor indult a vonat Győrbe. Itt némi várakozás után átszálltam a Rajkára induló vonatra. 4 perc késéssel érkeztem Rajkára, így 7:52-kor már tekertem is a Mosoni-Duna felé. Nemsokára átértem Szlovákiába, ahol a Duna gátjának tetején megy a bicikliút. Itt majdnem eltévedtem, mert egy, a kerékpárosoknak kötelező jobbra haladást előíró tábla volt az egyik kereszteződésben, én hittem ennek, és elindultam jobbra.

Szerencsére kb. 200 m után utolértem egy kerékpáros fiatalembert, akit megkérdeztem, hogy jó-e ez az irány Pozsony felé, és ő elmondta (tört magyarsággal, mert valószínűleg szlovák anyanyelvű volt), hogy egyenesen kellett volna mennem, ez az út Gabčíkovo (Bős) felé vezet.

Nemsokára megpillantottam a földuzzasztott Dunát. Ez a Duna-csúny fölötti rész. Azt gondoltam volna, hogy itt mély a víz a duzzasztás miatt, de mégis kiálló, fekvő fákat látni a vízben. Kormoránok és egyéb vízimadarak is láthatók a képen. Ezen a szakaszon két bicikliút megy egymás mellett. Egyik a gáton, itt nagyobb a szembeszél, de szebb a kilátás (ezt választottam), a másik a gát mögött egy csatorna túlsó oldalán. A szlovák 24 km-es szakaszon nagyon kevés tájékoztató táblával találkozottam, elég nehéz volt tájékozódni, mivel GPS-t egyelőre nem használok.

Pozsonyba érkezve az volt az első megdöbbentő tapasztalatom, hogy a Duna jobb partján lévő városrészen (Pozsonyliigetfalun) átvezet a D1 autópálya. (Volt ilyen terv Budapesten is a rakpart kiszélesítésével. Szerencsére ez nem valósult meg.)

Pozsonynak van egy „Starý most” nevű hídja, magyarul „Régi híd”. Na, ez a híd Pozsony legújabb hídja, 2016 májusban adták át. Története itt olvasható: https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%96reg_h%C3%ADd.

A híd közepén van egy kis kiszélesedés padokkal, ahonnan a Dunában lehet gyönyörködni. A bicikliúthálózat – sajnos – Pozsonyban sem összefüggő (ahogyan Budapesten sem), így az óvárosi oldalon elég „érdekes” és forgalmas helyeken igyekeztem a „Most SNP” felé. Orosz tanulmányaimból emlékeztem, hogy a „Most” (мост) hidat jelent, de akkor még nem tudtam, hogy mit is jelenthet az SNP? Most már tudom, ez a „Szlovák Nemzeti Felkelés” hídja.

Lehet, hogy figyelmetlen voltam, de nem láttam semmi táblát, amely a híd biciklis részére vezető felhajtást mutatta volna, de miután áthaladtam a híd alatt, és jobbra kívántam volna fölkanyarodni, egy jobbra kanyarodást tiltó tábla fogadott. Így nem maradt más, mint

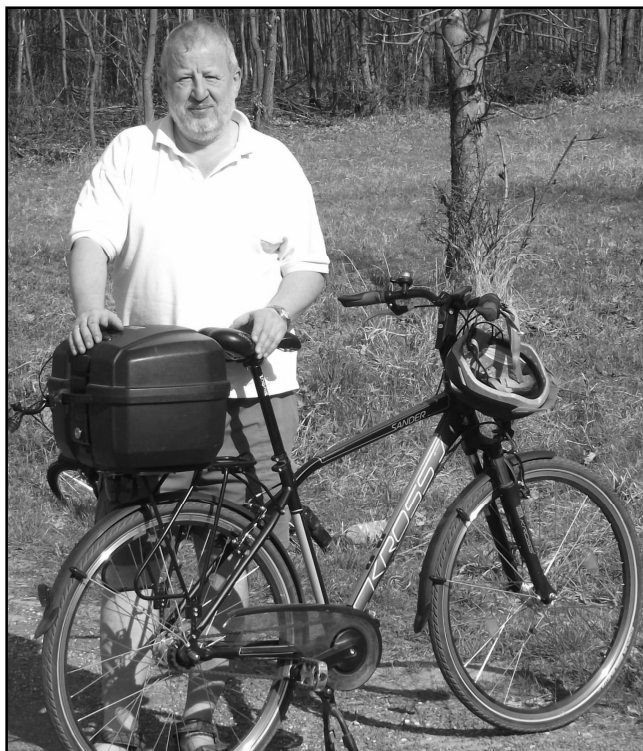
átolni a biciklit a füves részen a csigalépcsőig. A csigalépcső vezetett fel a gyalogos-biciklis járdához, amely a híd alatt van elhelyezve (zaj és bűdösség), miközben a híd kapacitása napi 37000 jármű (https://hu.wikipedia.org/wiki/Szlov%C3%A1k_Nemzeti_Felkel%C3%A9s_h%C3%ADdja).

A Duna túloldalán egy darabig az ártéri erdő melletti gáton halad a bicikliút, s a hídtól már csak 4,5 km az osztrák határ. Az első falu Wolfsthal. A Wikipédia szerint ez Ebes vagy Ebesfalva, de Ebes Hajdú-Bihar megyében van, Ebesfalva pedig az erdélyi Erzsébetváros régi neve. A „merrekerjek.hu” térkép szerint viszont Wolfsthal magyarul Farkasfalva. Farkasfalva a szlovákiai eperjesi járásban van Poprád és Lőcse között. Persze akár lehetnek azonos nevű falvak is. Wolfsthal fölött a hegyen Pottenburg tornya látszott.

Furán néz ki a Duna túlszárnyán látható új városrész (talán Pozsony Károlyfalva nevű része), olyan, mint egy túlméretezett Gazdagréti lakótelep. Útközben messze északon egy szikla vagy vár volt látható, amiről most már tudom, hogy a Dévényi vár volt.

Hainburg an der Donau következett, ahol a bicikliút először a kikötő mellett a Duna-parton haladt, majd egy szép fasorban. Következett az első ausztriai híd (ha lentől fölfelé haladunk a folyó mentén), amelyen a Duna bal partjára kerekkeztem át. Keskeny bicikliút vezet a

nagy forgalmú híd két oldalán. Innen a Duna gátjára kanyarodtam, ezen vágtam neki a következő 32 km-nek. Közben zörögni kezdett az első sárvédőm, rövid bicikliszerelés következett, szerencsére csak egy csavart kellett meghúzni, igaz, ehhez ki kellett venni az első kereket. Ehhez minden szükséges szerszám megvolt nálam. Körülbelül 2-5 kilométerenként pados-asztalos pihenőt találni, sajnos szemetes hiányában kisebb szemetelések nyomait is láttam. Vízvételi lehetőség sem volt ezen a szakaszon, de volt még nálam otthoni víz. Rövid pihenőkkel és fotózásokkal megszakítva siettem előre, mert egy bécsi, Duna-parti ebéd képe lebegett a szemem előtt, ehhez már otthon kinéztem néhány büfét és azok kínálatát. A gát oldala sűrűn tele volt őszi kikericcsel, a nap sütött, de voltak árnyékos részek is, a szél nem volt túl erős, az út jó minőségű, hol aszfalt, hol kemény és sima murva. Holtágak mádvilága, ártéri rétek, kaszálók és erdők tették kicsit változatosabbá az utat. Sok biciklissel találkoztam, némelyik visszaköszönt, némelyik nem. Kisebbségi csoportok, egyedüli biciklizők és párok is tekertek. Sok volt a nyugdíjas, hétköznap lévén, de fiatalok is voltak. 22 km után, *Schönaun an der Donau* mellett vezetett a gáton az út, itt volt az első büfé, de itt még nem volt dunai kilátás, és még közel 28 km volt hátra (amiből 32 lett) a Hauptbahnhofig, így még kerekkeztem 14 km-t.



Bécs előtt az ÖMV kettéosztott óriási telephelyei között vezet az út. Jobbra és balra méretes benzin- és gáztárolók. A „Mosquito” büfénél végül megálltam. A bécsi Duna-parton bécsi „bécsi szeletet” rendeltem (krumpli nélkül, csak salátával), miközben a Dunát néztem, és Bécs kinyomtatott vázlatos térképét. Még egy „NullKomma Josef” alkoholmentes sör is belefért a költségvetésembbe. Teljesen fris-

sen készült a Wiener Schnitzel, hallottam, amint klopfolja a húst a szakács (bár lehet, hogy magnóról jött a hang ☺, 15 percet vártam, de mivel jól jöttem, ez belefért).

Ebéd után indultam tovább. Arra emlékeztem, hogy a *Pratersternen* keresztül terveztem bemenni Bécs belvárosába, ahonnan a *Ringre* jutok majd, amitől nyugatra lesz a belváros a *Stephansdommal*. A baj ott történt, hogy a *Praterstern* nem volt kiírva az egyébként kiváló kerékpáros útjelző táblákon, de helyette találtam *Praterbrücke* kiírást. Ezen keltem át a *Donauinsel*-ről (Dunasziget), de mivel nem keresteztem a *Praterstern Bahnhofot*, sejtettem, hogy keletebbre vagyok a tervezettnél. Megtaláltam a nyomtatott térképvázlatomon, hogy hol vagyok, és elindultam nyugatra. Később a biztonság kedvéért megkérdeztem egy fiatalembert, aki megerősített, hogy jó irányba megyek. A *Ringet* kellett megtalálnom, keresteznem, de jó ideig nem találtam meg. Amikor újra megnéztem a térképvázlatot, kiderült, hogy kicsúszott a zsebemből, elvesztettem. A *Landstraße Hauptstraße*-n tekertem, a napsütés irányából ítélve jó irányban. Végre megpillantottam a *Stephansdom* tornyát, és megkerült a *Ring* is. Fényképeztem, és a *Ring*-en hamarosan megleltem a táblát: „Hauptbahnhof 2,4 km”. Innen már csak követnem kellett a táblákat, a bicikliutat. Kiválóak a bicikliutak, a biciklisávok, a felfestések, a táblák. Emlékszem 2004-es *grazi* biciklis tapasztalatomra, akkor néhány napig már kerékpároztam Ausztriában. Most, 12 év után újra Ausztriában bicikliztem, és nagyon élveztem. Persze Magyarországon is rengeteget fejlődött a hálózat, de még messze vagyunk a jótól.

16:18-kor indult Bécsből Hegyeshalomba a vonat, majd hegyeshalmi és győri átszállással (a magyar részen már ingyen utazva) 20:39-kor megérkeztem a Délibe. Útközben eszembe jutott, hogy ma nemcsak két ország (Szlovákia, Ausztria) két fővárosát (Pozsony, Bécs) látogattam meg, hanem háromét. Ezért hazafelé még megálltam a Duna-parton, hogy lefényképezzem a kivilágított Országházat. Hazatekertem, és betoltam a biciklimet a garázsba. A kilométerórán a megtett távolság 126,43 km volt. Jól éreztem magam. Szeretek biciklizni.

Botlik Benedek