

## A Magyar Kerékpárosklub véleménye és tájékoztatója BUDAPESTI KÖZÖSSÉGI KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉSI RENDSZER BEVEZETÉSÉHEZ SZÜKSÉGES INFRASTRUKTÚRA INTÉZKEDÉSI JAVASLATOKRÓL

2010-07-22

Május óta folynak az egyeztetések a Parking Kft, a megbízott mérnökirodák, a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztály között a KKKR bevezetéséhez szükséges intézkedési tervről. A folyamatba kezdettől fogva konzulensként bevonták a Magyar Kerékpárosklubot is. Több mint két éve folyamatosan együtt dolgozunk a Közlekedési Ügyosztállyal és jónéhány budapesti kerülettel, ismerem a folyamatban lévő projekteket, azok minden akadályát, az egyes szereplők szándékát. Időközben a kerékpáros tervezési segédlet kidolgozásában is részt vettem. Így hatékonyan tudtam segíteni a KKKR hatásterületén az úthálózat kerékpáros-baráttá alakítására tett javaslatok összegyűjtésében.

Nagyon fontos pillanatnak érzem ezt Budapest kerékpáros életében. Egy olyan pillanatban vagyunk, amikor van módosított KRESZ-ünk (2010. január óta), van új kerékpáros tervezési műszaki előírásunk (2010. április óta), továbbá van egy Kerékpáros Budapest Konceptiónk és egy budapesti közlekedési rendszerfejlesztési tervünk (2009. december óta) és mindehhez kellő szándék, hogy a bennük foglalt célkitűzések végre lehetőséggé majd valósággá váljanak.

Fontos meghatározni azokat a minimálisan szükséges beavatkozásokat, ami a KKKR rendszer bevezetése előtt el kell végezni ahhoz, egyáltalán életképes legyen a közösségi kerékpáros közlekedési rendszer.

Az elkészült intézkedési terv elkülönít azonnali (a KKKR létrehozásáig szükséges) beavatkozásokat, és olyanokat, amik 3 éven belül alaposabb előkészítéssel valósíthatóak meg.

Az intézkedések egyik célja az, hogy a „még nem kerékpározók” számára is vonzóvá tegyék a belső városrészt. ***Ezek teljes körű és együttes megvalósítása eredményezheti azt, hogy a kerékpározás a belvárosban jelentős alternatívává váljon, és a KKKR-t is minél többen bátran és biztonságosan használják!***

### Az elfogadott intézkedési terv fő témakörei:

Egyirányú utcák megnyitása: A tervező iroda az összes egyirányú utcát részletesen felmérte, és a szélességi és forgalmi adatok függvényében a 82 utcát jelölt meg, hogy kerékpáros forgalom számára megnyitható. Ennek értelmében összesen 29km hosszon lesznek kétirányban járhatók az egyirányú utcák, 3,4 km esetén komolyabb

beavatkozások szükségesek, a vizsgált egyirányú utcáknak csak 10%-át nem javasolta egyáltalán.

Autóbuszsávok kerékpározhatóvá tétele: A jogszabályoknak megfelelő és gond nélkül megnyitható buszsávot nem talált a tervező. De a sáv szélesség módosításával a buszsávok többségében megengedhető a kerékpáros forgalom, az intézkedési terv 11 helyen pontos rajzi javaslatot tesz a buszsávok szélesítésére. A szélességi feltétel alóli felmentést a Közlekedési Ügyosztály már kérvényezte a minisztériumtól.

A megvalósításhoz mindkét esetben részletes forgalomtechnikai tervet kell készíteni. Mindkét témában hiányoljuk egy kicsit, hogy a kiválasztásnál a hálózati szempontokat nem vették erősebben figyelembe, nem aszerint választották ki az útvonalakat, hogy mely irányokban van leginkább kerékpáros kapcsolati igény, a részletes tervezésnél erre sor kerülhet.

A jelzőlámpás csomópontoknál előretolt kerékpáros felállóhely létesítését javasolja a terv. A Közlekedési Ügyosztály idén 24 csomópontra ad ki tervezési megbízást, az intézkedési terv további 65 helyen javasolta. Az anyag megemlíti, hogy minden csomópontban biztosítani kell minden kapcsolati igényt a kerékpáros forgalom számára, meg kell vizsgálni a jelzőlámpa program közbenső idejét, vizsgálni kell a lámpák összehangolását és a kerékpáros esetenként előbb kaphat zöldet.

Főútvonalakon többnyire kerékpáros forgalom elválasztását javasolja mind a gépjármű forgalomtól, ez kerékpárút vagy kerékpársáv létesítését jelenti, melyre csak részletes áttervezés után kerülhet sor. A fontos kerékpárforgalmi nyomvonalakon, ahol azt a geometriai és forgalmi viszonyok lehetővé teszik (pl. Nagykörút!!!), kerékpáros nyomokat javasol kialakítani. (Ez 25 méterenként forgalmi sávban kerékpáros jel és ék alakú nyilak felfestését jelenti, melyen a közös úthasználatra hívják fel a figyelmet.)

Duna hidak: Hangsúlyos szerepet kap az intézkedési tervben az összes híd kerékpárral való átjárhatósága, ami komoly dilemmákat okoz a tervezőnek, hatóságnak, és nekünk is. Minden hídon végeztek kerékpáros és gyalogos forgalom számlálást, és a hidak pontos keresztmetszeti szélességét megvizsgálták. A **Lánchídon** első lépésben a korlátozás teljes feloldását javasolja, hosszú távon pedig a személygépjárművek kivitiltását. Az **Erzsébet híd** esetében azonnali beavatkozásként a déli oldali járdát javasolja gyalog-kerékpárútként kialakítani a megfelelő akadálymentes kapcsolatok biztosításával. A hídon a sáv kiosztás módosítására 5 éves időtávban jelentős közlekedéspolitikai támogatás esetén lehetséges. A **Szabadsághídon** a forgalmi sávban kerékpárosnyom felfestését javasolja azonnali beavatkozásként. A **Petőfi hídon** a kétoldali járdát javasolja gyalog-kerékpárútként kijelölni azonnal az akadálymentes kapcsolatok kialakításával. 3 éven belül tartja lehetségesnek a hídpályán a forgalmi sávok szélességének csökkentésével kerékpársáv kijelölését, ami sebesség csökkentéssel együtt valósítható meg. Ehhez közlekedéspolitikai döntés szükséges. Azonnali beavatkozásként minden esetben meg kell oldani a hídfőkapcsolatokat rámpák beépítésével, burkolati jelekkel, az akadálymentes és irányhelyes kerékpáros közlekedés érdekében.

Gyalogos-zónák illetve gyalogos és kerékpáros zónák kialakításának, átalakításának elveit is rögzíti az anyag.

Kerékpártámaszok telepítésének néhány fontos alapelvét rögzíti az anyag. Pontos paramétereket a mennyiségre vonatkozóan nem tartalmaz az anyag, amit hiányolok, de vélhetően ez nem tartozik szorosan a KKKR projektjébe.

Forgalomcsillapítás: A pesti belváros tervezetten „fokozottan humanizált zóna” lesz, ennek megvalósításáig első ütemben a KKKR bevezetésének időpontjáig a területen 30 vagy 40 km/óra területi sebességkorlátozást javasol az intézkedési terv. Ezzel egyetértünk és támogatjuk.

A témához szorosan kapcsolódik, az akadálymentesítés témaköre, eljutási akadályok, kerülőutak csökkentése. Hiányoljuk, hogy nem szerepel az anyagban hangsúlyosan és kiemelten. Ezek nem feltétlen önálló kerékpáros beruházások lennének, viszont komplex városfejlesztési irányelvek, amelyek kerékpáros-baráttá teszik a várost.

Ilyen eszközök lennének: tolósínek (lépcsőknél azonnal alkalmazandó), kerékpáros rámpák (gyűjtőállomások környezetében, csomópontokban, lépcsők mellett), zsákutcák átkötése kerékpáros forgalom számára, kerékpáros főhálózat tájékoztató táblarendszere, pollerek helyett U-korlát alkalmazása (passzív biztonság és kerékpártárolás céljából), szintben kiemelt csomópontok, kiemelt gyalogátkelők, járdafülek, színes burkolatok. A kerékpár számára a zökkenőmentes aszfalt burkolat a legkedvezőbb, nagykockakő alkalmazásának korlátozása, kockakő burkolatú utcán 2×0,5m aszfalt sáv legyen a kerékpárok számára.

## ÖSSZEGZÉS

Az elkészült anyag alapelveiben illeszkedik a Kerékpáros Budapest Konceptióban leírtakhoz. Mivel ahhoz részletes Program azóta sem készült, ez az intézkedési terv lehet az első igazán nagy lépés Budapest kerékpáros-barát fejlesztése irányába, amennyiben politikai támogatást is kap.

*Hosszú idő után ez az első komplex anyag, melyet kerékpáros-barát szemlélettel, tervezői gyakorlattal, a jogi és szakmapolitikai környezet lehetőségeinek mérlegelésével, kevés megalkuvással készítettek el Budapesten; részletes vizsgálatokat, konkrét megvalósítható javaslatokat tartalmaz költségelemzéssel együtt.*

*Valószínűleg mindenki talál a javaslati anyagban kritizálni valót, de ha a javaslatoknak egy része is megvalósul, szerintem már sokkal előrébb vagyunk.*

**A teljes javaslati anyagból egy rövid összefoglaló és közgyűlési előterjesztés fog készülni, melyet a Magyar Kerékpárosklub elfogadásra javasol!**