

Általános javaslatok a Közlekedésbiztonsági fejlesztések Budapest XX. kerületében c. kerékpárforgalmi hálózati tervhez

A terv elvi része megfelelő színvonalú, jó megalapozást ad a hálózati terv elkészítéséhez, azonban mind az értékelés, mind a javaslatok kidolgozása során számos hiányossággal és következetlenséggel találkoztunk, amelyek eredményeként a kidolgozott javaslatok jó része nem ad választ a kerékpározás hiányosságaira és összességében nem javítja érdemben e közlekedési mód helyzetét a kerületben.

Alább néhány általános észrevétel az egyes fejezetek tartalmát illetően.

Értékelés:

- A kerület úthálózatának értékelése megtörtént a „Katalógus” nevű dokumentumban, azonban a hálózati terv szöveges részei, illetve a javaslatok nincsenek összhangban az itt megfogalmazottakkal, illetve nem jelennek meg sem rövid, sem hosszú távú javaslatként (pl. Baross utca).
- Ezzel párhuzamosan, a „Beavatkozási terület kerékpározhatósága” c. fejezet erősen hiányos, az jelentős bővítésre szorul.

Tervezett fejlesztések:

- A javaslatok közül a 30-as zónák, illetve egyes új hálózati kapcsolatok (pl. Zilah utca meghosszabbítása) hasznosak és előremutatóak. A meglévő és újonnan létesítendő zónáknál fontos, hogy a forgalomcsillapítási eszközök kerékpárbarátok legyenek (dübelezett küszöbök lecserélése).
- Felülvizsgálni javasoljuk a kerékpáros nyom alkalmazását. A javaslatok számos olyan utcában alkalmaznák ezt az eszközt, amelyek ma is kerékpározhatóak. Bár orientációs céllal ilyen esetben is indokolt lehet (pl. egy hosszú távú EuroVelo nyomvonalon), helyi feltárást kiszolgáló és/vagy sebességkorlátozással ellátott utcában nem indokolt az alkalmazása. Ugyanez igaz a nagyobb forgalmú utcákra: a kerékpáros nyom önmagában nem csökkenti a sebességet, nem növeli a kerékpárosok biztonságát, nem válik tőle kerékpárosbaráttá az utca.
- Közösségi közlekedéssel érintett nagyobb forgalmú útvonalak: ez önmagában nem zárja ki a kerékpározást, ha a keresztmetszet, a sebességek és a forgalom nagyság egyébként lehetővé teszi kerékpárforgalmi létesítmény létrehozását. Erre számos működő és népszerű példa van Budapesten is (pl. Várház krt., Karinthy Frigyes út, Fehérvári út, Tél utca, Görgey u.)

- A tervező(k) megközelítése több helyen nem teljesíti a hálózati terv elkészítését kiváltó „Fenntartható közlekedésfejlesztés Budapesten” c. pályázati kiírásban megfogalmazottakat. A pályázati kiírásban választott tevékenysége leírása szerint *„a tevékenység keretében egy teljes településnek, vagy szerves funkcionális egységnek tekinthető településrésznek (funkcionálisan kijelölhető, lakó- és forgalomvonzó területeket egyaránt magában foglaló), mint beavatkozási hatásterületnek valamennyi közlekedési úthálózata a biztonságos, közvetlen és kényelmes kerékpározhatóság szempontjai szerint megvizsgálásra kerül, ezen szempontok szerint és teljesítésükre kerékpárforgalmi hálózati terv készül, amely a beruházás eredményeként megvalósul az adott terület egészére vonatkozóan. A beruházás eredményeként a beavatkozási terület közlekedési úthálózata kerékpárosbaráttá válik, kialakul a beavatkozási terület kerékpáros alaphálózata.”* További kitétel a pályázatból: *„Már a projekt részeként tervezett és megvalósuló első ütemnek biztosítania kell, hogy a kijelölt terület valamennyi útvonala kerékpárosbaráttá váljon.”* Meglátásunk szerint a javaslatok számos esetben kerülnek az úthálózat alapelemeinek vizsgálatát, azok kerékpárosbarát átalakítását, még vizsgálati szinten vagy hosszabb távon sem foglalkoznak számos igen fontos szerepet betöltő útszakasszal (Baross u., Kossuth L. u., stb.). Ezzel szemben több alkalommal olyan hálózati elemekre tesznek javaslatot, amelyek mai állapotukban is kerékpározható, általában alárendelt utcákat fűznek össze és nem alkalmasak főhálózati szerepre. Ezzel szemben a pályázat célja, **hogy a kerékpárral jelenleg nem vonzó útvonalakon hogyan tud olyan változást elérni, hogy az vonzó legyen és ezáltal nőjön a kerékpárral megtett utak aránya.**
- A tervezett fejlesztésekből nem derül ki, hogy ami rövid távon költség- vagy más okok nem tud megvalósulni, hosszabb távon hogyan tud kerékpárosbaráttá válni, pl. a forgalom átrendeződése vagy keresztmetszeti átépítés segítségével. Az ütemezésből számos dolog kimaradt.