



# MAGYAR KERÉKPÁROSKLUB

[www.kereparosklub.org](http://www.kereparosklub.org)

1136 Budapest, Hegedűs Gyula utca 23.

Tel: 1/ 789-5808

## Szakmai vélemény a BUDAPEST II. KERÜLET KÖZLEKEDÉSI INTÉZKEDÉSI TERV FELÜLVIZSGÁLATA c. tervdokumentációról

*Készítette: Magyar Kerékpárosklub Bel-budai alapszervezete  
2008. október.*

### 1. BEVEZETÉS

A Magyar Kerékpárosklub és a II. kerület Önkormányzat egy 2007-es együttműködési szerződés keretében meghatározott útvonalszakaszokon és területeken javaslatokat tett a kerület kerékpáros közlekedésének fejlesztésére. A további együttműködés keretében felkérést kaptunk arra, hogy a kerület közlekedési koncepciójának kialakításában, véleményezésében vegyünk részt.

2008 szeptemberében megkaptuk véleményezésre a ProUrbe Kft. által 2008 májusában készített BUDAPEST II. KERÜLET KÖZLEKEDÉSI INTÉZKEDÉSI TERV FELÜLVIZSGÁLATA c. tervdokumentációt.

A tervezés során a tervezővel néhány alkalommal telefonon egyeztettünk, a műszaki leírás egyes fejezeteit e-mailen megkaptuk, de egyik sem mondható teljes körű egyeztetésnek.

Most a teljes tervdokumentációt egyben áttekintve az alábbi véleményt fogalmazzuk meg.

### 2. ÁLTALÁNOS VÉLEMÉNY

Fontosnak tartjuk megjegyezni, hogy a fejlesztési koncepciót nem tartjuk teljes körűnek és alaposnak.

A teljes, átfogó koncepció helyett csak a közúthálózat néhány elemével, csomóponti korrekcióval foglalkozik.

Lehetséges, hogy ez nem volt feladata a tervezésnek, de így a kerékpáros közlekedés fejlesztése sem valósítható meg átfogóan a kerületben.

A kerékpáros közlekedés segítésére vonatkozó, általunk készített ajánlásban szereplő javaslatoknak **igen kis részét építi be.**

A kerékpáros közlekedés érdekeinek érvényre juttatása minden városfejlesztési és közlekedésfejlesztési beruházás esetén szükséges.

A véleményünk tartalmazza:

1. A műszaki leírás alapján az elvekkel kapcsolatos véleményünket (pirossal jelöltük a kifogásolt részeket, zölddel a kerékpáros közlekedés fejlesztése szempontjából pozitív terveket. Itt külön kezeltük a csak kerékpáros közlekedést érintő témákat és az általános úthálózati szintű beavatkozásokat.)
2. A részletes forgalomtechnikai tervek rajzaihoz, ill. a hálózati tervekhez fűzött megjegyzéseket. (Csak azokkal a rajzokkal foglalkoztunk, amelyeket a kerékpáros

- közlekedés szempontjából különösen fontosnak véltünk.)
3. További beépítendő szempontok (Budapest II. kerület kerékpárút-hálózatának fejlesztési javaslatai MK, és a Kerékpáros Budapest Koncepció alapján).

### 3. KERÜLETI KERÉKPÁR FORGALMI HÁLÓZATRA, GYALOGOS FORGALOMRA, FORGALOMCSILLAPÍTÁSRA VONATKOZÓ FEJLESZTÉSEK fejezethez tartozó megjegyzéseink

- *Ezeket nem lehet külön kezelni a közúti fejlesztésektől!*
- *A kerékpárút-hálózat a kerékpáros közlekedési hálózatnak csak egy része*
- *A Magyar Kerékpárosklub javaslata csak néhány útvonalra és területre vonatkozott, mivel erre kaptunk felkérést.*
- *„Legfontosabb célkitűzésük, hogy a jövőben nem elsősorban új, önálló kerékpárutak építésére kell törekedni, hanem a meglévő közlekedési infrastruktúrát kell kerékpárosbaráttá tenni.” - ezzel egyetértünk, kiegészítendő azzal hogy a kerékpárosbarát azt jelenti, hogy biztonságosan és akadálymentesen járható kerékpárral.*
- *„Más civil szervezetek Nagycsaládosok Országos Szövetsége a családdal együtt kerekedés minél biztonságosabb körülményeiért szállnak síkra, tehát biztonságosabb elválasztott rendszert támogatják.” 1. Csak bizonyos feltételek mellett tekinthető biztonságosabbnak az elválasztott rendszer. (Abban az esetben ha előnyben részesítéssel együtt alakítják ki.) 2. A MK is támogatja olyan kerékpáros főúthálózat kialakítását, amelyen a kerékpáros forgalom előnyben részesítése elsődleges prioritást élvez. Pl: Duna-menti EuroVelo II. kerületi szakasza.*
- *Korrigálva: A KRESZ- ben megengedett szabályozással a jelenleginél nyitottabban kell élni, például az egyirányú utcák megnyitása az ellenirányú kerékpáros forgalom számára (ehhez csak bizonyos esetekben szükséges ellenirányú kerékpársáv kijelölése), a szélső forgalmi sávokban a kerékpáros forgalmat és a gépjárműforgalmat is orientáló kerékpáros piktogramok, közösen használt sávok használata, mind egy-egy esetben jó megoldáshoz vezethet*
- *„A meglévő Budai rakpart és Pesthidegkút közötti kerékpárúton jelentős mértékű felülvizsgálatot javasol a Magyar Kerékpárosklub, elsősorban a járda használatával kapcsolatban. A részletesen kimunkált javaslatuk jelen tervvel együtt készült el.” Jelen fejlesztési terv nagyrészt a civil szervezet javaslata alapján készült.” - A Pesthidegkútra vezető nyomvonal kiviteli terve 2007 novemberben elkészült, nyert pályázat. Jelen munkában javasolt kialakítás az Ördögárok utcánál azzal nincsen összhangban.*
- *Varsányi Irén utcára ugyanez vonatkozik. Természetesen a Kacska utcán át a Rakpartig meg kell valósítani az átalakítást és a kerékpárosbarát mintaterület kialakításához valóban további részletes tervezés szükséges.*
- *A Retek utca forgalmi rendje megváltozik, a Mammut I. parkoló garázsának Dékán utca felőli megközelítésére a déli oldali parkoló sor megszűnik és önálló kerékpárút létesül. - A teljes keresztmetszetbe ez csak mindkét oldali parkolósáv megszüntetésével férne be... Tekintettel arra, hogy a Dékán-Retek csomópontban a gyalogos- és kerékpáros közlekedés feltételei ezzel nagy mértékben romlanának, nem támogatjuk. Nem javasolunk olyan beavatkozást, amely az infrastruktúra gépjárműforgalom- kapacitását növeli, ezzel további gépjárműforgalmat gerjeszt.*
- *„A kerékpár tárolás nagyon fontos eleme a kerékpáros közlekedéspolitikának.” - helyesen a közlekedési infrastruktúrának*
- *„autóbusz hátsó falára szerelendő kerékpártartó kosár” - a 11., 149., 65 és 67. sz. autóbuszok esetében javasoljuk. További műszaki megoldások, ill. a kerékpárral való együtt utazás (utastérben) lehetőségét is érdemes vizsgálni. Például csúcsidőn kívül, bizonyos viszonylatokon megengedhető lenne, a menetrendben megjelölt járatokon, igen költségkímélő módon. Egy ilyen „kísérleti program”-hoz, konkrét intézkedési terv kidolgozása szükséges.*
- *„A Marczibányi tér átépítésével kiemelt gyalogos tengely létesül a Mammut II.-től a Millenáris*

**parkon át a Lötérig”**. - Ennek ellentmond a tervezett körforgalom, amely rontja a gyalogos közlekedés feltételeit.

#### 4. **RÉSZLETES VÉLEMÉNY**

*A forgalomtechnikai tervek rajzaihoz, ill. a hálózati tervekhez fűzött megjegyzéseket a tartalmazza. Csak azokkal a rajzokkal foglalkoztunk, amelyeket a kerékpáros közlekedés szempontjából fontosnak véltünk.*

##### **Forgalmi rend - Lövőház utca és Keleti Károly utca vizsgálata**

Messzemenően egyetértünk mindkét utca gépjárműforgalmának csillapításával, melynek során a kerékpárosbarát szempontokat is szükséges figyelembe venni.

Nem kifejezetten kerékpáros szempontból, hanem a városi életminőség javítása érdekében kiemelten fontosnak tartjuk mind a forgalomcsillapított utcák, mind az azokra merőleges irányú mellékutcák átmenő gépjármű-forgalmának kiküszöbölését a hálózati szempontok figyelembevételével. Ehhez elengedhetetlenül szükségesnek tartjuk az alábbi intézkedéseket:

- a Kitaibel Pál utca Kisrókus utca és Petrezselyem utca közötti szakaszának lefelé egyirányúsítása a gépjárműforgalom számára. Ezzel a Fény utcából érkező forgalmi áramlat nem jelenik meg a Kitaibel Pál utcán átmenő gépjármű-forgalomként, amint az jelenleg tapasztalható;
- a Marczibányi tér északi oldalának forgalomcsillapítása (átmenő forgalom);
- a Varsányi Irén utca forgalomcsillapítása (összhangban a kerékpárút kiviteli fázisban lévő átalakításával).

##### **Általános megjegyzések a 1. sz. rajzhoz**

- Bár önálló fővárosi beruházás részeként kerül megtervezésre, meg kívánjuk jegyezni, hogy nem támogatjuk a Margit hídtól északra tervezett alsó rakparti le- és felhajtó kiépítését, mert annak gépjárműforgalom-gerjesztő hatása van.
- Javasoljuk a Frankel Leó utca továbbfejlesztését gyalogos- és kerékpárosbarát módon, az átmenő gépjárműforgalom jelentős korlátozásával.
- A Frankel Leó utcánál lehetővé kell tenni a körút keresztezését a kerékpárral közlekedők számára

##### **Általános megjegyzések a 2. sz. rajzhoz**

Jelmagyarázat: „Kerékpáros hálózat” helyett „Kerékpáros főhálózat”, hiszen a városi kerékpáros útvonal-hálózatnak eleme minden egyes közúthálózati elem.

A Törökvesz úton jelenleg kijelölt széles gépjárműforgalmi sávok kerékpárosbarátoknak tekinthetők. A lefelé tartó irányban semmiképpen nem javasolt kerékpársáv kialakítása, hiszen a lejtviszonyok miatt a kerékpáros forgalom ritmusa hasonló a gépjárművek forgalmi ritmusához, továbbá a nagyobb haladási sebesség miatt a kerékpáros „haladósávja” (űrszelvénye) is növekszik, a teljes útszélességre szüksége van a gyakori kanyarok miatt. A Bimbó úton a Kitaibel Pál utcai csomóponttól kialakított buszsávot javasoljuk „autóbusz- és kerékpársávra” módosítani a gyakori forgalmi torlódás szabályos kikerülésének lehetővé tételére. A Margit körüti csomópontban előretolt kerékpáros felállóhely kialakítása szükséges, a Keleti Károly utcától kezdve pedig kerékpársávot kell kialakítani, amelyhez a felállóhely csatlakozik.

A felfelé tartó irányban javasoljuk kerékpáros piktogramok (kattintható hivatkozás: [kerékpárosok közlekedésére kijelölt úttest burkolati jel](#)) alkalmazását, de külön sávra a folyópályán nem feltétlenül van szükség. Az útpadkán való parkolás kérdését valóban kezelni kell

Az Ignotus utcában javasoljuk a sebességcsökkentő küszöbök kerékpárosbarát módosítását „kerékpárnyomnyi” átvezetések kialakításával.

Szükségesnek tartjuk, hogy a tervezett forgalomcsillapított övezeteket kerékpárosbarát módon alakítsák ki (pl. kattintható hivatkozás: [egyirányú utcák megnyitása a kerékpáros forgalom számára, kiemelt](#)

[csomópontok](#), kerékpárosbarát sebességcsökkentő küszöbök, sávelhúzások, süllyesztett szegélyek stb.). Ennek érdekében további konzultációt javasolunk az elképzelések pontosabb megfogalmazására.

Nagyon fontosnak tartjuk, hogy a jelenleg meglévő forgalomcsillapított övezeteket is felülvizsgálják kerékpárosbarát szempontból, különös tekintettel a Vízivárosra, amelyre korábban [részletes javaslatcsomagot](#) (kattintható hivatkozás ) dolgoztunk ki.

## 1. sz. helyszínrajz

- A tervezett kialakítás megfelel a kerékpáros közlekedés előnyben részesítése elvének, ezért támogatjuk. A térkő burkolatú peronok/negatív öblök jó eszközei az alábbi, kerékpárosbarátnak tartott céloknak:
  - forgalomcsillapítás,
  - sebességcsökkentés,
  - konfliktuspontok kezelése, forgalomszervezés,
  - útpálya újrafelosztása.

Kérjük, hogy a peronküszöbök kialakítása szinuszprofilú legyen.

## 2. sz. helyszínrajz

- Minden lehetséges kerékpáros forgalmi irányt figyelembe kell venni, és ennek megfelelő módon kialakítani a közúti infrastruktúrát. Ennek érdekében javasoljuk széles forgalmi sávok/kerékpársávok/előretolt kerékpáros felállóhelyek kialakítását az összes tervezett csomópont környezetében.
- Az autóbusszávokat javasoljuk közös autóbusz- és kerékpársávként kialakítani, hogy ne lehetetlenüljön el a kerékpáros forgalom biztonságos és akadálymentes feltételrendszere (a KRESZ szerint buszsávban kerékpározni tilos, a mellette lévő sávban pedig minden más megoldásnál veszélyesebb).

## 3. sz. helyszínrajz

- A tervezett járdafül kialakításával egyetértünk. A Varsányi Irén utca és a Kacska utca - mint kerékpáros főhálózati útvonal - kapcsolatát megfelelő módon biztosítani kell, figyelembe véve a szakasz kivitelezési fázisban lévő fejlesztési terveit.

## 5. sz. helyszínrajz

- **ELFOGADHATATLAN!** A gépjárműforgalmi sávok számának növelése ellentmond az érvényben lévő közlekedés-fejlesztési koncepciónak és a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése elvének! Javasoljuk a gépjárműforgalmi kapacitás csökkentését a közösségi közlekedés, illetve a gyalogos- és kerékpáros közlekedés előnyben részesítése mellett! Ennek érdekében javasoljuk a Margit körüti járda és a külső forgalmi sáv szélesítését (a belső forgalmi sáv keskenyítésével).
- A Kisrókus utcában javasoljuk az átmenő forgalom csillapítását az áteresztőképesség csökkentésével, a jelenlegi balra kanyarodó forgalmi sávok számának egyre csökkentésével, előretolt kerékpáros felállóhely kialakításával. (A Margit körüti torlódások miatt jelenleg sem kihasználható a csomópont elméleti áteresztőképessége!)

## 12. sz. helyszínrajz

- A Budakeszi úton tervezett autóbusszáv esetében a jelentős lejtés miatt a tervezett normál sáv szélességben van lehetőség közös autóbusz- és kerékpársáv kijelölésére. Ezt javasoljuk. (A lejtő miatt nem lesz túl nagy a sebességkülönbség az autóbusz és a kerékpáros között.)
- A Hűvösvölgyi úton a megfelelő sáv szélesség (min 4,20 m) kialakításával javasoljuk autóbusz- és kerékpársáv kijelölését

## 15 sz. helyszínrajz

- **ELFOGADHATATLAN!** Az alaptérképen még a létező kerékpárforgalmi létesítményeket sem tüntették fel! A kerékpáros közlekedés feltételeire vonatkozó javaslat nem található a rajzon. A gépjárműforgalmi sávok számának növelése ellentmond az érvényben lévő közlekedésfejlesztési koncepciónak és a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése elvének! Javasoljuk a gépjárműforgalmi kapacitás csökkentését a közösségi közlekedés, illetve a gyalogos- és kerékpáros közlekedés előnyben részesítése mellett.

## 17. sz részletrajz

- Nem javasoljuk elkülönített gyalog- és kerékpárút kialakítását (összhangban az ÖK megbízásából korábban elkészített [javaslatunkkal](#) (kattintható hivatkozás), a körforgalom környezetében ez különösen veszélyes kialakítás! Minden lehetséges kerékpáros forgalmi irányt figyelembe kell venni, és ennek megfelelő módon kialakítani a közúti infrastruktúrát. Ennek érdekében megfontolásra javasoljuk a körforgalom becsatlakozó ágain széles forgalmi sáv/kerékpársáv kialakítását a kerékpáros forgalom körforgalomba történő bevezetésével.
- Az Ördögárok utcában javasoljuk autóbusz- és kerékpársáv kialakítását, a kerékpáros forgalom számára a

Hidegkúti út felé tartó irány kikanyarodási lehetőségének megteremtésével. Ennek érdekében megfontolandó kerékpáros balra kanyarodó sáv/felállóhely kialakítása a csomópontban, esetleg **bejelentkezővel ellátott/érzékelő hurkos jelzőlámpa** alkalmazásával.

- A Rezeda utca - mint rekreációs-turisztikai kerékpáros útvonal - forgalmának csatlakozását különös figyelemmel kell kezelni, a kerékpáros forgalom előnyben részesítésével!

## 20. sz. részletrajz

- A Margit híd pillérének áttörésével a gyalogos-kerékpáros „sétány” kiterjed a Margit hídtól északra fekvő területre is. Tekintettel arra, hogy ez az EuroVelo kerékpáros túraútvonal része, elengedhetetlenül szükséges a megfelelő szélességű felület biztosítása a gyalogos- és kerékpáros forgalom számára. Ennek érdekében javasoljuk a hídtól délre meglévő megoldáshoz hasonlóan a gyalogos- és kerékpáros felületek fizikai elválasztását biztosítani, az EuroVelo szabványok által meghatározott keresztmetszeti kialakítást alkalmazni. (Ennek figyelembevétele nélkül is szükséges volna a P+R déli oldalán javasolt kerékpárút ívsugarának és keresztmetszetének növelése a szélső parkolóhely feláldozásával - a terveken szereplő kialakítás fokozottan balesetveszélyes.)
- Meg kell oldani a Margit híd és az Árpád fejedelem útja kerékpáros közlekedési kapcsolatait.
- A Margit híd pillérében kialakítandó kerékpáros és gyalogos folyosó szélességét az ÚME szerinti méretek figyelembevételével javasolt meghatározni, megfelelő elválasztás kialakításával.
- Az újonnan kialakítandó kerékpáros (és gyalogos!!!) csomópontokban a csomóponti környezet kiszélesítésével, esetleg megfelelő burkolati jelek alkalmazásával meg kell oldani a konfliktusmentes közlekedés feltételeit.

## 21. sz részletrajz

- Török utca–Margit körút csomópontjában a Török utcában és a Margit körúton is javasolt előretolt kerékpáros felállóhely kialakítása a hozzá kapcsolódó kerékpársávval.
- Biztosítani kell a kerékpáros forgalom akadálymentes és biztonságos kapcsolatát a Frankel Leó utca két szakasza között a Margit körúton keresztül (a gyalogátkelőhelyekkel párhuzamosan, a gyalogosforgalom figyelembevételével).
- A villamosvágányokat a közúti csomópontokban a kerékpáros forgalom számára is biztonságos módon kell kiépíteni.
- A Margit körút és a Margit híd közötti kerékpáros közlekedési kapcsolatok kialakítását akadálymentes és biztonságos módon meg kell oldani, ennek érdekében a hídra tervezett kerékpárforgalmi létesítmények folytatását a Margit körúton ki kell alakítani.

## 5. A KONCEPCIÓ MÁS TÉMAKÖREIVEL KAPCSOLATOS MEGLÁTÁSAINK

Nem kifejezetten a kerékpáros közlekedést érintő témákat itt külön véleményezzük.

### **Megfelelőnek tartjuk:**

-*Bécsi út* (2x1 sáv): *a Zsigmond tér és Nagyszombat utca között forgalomcsillapításra kerül sor, amely a villamos forgalom érdekében a közúti forgalmat csillapítja, távlatban felmerült ezen útszakasz gyalogosítása a villamosforgalom fenntartásával.*

-*Bem rakpart* (2x2, ill. 3 sáv): *a keresztszelvény átépítésére kerül sor a 17.-19. villamosok összekötésével és a Duna menti EURO-VELO kerékpárút gyalogosoktól való elválasztásával a további szakaszokon.*

- *Szilágyi E. fasor és Árpád fejedelem útja között: Gábor Á. utca - Pusztaszeri út - Szépvölgyi út* (2x1, (2) sáv). *A Pusztaszeri úton autóbuszsáv építendő a Pusztaszeri köz és a Alsó Zöldmáli út között.*

*Nem lehet cél, a gyűjtő útként használt lakóutcák átminősítése –Ez így van, ezzel ellentmondásban áll a gépjárműforgalom közúti infrastruktúrájának kapacitását növelő tervekkel!!!pl. körforgalomépítés a konkrét helyszínen.*

*Új autóbuszsávok létesítése a kerület úthálózatán – Egyetértünk, de javasoljuk, hogy minden*



esetben autóbusz- és kerékpársávként legyen kijelölve.

**8. számú részletterv:** **Torockó utca egyirányúsításával** egyetértünk az *ellenirányú kerékpáros forgalom engedélyezésével*

### **Nem tartjuk megfelelőnek:**

- a Margit körúton kapacitásnövelést kell biztosítani
- Árpád fejedelem útja a Margit hídtól É-ra, Zsigmond térig (2x2+ busz sáv): **A Margit híd déli hídfőjének déli oldalán csomópont létesül az Alsó rakparttal, így az átmenő teherforgalomtól mentesül az Árpád fejedelem útja, Lajos utca, Pacsirtamező út.**
- -Árpád fejedelem útja Zsigmond tér és Szépvölgyi út között (2x1 sáv): **az átmenő teherforgalom Alsó rakpartra terelésével felülvizsgálandó a Lajos utca-Árpád fejedelem útja egyirányúsításának megvalósítása.**
- -Fő utca (2 sáv): **az Alsó rakpart szélesítésének elvetésével egyelőre elnapolódik a Fő utca forgalomcsillapítása, gyalogosítása.**
- -Törökvész út,-Bimbó út (2x1 sáv): az útvonalon több csomópont körforgalommá való átépítésére állnak rendelkezésre tervek (Kapy út, Eszter utca). **Mivel az útvonal a kerület fontos kerékpár forgalmi hálózati eleme több keresztmetszetben kerékpársáv kijelölése szükséges.**
- **2. számú részletterv:** **A végállomás helyén magállóhely létesül. Az üzletközpontok fejlesztése kapcsán a Szépvölgyi út-Bécsi út-Lajos utcai csomópontok kapacitásbővítésére tesz javaslatot - Ez ellentmondásban áll a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítésének elvével! Javasoljuk a gyalogos- és kerékpáros közlekedés felületeinek növelését.**

*A Lajos utca – Szépvölgyi út csomópont kapacitásnövelését nem tartjuk jó megoldásnak, mert ezzel a kerülőútként való használat erősödik. A forgalomlefolys szimulációs modellben célszerű volna a kerékpáros közlekedést is szerepeltetni*

- **4. és 5. Sz. részlettervvel** kapcsolatban általánosságban nem tartjuk támogatandónak a kapacitásnövelő fejlesztéseket, ez ellentmondásban áll a közlekedési koncepció a kitűzött céljaival. Olyan intézkedésekkel kell a forgalomcsillapítást megoldani, ami nem jelent többletterhelést más útszakaszokon. A Mammút üzletközpont elérésénél nem a gépjárművel való megközelíthetőséget kell elsődleges fontosságúnak tekinteni.

*Tekintettel arra, hogy az egyéni motorizált közlekedés a közösségi-gyalogos-kerékpáros közlekedés után következik a deklarált prioritások szerint, irreleváns a javaslat a Kisrókus utcánál. A Margit körút szélesítése jelentős károkozással jár. Forgalomcsillapított terület felé vezető irányban nem indokolható a kapacitások növelése.*

7. **számú részletterv:** *Itt figyelembe kell venni, hogy a körforgalom mind a gyalogos, mind a kerékpáros közlekedés feltételeit rontja. A csomópont kapacitás növelése ellentmond az eredeti célkitűzésnek. Forgalomcsillapításhoz kapacitáscsökkentő, sebességcsökkentő fejlesztést javaslunk. A körforgalom megfelelő használata bizonyítottan forgalomcsillapító, baleset csökkentő hatású. Pl. "mini" körforgalmak kifejezetten kívánatosak a csillapított forgalmú övezetekben.*

## 6. **TOVÁBBI BEÉPÍTENDŐ SZEMPONTOK**

Sem ez az anyag, sem az MK korábbi javaslata nem teljeskörű a kerület kerékpárosbarátá tétele szempontjából, ezért javasoljuk ennek további kidolgozását.

## Kerékpáros Budapest Konceptió alapján

A Kerékpáros Budapest Konceptióban szereplő alábbi szempontok a kerület sajátosságainak megfelelő átgondolása javasolt.

- **A kerékpározás szerepe a közlekedésben:** A közlekedési politika új megközelítés-rendszere hangsúlyt fektet a fenntarthatóságra. Ezen irányelvek előterében helyezkedik el a két legfenntarthatóbb közlekedési mód, a gyaloglás és a kerékpározás. Az általában használt közlekedési módok közül a kerékpározás igényli a legkevesebb energiát, egy nagyságrenddel hatékonyabb a motorizált közlekedésnél. A többi közlekedési módtól eltérően a kerékpározás megújuló energiát használ fel, károsanyag-kibocsátása pedig nincs. Emellett az egyén szintjén is jelentős előnyökkel jár a kerékpározás – bár itt már néhány vélt és valós hátráltató tényező is felmerül, amiket egy fenntarthatóságot tényleges célként kezelő közlekedéspolitikának mindenképpen kezelnie kell.
- Szemléletváltásra van szükség a **döntéshozói, tervezési, hatósági és üzemeltetési gyakorlatban** is: a szemléletnek tükröznie kell a változásokat, a fenntartható közlekedés felé áthelyezendő súlypontokat.
- **A cél az, hogy mindenhová el lehessen jutni kerékpárral is, gyorsan, akadálymentesen és biztonságosan.**
- **Kerékpárosbarát közlekedési rendszer** A kerékpárosokat a többi járművel együtt kell kezelni, a kerékpáros környezet megteremtése a közlekedésfejlesztési feladatok integrált részeként kezelendő. Sok esetben az önálló, elválasztott kerékpárút költséges megépítése helyett a kerékpáros közlekedés **közúti forgalomba való biztonságos integrációja a jó megoldás.** A közúthálózat kialakításának módosítása mellett ezt szemléletformálással és ismeretterjesztéssel lehet elérni. A fenntartható közlekedés érdekében a **kerékpározást nem szabad gyalogos közlekedés rovására fejleszteni.** Sok esetben fel kell vállalni a gépjárműforgalom rendelkezésére álló felületek csökkentését vagy részleges igénybevételét, hogy a környezetkímélő utazási módok nyerjenek minél nagyobb teret a városban. A rendelkezésre álló megoldások közül a helyi forgalmi viszonyok, az üzemeltetői szempontok, illetve a **kerékpározók érdekeinek figyelembe vételével** kell dönteni.
- A hatékony és fenntartható kerékpáros közlekedéshez szükséges a **megfelelő fejlesztési, finanszírozási és jogi szervezeti háttér kialakítása.**

## Budapest II. kerület kerékpárút-hálózatának fejlesztési javaslatok (MK) alapján

- **Kerékpárosbarát forgalomtechnikai megoldások** bemutatása a közlekedési koncepcióban szükséges
- A **Víziváros kerékpáros átjárhatóságának javítására irányuló átalakításokat** részletesen kellene tartalmazza a kerületi közlekedési koncepció, mivel ez nem kizárólag a kerékpáros közlekedésről szól.
- Kerékpártárolás és parkolás: A kerületi közlekedési koncepció említi, hogy milyen a jó **kerékpártámasz.** Ennek széleskörű elterjesztésére és telepítésére konkrét javaslat szükséges. (pl. minden közintézmény előtt, X darab szerte a kerületben, autó parkolóhelyek kerékpárparkolók kialakítása.) A paraméterek és az elhelyezési szempontok részletesebb említése szükséges.
- **Kérjük, hogy minél teljesebben épüljenek be az ebben foglalt javaslatok kerület közlekedési koncepciójába, mivel csak így biztosítható, hogy hosszútávon együtt kezeljék a kerékpáros**

*közlekedést a közúti közlekedéssel.*