

Tisztelt Szenczey Balázs főpolgármester-helyettes úr!

Januári megállapodásunk alapján küldjük a Magyar Kerékpárosklub javaslatait Budapest kerékpáros közlekedési helyzetének javítására. A szakembereink által összeállított anyag vizsgálja a főváros közlekedésének jelenlegi helyzetét a kerékpározás szempontjából és javaslatokat tesz a következő években szükséges fejlesztésekre.

Bízunk benne, hogy összeállításunk alapját képezheti a főváros további kerékpárosbarát fejlesztését célzó közös munkánknak. Javasoljuk rendszeres egyeztetések megtartását a Fővárosi Önkormányzat, a BKK, illetve a Kerékpárosklub szakembereinek részvételével. Építsünk közösen egy okos közlekedésű, szerethető Budapestet!

Az együttműködésben bízva tisztelettel,

Kürti Gábor

A Magyar Kerékpárosklub elnöke



A nemzetközi hírű, több tízezer résztvevővel megrendezett I Bike Budapest kerékpáros felvonulás Budapest városarculati elemévé vált

Vezetői összefoglaló

Levelünkben a korábbi évtizedek örökségéből kiindulva és az utóbbi évek fejlesztéseit figyelembe véve írjuk le Budapest kerékpáros közlekedésének jelenlegi helyzetét, a hiányosságok mellett különös figyelmet fordítva a fejlődési lehetőségekre.

A fővárosban **1994 és 2014 között megtizenegyszereződött a belvárosban kerékpározók száma**, a városközpont egyes helyein 10%-ot is meghaladja a biciklivel történő utazások aránya. A budapestiek felismerték: **átlagos, 3-5 kilométeres városi utazásokhoz a kerékpár a legegyszerűbb, leggyorsabb és legolcsóbb közlekedési mód.**

A kerékpáros robbanás mára kinőtte kereteit: a **nem egységes, következetlen és rosszul karbantartott infrastruktúra hátráltatja a szabálykövetést és a kerékpározás közlekedési rendszerbe illeszkedését.**

A kerékpáros közlekedés iránti drasztikusan növekvő igény lehetőséget jelent Budapest közlekedésének hatékonyabbá tételére, az életminőség javítására. Ehhez a következő – alább részletesen kifejtett – döntések meghozatalára van szükség.

- **Komplex fenntartható közlekedésfejlesztés**

Városi területeken **nem a kerékpárutak hossza, hanem a kerékpározható terület nagysága** jellemzi a kerékpáros közlekedés fejlettségi szintjét. Ma a fenntartható közlekedési módok a legnépszerűbbek, ezeket egységes terv alapján kell előtérbe helyezni. Az idén megnyíló uniós forrásokat 1-1 kiemelt útvonal helyett csak területi fejlesztésekre lehet hatékonyan elkölteni.

- **Az elavult közlekedési infrastruktúra kerékpárosbarát újratervezése, átépítése**

Az előremutató fejlesztések nem váltották ki a korábbi évtizedek hibás, a kerékpárt nem a közlekedési rendszer részeként definiáló várospolitikáját. Az elavult, mai igényeknek nem megfelelő közlekedési infrastruktúra áttervezésére, helyi adottságokhoz illő átépítésére van szükség.

- **Forgalomcsillapítás**

Az általános sebességcsökkentés, ez által pedig a sok helyen lehetővé váló sávszűkítés a sűrűn lakott, és nagyobb forgalmú területeken is megfelelő helyet teremt a kerékpárral közlekedőknek, miközben a gyalogos és autós közlekedés biztonságát is nagymértékben javíthatja. A forgalomcsillapítás pedig mérhető egészségügyi és gazdasági haszonnal járhat.

- **Hidak kerékpározhatósága**

A budapesti kerékpáros közlekedés fejlődésének egyik legnagyobb akadálya a belvárosi hidak átjárhatósága, miközben környezetünkben a kerékpárral megtett utazások aránya a 10-20%-ot is eléri. A Lánchíd felújítása során elkerülhetetlen a forgalom csillapítása, a közösségi és kerékpáros közlekedés előnyben részesítése. Ellenkező esetben a további növekedés egyre nagyobb konfliktusokat és balesetveszélyes helyzeteket fog okozni, mivel a kerékpárral közlekedők 65%-a járdára szorul.

- **Belváros – külváros kerékpáros kapcsolatai**

A külső és belső kerületeket összekötő főhálózati elemek többsége elavult, karbantartásuk hiányos, vonalvezetésük miatt nem alkalmasak a megnövekedett kerékpáros forgalom hatékony kiszolgálására. **Néhány külső városrész ma is nehezen érhető el a belvárosból kerékpárral**, ami nem csak a mindennapos közlekedést, hanem a szabadidős célú kerékpározást is akadályozza. Anyagunkban felsoroljuk a fejlesztendő útvonalakat.

- **Karbantartás**

A kátyús, rossz minőségű, vagy nem megfelelően takarított utak akadályozzák a biciklis közlekedést. *Rendeleti szinten szabályozni kell* a karbantartás felelősségi köreit, télen pedig biztosítani kell a kerékpáros főhálózati elemek 24 órán belüli síkosság mentesítését.

- **Közbringarendszer bővítése, fejlesztése**

A nemzetközi hírű MOL Bubi közbicikli-rendszer nélkül ma már elképzelhetetlen a budapesti kerékpározás. A rendszer további bővítése és fejlesztése szükséges.

A költséghatékony és sokszorosán megtérülő kerékpárosbarát infrastruktúra fejlesztése mellett szükség van **a kerékpározást népszerűsítő, pozitív hangvétellű szemléletformáló kampányokra** is. Nemzetközi és hazai tapasztalatok azt mutatják, hogy a kerékpározás akkor illeszkedik a közlekedés rendszerébe, ha elfogadottsága növekszik.

A nagyobb biciklis forgalom mindenki számára biztonságosabbá teszi az utakat. A Kerékpárosklub lejjebb felsorolt, már bevált kommunikációs eszközei és kampányai a Főpolgármesteri Hivatal együttműködésével még több városlakót érhetnek el.

Anyagunkban kitérünk a megbeszélésünkön felvetődött „párhuzamos kerékpáros infrastruktúra” kérdésére is. Az elavult, járdán vezetett gyalog- és kerékpárutak tehermentesítésére (kevés helyen és ideiglenesen) kialakított megoldások kiváltása kizárólag az adott útvonalak teljes kerékpárosbarát fejlesztésével képzelhető el.

Szakmai munkacsoportjaink által kidolgozott anyagunk kitér a kerékpározást érintő lehetséges KRESZ-módosítások kezdeményezésére. Hazai és nemzetközi tapasztalatok alapján kimondhatjuk, hogy „kerékpáros igazolvány” bevezetése életszerűtlen, betarthatatlan. A kerékpáros közlekedés integrációja, a szabályok élethez igazításával és a fenntartható közlekedési módok segítségével lehetséges. Anyagunkban erre is hozunk példákat.

Hol tartunk most?

Drasztikusan növekvő társadalmi igény a kerékpározásra

Budapest lakói Európában kiemelkedő módon, egyre nagyobb számban ülnek kerékpárra. A Budapesti Közlekedési Központ megbízásából készített 2014-es tanulmány szerint **1994 és 2014 között megtizenegyszereződött a belvárosban kerékpározók száma.**¹ A forgalomszámlálások alapján - a belső városrészekben - a kerékpárral történő utazások aránya több ponton eléri az összes utazás 10%-át (pl. Andrassy út, Szabadság híd).²



A kerékpáros közlekedésre való nyitottság még ennél is nagyobb. A TNS-Hoffmann Kft. által a Kerékpárosklub számára 2015 tavaszán készített reprezentatív kutatás kimutatta, hogy a fővárosi lakosok **27%-a közlekedett kerékpárral** legalább egyszer a kérdezést megelőző két hétben, emellett hasonlóan gyakori a rekreációs/turisztikai célú használat is. A budapesti háztartások kerékpár-ellátottsága már az ezredfordulón is 67%-os volt, miközben a kerékpározási hajlandóság igen magas. A közbicikli-rendszer bevezetését megelőző 2009-es attitűdmérés szerint a városiak 40%-a nyitott a mindennapi kerékpározásra, emellett 20% szabadidős kerékpárosnak vallotta magát.³ A kerékpározás 2009 óta tapasztalt népszerűsödése alapján ez az arány tovább növekedhetett. Az Eurostat adatai szerint **Magyarország a kontinens harmadik legtöbbet kerékpározó nemzete.**

A kerékpáros közlekedés terjedésével társadalmi szerepe is megváltozott. 2016-ban a kerékpározás már nem szubkultúra és nem csupán sport, hanem elfogadott közlekedési eszköz, a városi kultúra szerves része. A budapestiek felismerték: **átlagos, 3-5 kilométeres városi utazásokhoz a kerékpár a legegyszerűbb, leggyorsabb és legolcsóbb közlekedési mód.**

¹ forrás: Kerékpáros forgalom elemzése Budapesten a 2014. évben (Budapesti Közlekedési Központ)

² forrás: <http://www.bkk.hu/2014/09/konnyebb-a-bringazas-az-andrassy-uton-%E2%80%93-uj-forgalmi-rend-az-oktogonal-es-a-kodaly-korond-kozotti-szakaszon/>

³ forrás: <http://kerekparosklub.hu/szakmanak/kommunikacio/felmeresek#TNS>

Az infrastruktúra helyzete

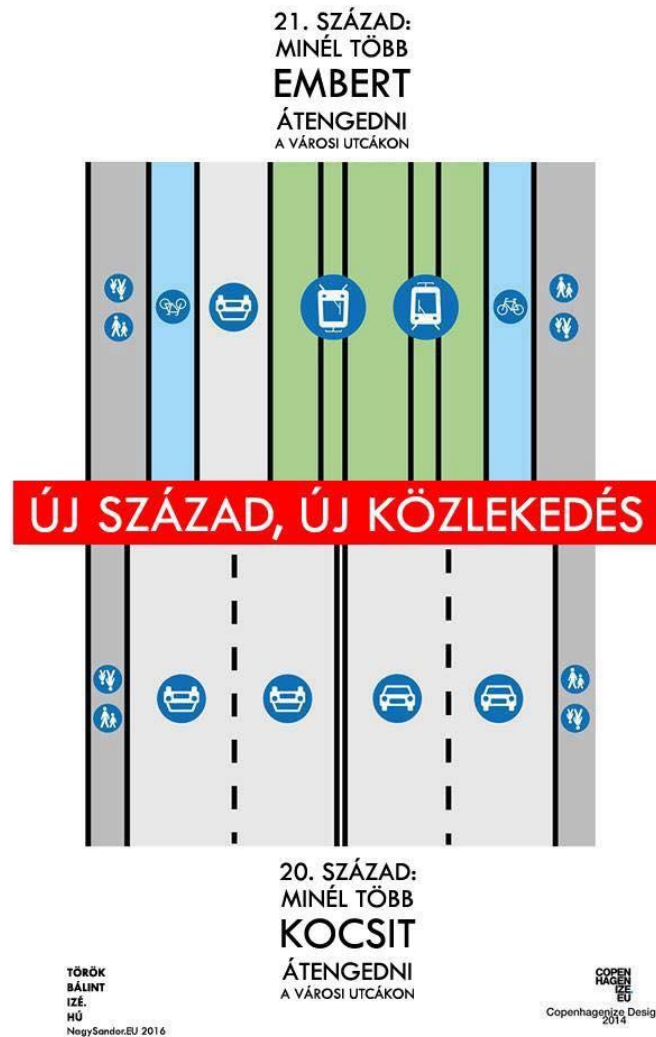
A kerékpáros közlekedés terjedésének és a közlekedési rendszerbe illesztésének kulcsa a vonzó és jól használható kerékpárosbarát infrastruktúra-hálózat. **Hatékony közlekedésű városok előtérbe helyezik a fenntartható közlekedési módokat**, ezért a kerékpározás lehetőségeit is biztosítják a legtöbb korosztály és célcsoport számára.



Ugyanannyi utas helyigénye autóval, buszon és kerékpáron. Budapesten átlagosan 1,3 ember ül egy autóban.

Budapestet felkészületlenül érte a kerékpározás rohamos terjedése. Bár előremutató fejlesztések is indultak, az úthálózat továbbra is magán viseli a korábbi évtizedek várospolitikai szemléletmódját. Hagyományaink ellenére az utóbbi évtizedekben nem tekintették közlekedési eszköznek a kerékpárt, igyekeztek eltüntetni az „útból”.

A 20. századra jellemző, **emberek helyett autók közlekedésével számoló várospolitika nem hatékony, nem fenntartható, egyre kevésbé tükrözi a városlakók igényeit**. Budapesten évente mintegy 2000 légúti megbetegedéshez köthető haláleset történik, a közterületek gépjármű-forgalom alá rendelése pedig városrészek értékvesztését, a lakók elvándorlását okozta. Az elköltözők azonban mai napig a főváros infrastruktúráját használják – legyen szó oktatásról, munkáról, szórakozásról, közlekedésről – ami további veszteségeket és károkat okoz Budapestnek. Ez a folyamat önmagát erősíti.



A Kerékpáros Budapest Program, majd a Balázs Mór Terv (BMT) is felismerte e közlekedéspolitika fenntarthatatlanságát. A Tarlós István által meghirdetett és a Fővárosi Közgyűlés által elfogadott BMT is a - jelenleg legnépszerűbb, a budapesti közlekedés 45%-át kitevő – közösségi közlekedés mellett a gyalogos és kerékpáros közlekedés arányának növelését tűzte ki célul. 2030-ra az összes budapesti utazás 10%-a kerékpárral kell, hogy megtörténjen. A belső városrészekben ez az általános célkitűzés értelemszerűen még ennél is jóval magasabb közlekedési részarányt jelent.

Jelenleg minden útfelújítás esetében megvizsgálják a kerékpáros közlekedés feltételeinek javíthatóságát, amely sok esetben a közúti kapacitás csökkentése nélkül is megvalósítható.

A közösségi közlekedés részeként hamar népszerűvé vált, nemzetközi elismeréseket hozó **MOL Bubi közbicikli-rendszer és a hozzá kapcsolódó fejlesztések elengedhetetlenek a kerékpározás iránti rohamosan növekvő igény miatt.** A belső városrészeken ehhez kapcsolódó kerékpárosbarát átalakítása végre **nem egyes útvonalak, hanem a rendszer által érintett terület komplex fejlesztéséről szól,** máshol bevált új megoldások alkalmazásával.

Ennek jegyében itthon korábban nem ismert megoldások gazdagítják már a budapesti utakat. Kerékpársávok, előretolt kerékpáros felálló helyek, egyirányú utcák kétirányúsítása, kerékpározható buszsávok kialakítása, valamint biciklitámaszok százai (különös tekintettel a népszerű és fontos cél- és csomópontokra) mind hasznos lépések egy okos közlekedésű és szerethető város felé.

A **kerékpározás költséghatékony**. Egy kerékpárparkoló építési költsége töredéke egy autóparkoló helyének, miközben 1 helyett 10 jármű is elfér ugyanannyi helyen. A még mindig alkalmazott – de szakmailag sokszor indokolatlan - elkülönített kerékpárutak árából sokkal több és biztonságosabb kerékpársáv építhető sűrűn beépített területeken, busz-kerékpársávok kialakítása pedig elenyésző költségű, de sok közlekedőt segítő beruházások.⁴

Aki Budapesten kerékpárra ül, nem egy **jól kiszámítható, egységes és egyértelmű közlekedési rendszerrel**, hanem hálózati szempontból töredezett, különféle megoldások szakmailag indokolatlan „ötletbörzéjével” találja magát szemben.

A kerékpárosbarát úthálózat kialakítása azonban egyszerű: **különféle úttípusokhoz és igénybevételhez megfelelő megoldás** kiválasztása és rendszerbe illeszkedő, irányhelyes kialakítása szükséges.

A jövő kerékpárforgalmi hálózat-fejlesztéseinek elengedhetetlen eleme az **elavult infrastrukturális elemek újragondolása, átépítése, korszerűsítése, valamint a kerékpározás és közösségi közlekedés összekapcsolása**. A megállók jobb kerékpáros megközelíthetősége utasokat hoz a közösségi közlekedés számára, melyhez a megfelelő eszközök meglétére (B+R parkolók) és információra, esetleg további előnyökkel ösztönzésre van szükség, ahogy ezt az EU közlekedéspolitikai fehér könyve, illetve a Nemzeti Közlekedési Stratégia is sürgeti.

Gazdasági hatások

A Budapest Szíve, a Belvárosi Főutca és más kerületi forgalomcsillapító intézkedések sikere mutatja, hogy az autóforgalom generálása helyett a közösségi terek és a fenntartható közlekedési módok fejlesztése gazdasági és környezeti fellendülést hozhat egyes városrészeknek.

A túlzott helyigényű, zaj- és légszennyező motorizált közlekedéstől felszabaduló területeken népszerű közterek hozhatók létre. A helyi gazdaság élénkülhet, az ingatlanárak nőhetnek. A kerékpározás fejlesztése egyszerre csökkenti a dugókat, és enyhíti a parkolási problémákat.

A **kerékpározás gazdasági haszna számszerűsíthető**. Koppenhágában - ahol az ingázás 45%-a biciklivel történik - megállapították, hogy minden csúcsforgalomban letekert kilométer 20 eurocent hasznot hoz a társadalomnak és gazdaságnak, míg az autóval megtett kilométerek 70 eurocent

⁴ További információk: http://kerekpárosklub.hu/koltseghatekony_fejlesztések

veszteséget jelentenek.⁵ Egy kutatás megállapította, hogy a kerékpározás arányának növelése óriási szén-dioxid kibocsátás csökkenést és pénzügyi megtakarítást eredményez.⁶



Károlyi utca forgalomcsillapítás előtt és után⁷

Biztonság növekedése és szabálykövetés

Budapest hivatalos mérései is igazolták azt a nemzetközi trendet,⁸ hogy a **több kerékpáros biztonságosabbá teszi a közlekedést.**⁹ A Közlekedéstudományi Intézet, valamint a biciklis közösség mérései szerint a két keréken járók közt többségben vannak a jogosítvánnyal rendelkezők, a szabályos biciklilámpa-használat pedig általánossá vált.¹⁰

A "több kerékpáros – nagyobb biztonság" hatás oka, hogy ahol a kerékpár a mindennapok része, ott számítanak megjelenésére az autóvezetők. Sőt, minél többen ülnek kerékpárra, annál inkább elmosódnak a közlekedők „típusai” közti határok. **Nincsenek ugyanis „kerékpárosok”, „autósok”, „gyalogosok”,** csak közlekedők, akik ideális esetben a leghatékonyabb és legkevésbé szennyező

⁵ forrás: <http://road.cc/content/blog/172791-we-all-know-cycling-silver-bullet-%E2%80%93-we-just-have-convince-politicians>

⁶ forrás: <https://www.itdp.org/a-global-high-shift-cycling-scenario/>

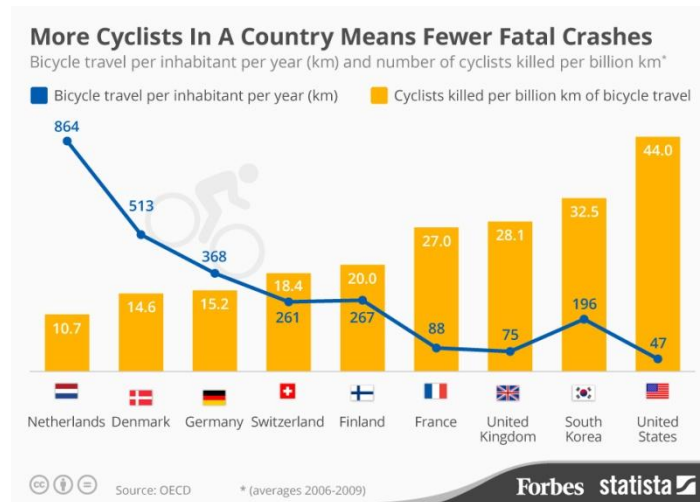
⁷ forrás: <http://www.urb-i.com/#!budapest/beyom>

⁸ adatok: <http://kerekpárosklub.hu/bicikliszamlalas2015>

⁹ forrás: <http://www.forbes.com/sites/niallmccarthy/2015/02/24/the-more-cyclists-in-a-country-the-fewer-fatal-crashes-report-infographic/>

¹⁰ adatok: <http://kerekpárosklub.hu/egyre-jobban-latszodunk-ejszaka>

eszközzel juthatnak el A-ból B-be. A közlekedési módok közti átjárás miatt jobban megismerhetjük egymás szempontjait, ez növeli legjobban a biztonságunkat.



Az új infrastruktúra típusoknak köszönhetően csökkenő baleseti kockázat a közlekedők együttműködésére vezethető vissza. Ennek egyik eredménye, hogy évekkel bevezetésük után sem történt súlyos baleset kerékpározóknak ellenirányban megnyitott, korábban egyirányú utcában. A BKK nyilatkozatai szerint MOL Bubival eddig nem történt személysérüléssel járó baleset. A kerékpározás integrációját szemléletformáló és az új közlekedési helyzeteket bemutató kampányok is segítik, melyekhez jó kiindulópont a Kerékpárosklub Kisokosa és a MOL Bubi tudástár.

A nem egységes, nem vonzó, következtelen és rosszul karbantartott közlekedési infrastruktúra hátráltatja a szabálykövetést és a kerékpározás rendszerbe illeszkedését. Az alárendeltség és ellentmondásos közlekedésszervezés önálló problémamegoldásra, szabálytalankodásra, mások veszélyeztetésére ösztönöz. Erre jó példa, hogy miközben a Kerékpárosklub és a BKK kampányai is szorgalmazzák a járdán kerékpározás elkerülését, nem tudjuk ellensúlyozni a járdára festett kerékpárutak által az úton szabályosan kerékpározókkal erőszakoskodókra gyakorolt hatást.

Hogyan tovább?

1988. évi I. törvény (a közúti közlekedésről) 8. § (1a): „A közutak tervezése, fejlesztése során úgy kell eljárni, hogy a biztonságos közlekedési feltételek valamennyi, a közúton közlekedni jogosult számára biztosítottak legyenek.”

A nemzetközi hírű budapesti kerékpáros robbanás kinőtte kereteit. A belvárosi fejlesztéseket folytatni kell és kiterjeszteni a külső városrészekre is.

A **közlekedés kínálati piac**. A kerékpározás feltételeinek megteremtésével és népszerűsítésével jelentősen növelhető a kerékpárral közlekedők aránya. A lakosság erre utaló igénye egyértelmű.

A kerékpáros fejlesztések alapelve, hogy egyes **útvonalak kiemelt fejlesztése helyett a fenntartható közlekedés komplex fejlesztésére van szükség.**

Kiváló gyakorlat volt, hogy Budapest útfelújításai során általánossá vált a kerékpárosbarát szempontok érvényesítése. Egy út kerékpározhatóvá tétele ugyanis nem feltétlenül kíván nagy befektetést, a már említett költséghatékony eszközökkel könnyen biciklizhetővé tehető egy terület.

Városi területeken **nem a kerékpárutak hossza, hanem a kerékpározható terület nagysága** jellemzi a kerékpáros közlekedés fejlettségi szintjét. A kerékpározás a közlekedés egyenrangú eszköze, így biztosítani kell, hogy az úticélok vonzó és jól használható utakon könnyen és biztonságosan megközelíthetők legyenek.



Egy útvonal kerékpárosbarát fejlesztésének hierarchiája

A fenntartható közlekedési módok fejlesztése csak integrált szemléletben hatékony, a Magyar Kerékpárosklubnak ezért nem is a kerékpározás az első. Hierarchiánk szerint első körben egy adott terület vagy útszakasz kis költségű, de gyorsan megtérülő általános forgalomcsillapítást kell végiggondolni, majd a közösségi közlekedés számára kell hatékony megoldásokat kínálni. Ezután meg kell vizsgálni a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javítását, végül a szükséges mértékű autós közlekedés infrastruktúrájának biztosítása következik.

A dokumentum további részeiben leírt javaslataink akár egy új Fővárosi Kerékpáros Program alapelemei is lehetnek. Egy ilyen programjavaslaton szakembereink jelenleg is dolgoznak. Javaslatainkat két típusra bontottuk: először az **infrastrukturális beruházásokat**, majd a fővárossal partnerségben elképzelt **népszerűsítő és szemléletformáló kampányokat** írtuk le. A kerékpározás közlekedési rendszerbe foglalásához ugyanis mindkettő szükséges.

Budapest nagy lehetőségek előtt áll. A fenntartható közlekedési módok fejlesztésére megnyíló **EU-s források** (pl. a VEKOP-pályázatok) egész városra kiterjedő, helyi érdekeket szem előtt tartó **komplex, hálózatos fejlesztésekre költhetőek el hatékonyan**. Kizárólag egy-egy kiemelt útvonal fejlesztésére koncentrált pályázatokkal nem várható igazi fejlődés a kerékpáros közlekedés és kultúra terén. Elhibázott fejlesztési stratégia csak szűk területeken hozhat változást, a Budapest egész területén tapasztalható kerékpáros igényeket nem elégíti ki.

Fejlesztési javaslatok:

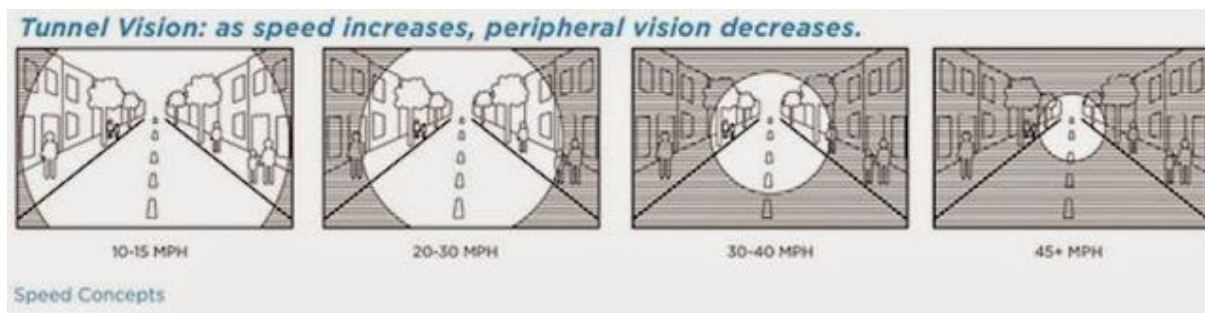
Budapest biciklis közlekedésének legfőbb akadályai a kerékpárosbarát útvonalak, területek széttagoaltsága és a barátságtalan városi környezet. A hiányzó kerékpáros főhálózati elemek pótlása mellett általánosabb, közlekedést érintő várospolitikai beavatkozásokra is szükség van, amit a már elért forgalmi részarány mellett a Balázs Mór Terv 10%-os célja is indokol. Az alábbi fejlesztések tervezését, részben megvalósítását még ebben az önkormányzati ciklusban javasoljuk.

- **Forgalomcsillapítás**

Az **általános sebességcsökkentés** mellett a sok helyen lehetővé váló sávszűkítés a sűrűn lakott, és nagyobb forgalmú területeken is megfelelő helyet teremthet a kerékpárral közlekedőknek, miközben **a gyalogos és autós közlekedés biztonságát is nagymértékben javíthatja**. Az erre alkalmas, kis forgalmú utcákon hatékony forgalomcsillapító hatással járhat a járda és útfelület egy szintbe hozása, a gyalogos közlekedés segítésére. Főútvonalakon is elengedhetetlen a szegélyek közti útfelület kerékpárosbarát újrafelosztása, a legrövidebb kerékpárral megtehető útvonal biztosítása szükséges.

A sűrűn lakott, vagy egyéb okokból védelemre szoruló területek gyűjtőútjain – főútvonalak kivételével – javasoljuk a 40 km/órás, míg lakóutcákban a 30 km/órás sebességkorlátozás általánossá tételét.

A közlekedés biztonsága, a városi autópálya jelleg megszüntetése és a levegőminőség javítása céljából - a belterületi autópálya-bevezetőket kivéve - lakott területeken vezető főútvonalakon 50 km/órás sebességkorlátozás általánossá tételét javasoljuk.



A sebesség nagyságának hatása a belátott távolságra¹¹

A sebesség csökkentése a világ nagyvárosaiban bevált költséghatékony eszköz a balesetek számának és súlyosságának csökkentésére. **50 km/órás sebesség esetén egy gázolós baleset túlélési esélye kevesebb, mint 50%, míg 30 km/óra mellett ez a szám 90%-ra nő.**¹² Ezért a sebességhatárok csökkentése és betartatása elengedhetetlen.

A légszennyezés összminimumát biztosító 30 km/órás sebességhatárnak köszönhetően csökkenő zaj- és levegőszennyezés hozzájárul az életminőség javításához. Kutatások szerint a 30 kilométeres sebességhatár környékén legnagyobb az útvonalak áteresztőképessége, így az intézkedés nem csökkenti a közúti kapacitást, nem befolyásolja a forgalom átlagos sebességét, viszont így biztosíthatók a komfortos és biztonságos kerékpározás feltételei. Sűrűn beépített belvárosi övezetekben pedig nem is tekinthető biztonságosnak az 50-es sebességhatár.¹³ Minden lakóövezet biztonságos kell, legyen a gyerekek számára is.

Bátor belvárosi forgalomcsillapítás sikeres példái a New York-i Times Square, a moszkvai folyópart és a bécsi Mariahilfer Strasse átalakítása, a párizsi Av. Daumesnil, vagy a brüsszeli Chaussée de Louvain közelmúltbeli átalakítása.

- **Hidak kerékpározhatósága**

A budapesti kerékpáros közlekedés fejlődésének egyik legkomolyabb akadálya a belvárosi hidak korlátozott átjárhatósága, miközben környezetükben a kerékpárral megtett utazások aránya a 10-20%-ot is eléri. A Lánchíd sűrű felújítása során elkerülhetetlen a forgalom csillapítása, a közösségi és kerékpáros közlekedés előnyben részesítése. Ellenkező esetben a további növekedés egyre nagyobb konfliktusokat és balesetveszélyes helyzeteket fog okozni.

¹¹ forrás: <http://www.copenhagenize.com/2015/01/is-copenhagen-finally-up-to-speed-on.html>

¹² adatok:

http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/speed_en.pdf

¹³ adatok: http://veke.hu/download/Kszemle_CIKK_917.pdf

A kerékpárosbarát kialakítás hiánya a biciklivel közlekedőket az úttest helyett **járdán haladásra kényszeríti**, a Lánchídon áttekerők között 65%-os a gyalogosok közé szorulók aránya.¹⁴

A Lánchíd felújítása éveken belül megtörténhet, forgalomcsillapítása elkerülhetetlen. A folyamatos forgalmi dugók miatt a híd közlekedése jelenleg nem hatékony, felújítása során előtérbe kell helyezni a fenntartható közlekedési módokat.

A Kerékpárosklub 2015 őszén nagy médiafigyelemmel kísért demonstrációt szervezett, azóta több ezer aláírást gyűjtött össze a Lánchíd átjárhatóvá tételéért. Bár az eddigi kutatások nem térnek ki rá, vizsgálni és ösztönözni kell az egyéni autóhasználat közösségi közlekedéssel és kerékpározással történő minél nagyobb mértékű kiváltását.

Sűrűbb és akadálytalan közösségi közlekedéssel, valamint az útpálya kerékpározhatóságával a hídon közlekedők jelentős része átcsábítható a fenntartható közlekedési módokra.

A Lánchíd átjárhatóbbá tétele több módon is megvalósítható. A legolcsóbb és legkevésbé fájdalmas módszer a környék forgalomcsillapítása, melynek köszönhetően kevesebb autó mellett több busz és kerékpár használhatja a híd útpályáját.

Szükséges kerékpárosbarát megoldás lehet a sebességhatár csökkentése, az elválasztó vonal megszüntetésével. A kerékpáros közlekedés számára járdán kijelölt kerékpárút, vagy az egyik oldal járdájának kétirányú kerékpárúttá való felcímkézése életszerűtlen és rossz megoldás lenne. Sokat javíthatnak továbbá a helyzeten a pozitív, együttműködést és a gyengébb közlekedő védelmét ösztönző kommunikációs eszközök.

A Kerékpárosklub javasolja, hogy egy, a hídfelújításhoz kapcsolódó **tesztidőszak** alatt csak a közösségi közlekedés és elsőbbségi járművek mellett kizárólag taxik, kerékpárok és motorok hajthassanak a hídra. Ez idő alatt mérhető a környező útvonalak terhelésének és a közlekedési módhasználat változása.

A felsorolt javaslatokkal Pest és Buda kerékpárosbarát úthálózata végre összeérhet a város szívében, megszüntetve a gyalogos-kerékpáros konfliktusokat.



¹⁴ Útügyi Lapok: A kerékpáros forgalom elemzése Budapesten
(http://epa.oszk.hu/02300/02390/00005/pdf/EPA02390_utugyi_lapok_2015_5_05.pdf)

A Szabadság híd teljes járműforgalmának mintegy 20%-át teszik ki a kerékpározók,¹⁵ ennek ellenére a hídfők felől a nagy gyalogosforgalmú járdákra terelik a biciklizőket, ami konfliktusokat és balesetveszélyes helyzeteket szül. Időszerű az úton kerékpározás feltételeinek biztosítása.

A Petőfi hídon is járdára terelik a kerékpárral közlekedőket. Az átkelő közelgő felújítása során a teherforgalom déli hidakra terelése nyomán szükségtelenné vált, gyorsraajtásra ösztönző autópályajelleg megszüntetésével **a Petőfi hídon eredetileg is kialakított kétoldali egyirányú, járdától elválasztott kerékpárutak visszaállítása szükséges.**

A többi budapesti hídon a kerékpározás feltételeinek javítása kisebb korrekciókkal, alacsony költséggel elvégezhető.

- **Belváros – külváros kerékpáros kapcsolatai**

Budapest kerékpáros főhálózatának egyes elemei kapcsolatot teremtettek több külső kerület és a belváros között, de ezen útvonalak jellemzően elavultak, karbantartásuk hiányos, vonalvezetésük nem segíti a hatékony közlekedést, és nem felelnek meg a megnövekedett kerékpáros forgalom igényeinek. Emellett **néhány külső városrész ma is nehezen érhető el a belvárosból kerékpárral**, ami nem csak a mindennapos közlekedést, hanem a szabadidős célú kerékpározást is akadályozza.

A város belső területein található úticélok (munkahelyek, kulturális és sportintézmények), illetve a külső kerületek lakó- és kirándulóhelyei közti kapcsolat megteremtésére „**kerékpáros sztrádák**” kialakítását javasoljuk. Ezek kialakításukból fakadóan előnyben részesített, akadálymentesített és gyors kapcsolatokat biztosítva több korosztály és felhasználási mód számára is vonzóak, jól használhatóak.

Fejlesztendő vagy kialakításra váró városi kapcsolatok:

- Hűvösvölgy, Pesthidegkút, Solymár és Nagykovácsi útvonal (Szilágyi Erzsébet fasor)
- Eurovelo 6 (Dél- Buda, Bel- Buda, Szentendre) útvonal
- Újpest, Dunakeszi, Dunakanyar útvonalai
- 14., 15. és 16. kerület és belváros kapcsolatai
- Kőbánya kapcsolata a belvárossal
- Pesterzsébet és Soroksár útvonal (Soroksári és Grassalkovich út, Duna part)
- 17. kerület elérése
- 18. és 19. kerület elérése az Üllői út, Gyáli út tengelyén

A bel- és külvárosi kapcsolatok fejlesztésére **még ebben az önkormányzati ciklusban** szükséges egy program kidolgozása és elindítása több útvonal párhuzamos fejlesztésével, figyelemmel az elavult szakaszok (pl. Stefánia út, Kőbányai út) átalakítására.

¹⁵ forrás: Útügyi Lapok: A kerékpáros forgalom elemzése Budapesten
(http://epa.oszk.hu/02300/02390/00005/pdf/EPA02390_utugyi_lapok_2015_5_05.pdf)

- **Főbb hiányzó főhálózati elemek**

- Üllői út

József- és Ferencváros közlekedésének létfontosságú útvonala, kapocs a XVIII. és XIX. kerülethez. Az út mentén jelentős forgalmat vonzó úticélok (pl. Corvin negyed, Semmelweis Egyetem, Nemzeti Közszerzői Egyetem, Groupama Aréna, Népliget) mellett a terület sűrű beépítettsége miatt sem várhat tovább kerékpáros fejlesztése. A fejlesztés halaszthatatlanságát bizonyítja, hogy a MOL Bubi intézkedési terve alapján már meg kellett volna valósulnia.

- Váci út és Nyugati tér

A Váci út kiemelt fontosságú főhálózati elem, kulcsszerepet játszik Észak-Pest és a belváros kapcsolatában. Az Üllői úthoz hasonlóan sok forgalomvonzó intézmény és sűrűn lakott városrészek övezik. A belvárosi kapcsolat szempontjából a Nyugati tér átjárhatósága neuralgikus pont, melynek rendezése időszerű.

- Bartók Béla út

Dél-Buda egyik legfontosabb hálózati eleme, a környék intézményei, sűrű beépítettsége és az útvonal alternatíva-mentessége miatt jelentős a kerékpáros forgalommal. Az utóbbi években az autóforgalom csökkent, ám vonzó kerékpáros infrastruktúra hiányában továbbra is jelentős mértékű a járdán tekerés. A Bartók Béla út teljes hosszának kerékpárosbarát átalakítása halaszthatatlan.

- Nagykörút

Budapest egyik legfontosabb közlekedési folyosója a 120 éves Nagykörút, a kerékpáros forgalom azonban tengernyi akadályba ütközik. Az autóforgalom miatti szűk hely tömeges járdán kerékpározáshoz, így konfliktusokhoz, balesetveszélyes helyzetekhez vezet. A Nagykörút kerékpárosbarát átalakítása kizárólag funkciójának környezethez illeszkedő újragondolásával képzelhető el. Több tanulmány alapján kijelenthető, hogy *első ütemű kerékpárosbarát fejlesztése a közúti kapacitás csökkentése nélkül is megvalósítható, a kerékpározás problémái részlegesen orvosolhatóak*. Javasoljuk, hogy érdemi egyeztetést és tervezést követően a következő két évben induljon el a fejlesztés.

- **Karbantartás**

A kátyús, rossz minőségű, vagy nem megfelelően takarított utak komoly akadályai a biciklis közlekedésnek. *Rendeleti szinten szabályozni kell* a karbantartás felelősségi köreit, télen pedig biztosítani kell a kerékpáros főhálózati elemek 24 órán belüli síkosság mentesítését.

- **Közbringarendszer bővítése, fejlesztése**

A Magyar Kerékpárosklub a budapesti közbicikli-rendszer kezdeményezőjeként a kezdetektől támogatta a szolgáltatás bevezetését, mely hazai és nemzetközi sikeres történet. Az előkészítő piackutatás,

tervezés, az üzleti modell és marketing stratégia kialakítása, valamint a kapcsolódó közútfejlesztési terv kidolgozása során végig a BKK és elődje szakmai partnerei voltunk.

Sikeres közbringa-rendszerhez nagyszámú kerékpár és sűrű gyűjtőállomás-hálózat kell, ezért a rendszer folyamatos bővítését, sűrítését és a szolgáltatás fejlesztését elengedhetetlennek tartjuk. A szolgáltatás elérhetőségének növelésével megtöbbszörözhető a felhasználók száma. Rövidtávú célként a város legsűrűbben lakott területeinek lefedettségét és egyes külsőbb területek (elsősorban lakótelepek) bevonását is fontosnak véli a Kerékpárosklub. A szolgáltatás népszerűségének növeléséhez javítani kell a kerékpárok tekerhetőségét.

A rendszer további sikeres működése szempontjából fontos, hogy az új gyűjtőállomás-helyszínek kiválasztásánál, a környezet kerékpárosbarát átalakításának tervezésénél és végül, de nem utolsósorban az új felhasználók elérésében az üzemeltető és beruházó szakmai partnerként tekintsen a Magyar Kerékpárosklubra.

Párhuzamosan megépített infrastruktúra típusok

A főváros néhány helyén előforduló párhuzamos kerékpáros forgalomtechnikai megoldások jellemzően elavult kerékpárutak kötelező használatát oldják fel kerékpáros nyom, vagy busz-kerékpársávok alkalmazásával. **A kerékpáros közlekedők járdára terelése lakott területeken balesetveszélyes.**¹⁶ A gyalogosok rendszeresen a kerékpáros felületen sétálnak, a kanyarodó autók vezetői pedig nem számítanak a holtterükből, járdáról váratlanul előbukkanó kerékpározókra. A gyalog-kerékpárutak üzenete, hogy a bicikli nem a forgalom egyenrangú résztvevője. Ez a kialakítás a járdán gurulás elterjedtségéhez, illetve az úttesten szabályosan kerékpározók jogszerűtlen ledudálásához vezet.

A Bajcsy Zsilinszky úton 2013-ban közösségi közlekedést segítő, kerékpárral közlekedők számára nyitott buszsávot jelöltek ki, miközben az út V. kerületi oldalán kétirányú kerékpárút halad. A sokakban értetlenséget szülő párhuzamosság oka, hogy a járdán futó tíz éves kerékpárút elavult, nem szolgálja ki a mai igényeket. A járdán vezetett kerékpárút konfliktusokat és balesetveszélyes helyzeteket teremt a kerékpározók, gyaloglók, és az autóvezetők között. Az egyoldali vonalvezetés - kerékpározható buszsáv híján - két felesleges és életszerűtlen átkelésre kényszerítené a Deák tértől a Nyugati tér felé biciklizőket, miközben az út mindkét oldalán vannak induló- és célpontok. A Bajcsy Zsilinszky úti közös használatú buszsáv, illetve bizonyos szakaszokon a forgalmi sávokban felfestett kerékpáros nyom **nem váltja ki, de részben tehermentesíti a járdán vezetett kerékpárutat**, segít a balesetek elkerülésében.

A forgalom többi résztvevőjével közös pályán vezetett kerékpáros infrastruktúra együttműködésre ösztönöz, biztonságosabbá teszi a közlekedést. BKK adatok szerint a Bajcsy Zsilinszky út gyalog-kerékpárútján több véletlen biciklihasználót ért baleset az utóbbi 5 évben, mint az úttesten.

¹⁶ forrás: http://epa.oszk.hu/02300/02390/00005/pdf/EPA02390_utugyi_lapok_2015_5_02.pdf

Tévhit, hogy a széles, sávon belüli előzést is lehetővé tévő buszsávban kerékpározók jelentősen feltartanak a buszokat. A BKK közleménye szerint e megoldás nem okoz késéseket. Ezt segíthette a Kerékpárosklub kommunikációja, melyben rendszeresen a buszok elsőbbségére hívjuk fel a figyelmet.

A párhuzamosságok ideiglenes megoldások. Megszüntetésük csak faltól-falig való újratervezéssel, megfelelő kerékpárosbarát infrastruktúra kialakításával lehetséges. A Bajcsy Zsilinszky úti "párhuzamosság" megszüntetése kizárólag irányhelyes, kétoldali, széles kerékpársávok teljes hosszön való kialakításával képzelhető el. Más megoldást közlekedésszakmai okokból nem támogatunk.

Együttműködési lehetőségek a közlekedési kultúra javításáért

Az anyagunkban bemutatott hiányosságok gátolják a kerékpározás közlekedési rendszerbe illeszkedését, **önálló problémamegoldásra, szabálytalankodásra kényszerítik a biciklivel közlekedőket.**

Az előremutató fejlesztések folytatásával, a kerékpározók egyenrangú közlekedési félként kezelésével lehet leghatékonyabban rendezni a gyors növekedés miatt néha kaotikusnak tűnő állapotokat. Emellett a kerékpározást népszerűsítő, elfogadottságát növelő, a közlekedő felek együttműködését ösztönző kampányokra is szükség van. Téves elképzelés a közlekedési kultúra anomáliáit kizárólag kerékpárral vagy autóval közlekedőkre vetíteni. **Változás csak az okok feltárásával és a közlekedési kultúra általános fejlesztésével érhető el.**

A Kerékpárosklub alább felsorolt kommunikációs eszközei és kampányai a Főpolgármesteri Hivatal együttműködésével még több városlakót érhetnek el.

- **Információs kiadványok terjesztése**

A kerékpáros közlekedés új forgalomtechnikai megoldásainak használatáról tájékoztatni kell a budapestieket. A fejlesztéseket elmagyarázó tájékoztatók terjesztése az érintett útvonalakon és általánosabb formában is szükséges. A Kerékpárosklub örömmel működne közre ilyen tájékoztatók megjelentetésében, terjesztésében.

A szakembereink által összeállított Kisokos praktikus tudnivalókkal és tanácsokkal szolgál a KRESZ-ről és a mindennapos forgalmi szituációkról. Kiadványunk megjelenését együttműködések, szponzorációk segítik, terjesztése utcai akciókon, rendezvényeken, illetve interneten történik.

A Kisokos megjelenési lehetőséget biztosít a kiadását támogató intézményeknek. A Főpolgármesteri Hivatal számára is kis költséggel járó, de hatásos szemléletformáló eszköz lehet.

<http://kerekparosklub.hu/kisokos>

- **Együtt közlekedünk kampány**

A Magyar Kerékpárosklub és az Országos Balesetmegelőzési Bizottság közös kampánya a közlekedők viselkedésének befolyásolásával javítja a közlekedési morált. Az elavult, félelmeket erősítő,

közlekedési mód szerinti tipizáló közlekedésbiztonsági megközelítés helyett egymás szempontjainak megismerésére, együttműködésre ösztönöz

A Kerékpárosklub felkéri a Főpolgármester Hivatalt, hogy együttműködő partnerként csatlakozzon a tavasszal új elemekkel folytatódó Együtt Közlekedünk kampány kommunikációjához!

<http://kerekpárosklub.hu/egyuttkozlekedunk>

- **Bebiciklizés**

A Magyar Kerékpárosklub 1,5-2 órás „Bebiciklizés” utcai kerékpártúráján közlekedésszakmai felkészültséggel és városi rutinnal rendelkező vezetőink egyszerre 10-13 résztvevővel ismertetik meg a különböző infrastruktúra típusok használatát.

Helyi sajátosságokhoz igazodó programunk több éve kerül megrendezésre, együttműködésben partnereinkkel (MOL Bubi, kerületi önkormányzatok, McDonald’s Bringamánia, WAMP, stb.)

Fővárosi események tökéletes kiegészítő programja lehet a Bebiciklizés túra, hatását pedig megsokszorozhatja egy közlekedési oktatófilm készítése.

<http://kerekpárosklub.hu/bebiciklizés>

- **Kampány iskolások számára**

A fiatalabb nemzedék körében is egyre népszerűbb a kerékpározás, a szüleikkel óvodába, iskolába tartó gyermekek látványa mindennapos Budapesten. A felnövekvő generációknak időben meg kell ismernie az együtt közlekedés elveit, szabályait. Az élményalapú, pozitív szemléletű informális oktatás eszközei kiváló lehetőségeket biztosítanak erre.

A Budapesti Közlekedési Központ STARS kampánya és a Kerékpárosklub által szervezett Bringázz a Suliba! akciók játékos és közösségépítő elemek segítségével népszerűsítik és oktatják a kerékpáros közlekedést.

Legyünk partnerek a közlekedés oktatásában!

- **Bringázz a Munkába! kampány**

A Kerékpárosklub BAM kampányaiban évente több ezren vettek részt országwide. Pozitív szemléletformáló elemei növelik a kerékpározás elfogadottságát, a kerékpáros közlekedés terjesztése javítja a városi környezetet.

Javasoljuk, hogy a jövőben megrendezésre kerülő Bringázz a Munkába! kampányokban a Fővárosi Önkormányzat saját csapatokkal vegyen részt. A részvételhez kapcsolódó közös események népszerű megjelenési lehetőséget biztosítanak a Hivatal számára.

<http://bringazzmunkaba.hu>

- **Az intermodalitás népszerűsítése**

Már a közösségi kerékpárkölcsonzés is az intermodális közlekedési rendszer része. A közlekedési módok ötvözésének népszerűsítése növelheti a közlekedés hatékonyságát.

- **Kerékpáros rendőrök, közterület-felügyelők**

A fejlett kerékpáros kultúrájú városok – London, Amszterdam - példái nyomán Budapesten is jelen lévő kerékpáros rendőrök a biciklis közlekedés egyenjogúságát hangsúlyozzák minden közlekedő számára. A gyors, mobilis és egyszerű kerékpár hatékony eszköz a szabálytalan közlekedés visszaszorítására.

A Kerékpárosklub korábban is részt vett a kerékpáros rendőrök elméleti és gyakorlati képzésében. A Rendőrség több utcai akciónkat (pl. lámpaosztások) is segítette. Minden további együttműködésre nyitottak vagyunk.

- **Rendezvények**

Az Autómentes Nap, családi napok, és egyéb rendezvények - szemléletformáló hatásuk mellett - pozitívan alakíthatják Budapest arcukat.

Javaslat kerékpározást érintő KRESZ-módosításhoz

A Magyar Kerékpárosklub célja a közlekedési szabályrendszer egyértelműsítése, racionalizálása. Külföldön bevált példák alapján szorgalmazzuk a kerékpáros közlekedést segítő, konfliktuscsökkentő eszközök bevezetését. Ilyen, jogi keretekre váró eszköz lehet a *kerékpáros utca* fogalmának bevezetése, de érdemes megvizsgálni a megállási szabályok külföldön bevált módosítását is. A kötelező kerékpárút-használat sok konfliktust és balesetveszélyes helyzetet okoz a rossz minőségű kerékpárutakon, felülvizsgálata időszerű.

Szükségesnek tartjuk a problémás közlekedési szituációk kutatását, különös tekintettel a konfliktuspontok és szabálytalanságok okainak vizsgálatára. E kutatásban számítunk a Fővárosi Önkormányzattal és a BKK-val való együttműködésre.

A kerékpározás rendszerbe foglalása azonban jellemzően nem szabályozási kérdés. A levelünkben vázolt infrastrukturális problémák megoldása, illetve felsorolt szemléletformáló eszközök hatékony megoldást nyújtanak. A jelenlegi szabályok betartását, a kerékpározók által elkövetett, vagy őket érintő szabálytalanságok szankcionálását jól felkészített kerékpáros rendőrök hatékonyan el tudják végezni. Kerékpáros jogosítvány, vagy igazolvány bevezetése lehetetlen, a javaslat életszerűtlen. Ilyen lépések ellentétesek lennének Budapest kitűzött céljaival és egyértelmű érdekeivel, rövid távon a közlekedési morál, hosszú távon pedig az életminőség romlását okoznák.