

Kedves Kürti Gábor!

Megkértem a közlekedéssel és a programírással foglalkozó kollégáimat, hogy adjanak részletes és leginkább őszinte választ a Kerékpáros Klub által felvetettekre. Én nem vagyok kerékpáros, és nem akarok abban a szerepben tetszelegni, hogy el tudom dönteni, hogy hol a legszükségesebb a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése a városban. Megválasztásom esetén ezekben a kérdésekben azoknak a tanácsait fogom követni, akik a lenti választ megfogalmazták.

Személy szerint csak annyit akarok hozzátenni, hogy minden erőmmel azon vagyok, hogy ezt a várost átvezessük a XXI. századba. Ennek része, hogy szakértőkre és civilekre támaszkodom a döntéseknél, része, hogy meg akarom teremteni azt a társadalmi igényt egy olyan városra, ami nem az autókra, hanem az emberekre van optimalizálva, és része az, hogy nem ravaszodom, a lehető legkevesebb ígéretet próbálok tenni, hogy ezeknek a vállalatoknak legyen súlya és legyen politikai realitása.

Üdvözlettel: Puzsér Róbert

„Kedves Robi,

a kerékpáros programrészünkben erősen támaszkodtunk a Kerékpáros Klub mondásaira, szinte lehetetlen volt,

hogy ezzel a csomaggal ne értsünk egyet. Az azonos szemléletmód miatt az újnak nevezhető javaslatok is egybevágóak az elképzeléseinkkel – ahol pedig valami részletet explicite nem említünk, most azt is beépítjük a programunkba, hiszen a szemléletmód közös; a kerékpáros közlekedés javítása elválaszthatatlan az egészséges, emberközpontú várostól és a városi fenntarthatóságtól.

Értelemszerűen náluk a belvárosi kerékpárhasználat lehetőségei minden eddigénél jobban kitérnének, de a közös alapelveknek megfelelően a Sétáló Budapest programja szintén hangsúlyosan tartalmazza a kerékpározás kultúrájának további terjesztését a belvároson túl is; a kerékpárosbarát Budapest kialakítását. Ennek része a KK által említett sugárirányú kerékpáros főúthálózat (a főbb harántirányokra is kiterjesztenénk), része természetesen az autómentes pesti rakpart biciklisbaráttá tétele, a Lánchídi autósforgalom megszüntetése, továbbá a belvárosi nagyobb utak, mint a Bajcsy-Zsilinszky út, a Rákóczi-tengely, a Váci út, a Nagykörút és a hidak kerékpárosokra jobban odafigyelő kialakítása. Szintén lelkesen támogatjuk a sokszor elsikkadó kiegészítő infrastruktúra (pl. nagy intézményeknél bringatárolók) létesítését, a szemléletformálást és a megépítés után nem elmaradó karbantartást is – itt is ügyelve az elsikkadni látszó kiegészítő elemekre, mint hóeltakarítás és közvilágítás. A BuBi továbbfejlesztését is elősegítjük, és a felvevőpontok sűrítése, a könnyebben használható kerékpárok mellett tanulmányozzuk majd az alternatív megosztók rendszerbe integrálásának kérdését, valamint azt is, hogy kombinált bérletfajtákkal hogyan lehet a BuBi is a komplexebb budapesti mobilitási szolgáltatás-csomagok része.

A technikai részletek szintjén vehetünk észre icipici különbségeket a mondanivalóink között, de ezek már nem is a szorosan vett kerékpáros stratégiához tartoznak, s így messze nem akadályozzák a Kerékpáros Klub és a Sétáló Budapest program kompatibilitását: mi -- nyilván a központi sétálózónát kialakító politika keretében -- a Láchídról számúznánk a belső égésű motorral hajtott motorbicikliket és a robogókat is. A taxik esetében sem a teljesen szabad és ingyenes átjárhatóságban gondolkodunk, de a hozzáférést teljeskörűen nem tiltjuk meg.

Üdv,

Bozon”