

# NÉHÁNY ÉSZREVÉTEL, GONDOLAT A FŐVÁROSI KERÉKPÁRHÁLÓZAT BŐVÍTÉSÉVEL KAPCSOLATOSAN

***A fővárosi kerékpárhálózat bővítése, az azzal való foglalkozás jogos és indokolt. Ez azonban csak kellő szakmai megalapozással, a közlekedési rendszerbe illesztve, nem pedig improvizatíván, egy adott vészhelyzetet kihasználva történhet.*** A közlekedési szokásokban a koronavírus okozta változások sem indokolhatják az ötletszerű lépések megtételét és véglegesítését, amelyek ***csak a közlekedés egy elemét (fontos, de mégis csak kis elemét) ragadják meg és nem összefüggésében vizsgálják a kialakult helyzetet.***

***Az eddigi lépésekben nem látható a szakmai megalapozottság, inkább csak a kerékpárhasználat népszerűsítése iránti elkötelezettség.***

A beavatkozások vesztese a gépjármű-közlekedés, legyen az belsőégésű, vagy elektromos hajtású. Mind az álló, mind a mozgó forgalom számára épült felületek terhére egyszerű festéssel hoztak létre kerékpáros sávokat napok alatt. A kerékpáros infrastruktúra nem csak ennyiből áll. Leginkább a csomóponti szabályozások elmaradása sejteti azt, hogy ez több helyen csak testszerű próbálkozás.

***A belső városi közúti forgalom korlátozásával (csillapításával) ugyanakkor egyidőben a tehermentesítő, alternatív útvonalat biztosító kör és haránt irányú hálózati elemeket is fejleszteni kellene.***

Ennek érdekében be kell fejezni, zárni az M0 útgyűrűt. A Hungária gyűrűn kívüli térségek közötti kapcsolatok kiépítésének halogatása következtében a városközponton átvezető hagyományos útvonalak csillapítása a város külsőbb térségeiben okoz zavarokat. Nem szabad elfelejteni a dunai átkelések hiányát sem. A belváros pesti és budai részeit például nem köti össze gyalogos híd (nagy hiány a turizmus fejlődésében), északon hiányzik az Aquincumi híd. A Lánchíd felújítása a szerkezet kritikus állapota miatt halaszthatatlan, amely során alapvető kérdés a közúti forgalom Dunán történő átvezetésének biztosítása, megosztása a felújítás alatt és után is. Csepel városközpontja kapacitívan a Kvassay hídon át kapcsolódik a fővárosi hálózathoz és ezen a Galvani híd sem fog segíteni. Sem Pesterzsébettel, sem Budafokkal való kapcsolat nem jön létre és a tervezett hídon kiépülő kerékpárút kerékpáros kapcsolatot sem létesít e térségek között. Ebből a szempontból is az albertfalvai híd szolgáltató kedvezőbb nyomvonalat stb.

***A közterületek újra felosztásának szükségessége nem vitatható igény.*** Kérdés, hogy az út- és részben járdafelületeket jelentős mértékben elfoglaló lakossági parkolás számára mit kínál a fővárosi koncepció a megindított csillapítási akció során. Gyors és olcsó megoldás nincs. (A parkolás lehetősége és az ingatlanárak, valamint az üzletek forgalma közötti összefüggés közimert).

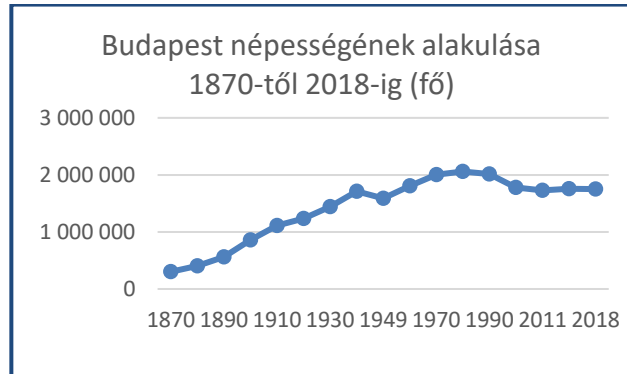
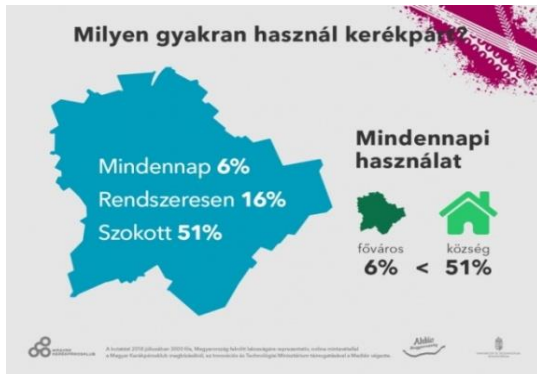
***További fontos kérdés a kerékpárosok közlekedési kultúrájának megléte, hiányossága.*** A kerékpáros szervezetek ezen a területen nemigen értek el eredmény. Ameddig a kerékpárosok saját biztonságuk érdekében a kiépített infrastruktúra helyett a járdát és a közutat használják, a kerékpársáv és kerékpárút kialakítás esetenként felesleges beruházásnak tűnhet.

Igaz, hogy jelenleg többen kerékpároznak, de ennek nagyságát a közösségi közlekedést a járványveszély miatt mellőző munkába járók mellett tavasszal kialakult távmunka, kényszerleállások, szabadságolások, iskolabezárások... stb. miatt felszabaduló szabadidőt kihasználók emelték, valamint befolyásolja a nyári szabadságok „újfajta” igénybevétele, a kialakult gazdasági helyzet következtében a külföldre utazások jelentős visszaesése is.

A gépjárműforgalom csökkenésébe tehát a turizmus szinte teljes leállása is belejátszik. Érzékelhető, hogy a járvány előtti helyzethez képest kevesebben választják a közösségi közlekedést, ezért a gépjárműforgalom – valószínűleg csak átmeneti – további növekedésével a szeptemberi iskolakezdekort számolni kell, amelynek okait elsősorban a fertőzésveszélytől, illetve a visszafertőződéstől, a járvány második hullámától való félelem pszichikai hatásaival és annak lassú lecsengésével lehet magyarázni. Az valószínű, hogy a közlekedési munkamegosztásban a közösségi közlekedés vesztes lesz.

„Hiánypótló kerékpáros kutatást készített a Magyar Kerékpárosklub az Innovációs és Technológiai Minisztérium támogatásával 2018-ban. Megjegyzésük szerint még soha nem lehetett ilyen átfogó képet kapni a hazai kerékpározási szokásokról. (Internet)

**A vizsgálat alapján, Budapesten a felnőtt lakosság 6%-a minden nap kerékpározik, 16% hetente többször, összesen 51% - minden második ember - szokott biciklizni.** Érdekesség, hogy a felmérés szerint a lakosság számarányához képest többen kerékpároznak Budán, mint Pesten.” (1. sz. melléklet)



**A kerékpáros közlekedés jelenlegi és távlati alakulásának vizsgálatokor célszerű a főváros lakosságának várható változását is elemezni.**

A KSH adatai szerint 2018-ban Budapest lakosságának száma 1.749.734 fő volt, a teljes lakónépesség 17,8 %-a.

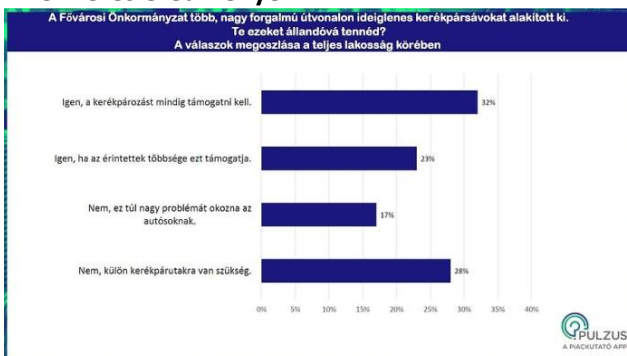
A KSH 2020. januári jelentése alapján ez a szám 1.752.300 fő. Az utóbbi három évben gyakorlatilag nem változott Budapest népessége, nagyjából 3-4 ezer ember jön és megy pluszban vagy mínuszban, írja a felmérés. A háztartások 23 százalékában nyugdíjasok laknak (Internet, Népszava).

Az időskorúak aránya először 2005-ben haladta meg a gyermekkorúakét a fővárosban, 2018-ban pedig már átlépte a 152 százalékot is, ami sokkal több az országos 132,9 százalékos átlagnál, vagyis Budapest népessége rohamosan öregszik.

**Ha ezek az adatok is figyelembevételre kerülnek, akkor látható, hogy távlatban sem várható, hogy a kerékpárosok száma további jelentős mértékben fog növekedni.**

Napjainkban jelent meg a **Pulzus Kutató által készített friss reprezentatív közvélemény-kutatás** (Internet) feldolgozása, amely az ország teljes lakosságának véleményét vette figyelembe a fővárosi ideiglenesen kialakított kerékpársávokkal kapcsolatosan. Ez torzíthatja a felmérés eredményét, hiszen akit konkrétan nem érint a felvetett probléma könnyen ad bármilyen választ.

### A felmérés eredménye



A feltett kérdések között nehezen értelmezhető, hogy a válaszadó állandóvá tenné-e az ideiglenes kerékpársávokat „...ha az érintettek többsége ezt támogatja”. Kik az érintettek? A kerékpározók, az autózók, a fővárosiak? stb. Az erre a kérdésre adott válaszok számának hozzáadása a támogatói számhoz így irreális.

Feltétlenül meg kell említeni még a **Budapesti Közlekedési Központ kérdőíves felmérését**, amelyre a válaszokat augusztus 30-ig várják, amellyel kapcsolatban néhány megjegyzés:

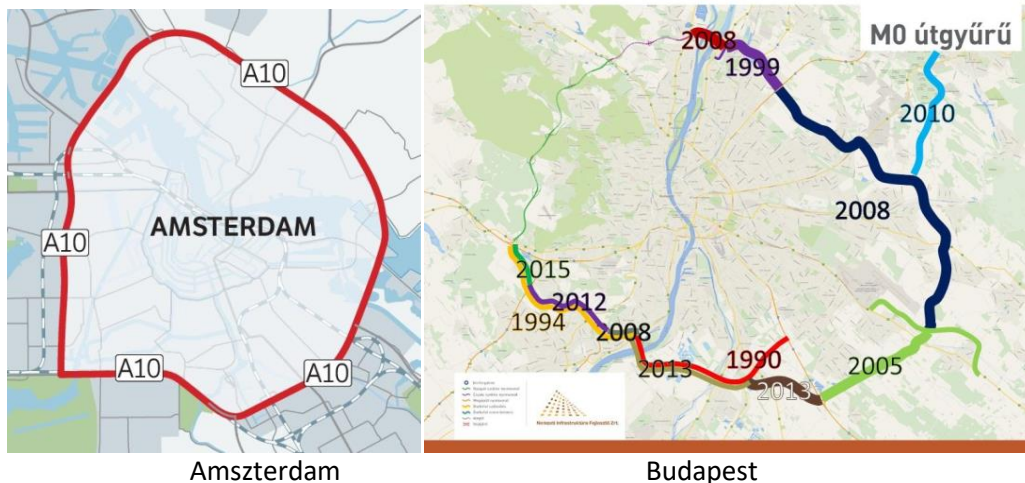
- az iskolakezdés szeptember 1-je, ez jelentősen befolyásolja a forgalmi szokásokat, a forgalom nagyságát,
- a kérdések túlzottan a kerékpársávokra fókuszálnak,
- a kérdőív kitöltése nem korlátozódik egyszeri esetre, akárhányszor elküldhető

**Fentiek alapján a felmérés nem adhat reális eredményt a közlekedési szokásokról, járművek megoszlása szerinti igényekről, várható forgalomnagyságról.**

**Ezzel együtt egyértelmű, hogy Budapest közlekedésén van mit javítani**, és a gyaloglást meg a kerékpározást támogatni kell, a belső városrészekben a közúti forgalom visszaszorításával a parkolási problémák megoldásával összehangoltan. De **a közlekedéssel való foglalkozás nem véletlenül egy szakma, annak módszertanával és eszköztárával együtt.**

Nagy gond viszont, hogy a szakma - nagyobb része - maga is lemond a feltételek megteremtésének igényéről és népszerűséget keresve csak a pillanatot ragadja meg ahelyett, hogy kiállna a tudatos, építkező közlekedésfejlesztés mellett. Persze, hogy vitathatatlan például a Nagykörút humanizálása, a gyalogos és kerékpáros funkciók előtérbe helyezése. A sikeres – Budapesttel több objektív szempont alapján összehasonlítható – városokban (2. sz. melléklet) tettek is a feltételek megteremtéséért (városi és várost elkerülő útgűrűk, alagutak, P+R parkolók kiépítése, közösségi közlekedés árának kedvező kialakítása), míg Budapesten a megoldások nélküli megoldások (metróvonalak/M3, M4, parkolók, valamint M0 útgűrű teljes kiépítésének hiánya) a divatosak. A végeredmény: növekvő közlekedési kultúra helyett, frusztráció és zaklatottság a közutakon, köztereken.

Ezért is **indokolt, hogy ne csak a közlekedési fejlesztések és intézkedések alapuljanak komplex, hálózati összefüggéseket is figyelembevevő koncepciókon, hanem az egyes beavatkozások (kísérletek, mintaprojektek...stb.) vizsgálatánál is a tágabb, nagyobb térségekre kiterjedő hatásokat szükséges elemezni.** Ha valahol ugyanis lezárásra kerülnek egyes utcák az autós forgalom elől, vagy megnehezítik az átmenő forgalom helyzetét egy adott városrészben, lokálisan csökkenhet a forgalom, de a hálózaton – egyéb fejlesztések hiányában – többletforgalom keletkezik, dugókkal, levegő- és zajszennyezés növekedésével.



**A kialakult és megoldást igénylő közlekedési helyzet javítása két lépésben javasolható:**

- A jelenlegi ötletszerű, közlekedésbiztonsági szempontból is veszélyes helyzet átfogó, hálózati megoldása a meglévő közlekedési hálózaton (azonnali beavatkozás)
- Nagyobb fenntartható fejlesztéseket igénylő, távolibb megoldásokat biztosító komplex fejlesztések hálózati és közlekedési rendszerben (szakmai koncepcióból, stratégiából kiindulva)

**A jelenlegi ötletszerű, közlekedésbiztonsági szempontból is veszélyes helyzet megoldása a meglévő közlekedési hálózaton**

***A közlekedési szokásokban a koronavírus okozta átmeneti változások sem indokolhatják az ötletszerű lépések megtételét.***

A budapesti kerékpározásra alkalmas hálózatot nem a nagy forgalmú közutak sávcsoökkentésével kell kialakítani és így a kerékpárforgalom számára elkülönített helyet biztosítani, hanem a meglévő közúthálózat célorientált vizsgálatával a kerékpáros közlekedés főirányaiban egy összefüggő kerékpárhálózat kijelölése lenne célszerűbb az alárendelt, kisforgalmú utcahálózat igénybevételével, melyen csak célforgalom lenne a gépkocsiforgalom számára engedélyezve.



Kerékpárosok a Margit híd budai oldalán vezetett kerékpárúton



Ez a megoldás jó a kerékpárosoknak, mert balesetmentes és egészséget nem károsító környezetben tudnak közlekedni. Jó az autósforgalom számára is, mert a főutak kapacitása megmarad, nincs a most kijelölt kaotikus, több esetben a KRESZ előírásait is megszegő kerékpársávok mentén valamennyi közlekedő fél számára kialakult balesetveszélyes helyzet.



Kerékpáros közlekedés főútvonalon (Budapest, 2020)

***A kerékpáros forgalom bővítésére törekvő szakpolitika nem háríthatja el magától az általa okozott baleseti kockázatnövekedés ódiúját.*** Csak színlelhet meglepetést, váratlanságot, ostromozhat érintetteket, követelve és ígérve pályaszélesítéseket..., valójában előre látható következményeket von maga után az erőltetett térhódítás. Ezzel - kivívott jogaihoz tartozó szerzett kockázatnövekedésként - együtt kell élnie a "kerékpáros társadalomnak", épp úgy, ahogy az "autós társadalom" él együtt sok évtizedes beszorultságaival.



Kerékpáros közlekedés Amszterdamban (3. sz. melléklet)

### **Nagyobb fenntartható fejlesztéseket igénylő, távlatibb megoldásokat biztosító komplex fejlesztések**

A járvány következtében most kialakult helyzet nem alkalmas a forgalmi viszonyok rögzítésére és az alapján bármilyen következtetés levonására, a jövő fejlesztési irányának meghatározására, ezzel együtt **a belvárosi területeken a gépjárműforgalom „visszaszorítása” alapvetően jó irány.**

Ennek **megvalósítását** azonban csak alapos, minden szakmai részletre kiterjedő **összközlekedési koncepcióból kiindulva** – a szükséges közlekedésfejlesztések ütemezett kiépítésével – **lehet végrehajtani.** Ilyen feladatok:

- összközlekedési koncepció (egyvetve a többi alágazattal, társadalommal)
- átmenő, illetve a városrészek közötti forgalmat elvezető utak megvalósítása (szükség esetén alagutak létesítésével)
- szükséges mennyiségű parkoló külön szinten, igény szerinti helyen történő kiépítése
- P+R parkolók létesítése
- vonzó, gyors, nagy kapacitású és megfizethető közösségi közlekedés biztosítása

### **Mind ezek megvalósításához néhány – kissé bővebben kifejtett – gondolat:**

A Kiskörút már nem közlekedési térként, hanem köztérként kellene, hogy működjön. Kicsit már így is működik. A közteret a közlekedési tértől az választja el, hogy ott elsősorban élnek, közéletet élnek az emberek. Lehet ugyan közlekedni, de csak azok használják közlekedésre, akiknek ott van dolguk, nem pedig azok, akik csak áthaladnak. Ilyennek kellene lennie már a Nagykörútnak és nemsokára a Hungária körútnak is, valamint ilyennek a rakpartoknak, a Margit körútnak. De akkor melyik ma az az út Budapesten, ahol nem zavaró a városrészek közötti, az adott térség szempontjából átmenő forgalom? Nincs ilyen. Ahol volt – pl. Hungária – ott is az újabb és újabb ingatlanfejlesztések és az általuk követelt nyugodtabb környezet, felemészti az átmenő funkció létjogosultságát. Budapesthez hasonló nagyságú, jól működő város ma nincs Európában városi gyorsforgalmi utak és ha kell, alagutak nélkül, amelyek felszívják, kiszívják az átmenő forgalmat a köztérként funkcionáló városi utakról.

A forgalmi problémák ezeken a közlekedési tereken legyenek, ne a köztereken. Ez a filozófia. Budapesten nincs ilyen út, az átmenő forgalom a lakóutcáig szétterül. Mi lesz, ha jönnek az önjáró autók, mi lesz, ha a hagyományos közösségi közlekedés finanszírozására egyre kevesebb forrás jut?

### **Összefoglaló vélemény, javaslat**

***A fővárosi kerékpárhálózat bővítése, az azzal való foglalkozás jogos és indokolt. Ez azonban csak kellő szakmai megalapozással, a közlekedési rendszerbe illesztve, nem pedig improvizatíván, egy adott vészhelyzetet kihasználva történhet.*** A közlekedési szokásokban a koronavírus okozta változások sem indokolhatják az ötletszerű lépések megtételét és véglegesítését, amelyek **csak a**

***közlekedés egy elemét (fontos, de mégis csak kis elemét) ragadják meg és nem összefüggésében vizsgálják a kialakult helyzetet.***

Az eddigi lépésekben nem látható a szakmai megalapozottság, inkább csak a kerékpárhasználat népszerűsítése iránti elkötelezettség.

**A kialakult és megoldást igénylő közlekedési helyzet javítása két lépésben javasolható:**

- A jelenlegi ötletszerű, közlekedésbiztonsági szempontból is veszélyes helyzet átfogó, hálózati megoldása a meglévő közlekedési hálózaton (azonnali beavatkozás)
- Nagyobb fenntartható fejlesztéseket igénylő, távlatibb megoldásokat biztosító komplex fejlesztések hálózati és közlekedési rendszerben (szakmai koncepcióból, stratégiából kiindulva)

***Minden közlekedési fejlesztés esetén csak a rendszerbe való komplex beavatkozás hozhat fenntartható megoldást - mint teszik ezt a sikeres városok - nem pedig a hirtelen, akciószerű intézkedések.***

**A szakmailag és az érintett közlekedők, a lakosság által is elfogadható jelenlegi és távlati közlekedési helyzet kialakítása csak megalapozott, összközlekedésre kiterjedő koncepció, stratégia és program elfogadásával, valamint következetes, ütemezett megvalósításával oldható meg.**

**Ezek szakszerű elkészítéséhez vannak képzett, a Magyar Mérnöki Kamara által minősített tervezők és szakértők, akik a szakma szabályait követve képesek a szükséges alátámasztó anyagok és részletes tervek készítésére.**

**1. sz. melléklet:** Budapesti kerékpározás, számlálási eredmények (2011, Kerékpárosklub kutatás 2018)

**2. sz. melléklet:** Thoroczky Zsolt: Az M0-gyűrű szerepe és kialakítása európai összehasonlításban

**3. sz. melléklet:** Népszerű kerékpáros városok (fotók)

*Fotók: Internet és saját felvételek*

*Ábrák: Internet*