

Kedves Kerékpárosklub!

Főpolgármester-jelöltként és megválasztásom esetén főpolgármesterként is kiemelten fontosnak tartom a szakmai szervezetekkel való folyamatos egyeztetések létrejöttét, a városfejlesztési elképzelésekkel kapcsolatos különböző álláspontok megismerését és megismertetését.

A Kerékpárosklub 12 pontból álló, a következő önkormányzati ciklusban elérendő céljait kiváló vitaindító alapnak tartom, amelyből kiindulva meg lehet valósítani számos közlekedés és városfejlesztési átalakítást, amelyek úgy szolgálnák a budapesti kerékpáros közlekedés előmozdítását, hogy mindeközben a közösségi és egyéni közúti közlekedést választók felé nem generál további konfliktust.

Az alábbiakban engedjék meg, hogy részletesen is reagáljak az Önök által bemutatott, a fővárosi kerékpárosközlekedés helyzetét javító 12 pontra:

1. A forgalomarányos kerékpáros költségvetési keret létrehozását támogató ötletnek tartom, hisz ez a megoldás kiszámíthatóvá és transzparenssé tenné a finanszírozást és tervezhetővé tenné a kerékpáros infrastruktúra fejlesztését. Azért van erre szükség, mert a jelenleg olcsó megoldásként átgondolatlanul felfestett biciklisávok senkinek sem jelentenek biztonságos közlekedést. Ha egyszer és mindenkorra meg akarjuk oldani a budapesti közlekedést, akkor csináljuk meg rendesen!
2. A biztonságosan megközelíthető Lánchíd kérdését fontosnak tartjuk. Minden olyan fejlesztést, ami megváltoztatja a forgalmi kapacitásokat, először forgalomtechnikai elemzésnek fogunk alávetni. Sajnos a Lánchíd lezárása napi 30.000 kilométerrel növelte az autók futásteljesítményét a fővárosban, ami kipufogógázban is súlyos többlet.
A Lánchíd esetében egyszerre kell megoldanunk a közösségi közlekedés, és a gyalogos közlekedés előnyben részesítését azzal, hogy a jelenlegi állandósult torlódást a pesti, de különösen a budai oldalon megszüntessük.
3. A közlekedésből eredő zajszennyezés legnagyobb indikátora a sebesség. Fontosnak tartjuk a zajcsökkentést is célzó sebességkorlátozások átgondolt bevezetését, valós forgalmi adatok figyelembevételével, ésszerű keretek között. Kifejezett szándékunk értékelni a nyugati nagyvárosok e területen szerzett tapasztalatait.
4. A külvárosi kerékpártárolás fejlesztését maximálisan támogatni tudjuk. Minél több B+R kerékpártárolót és a közintézmények előtt is minél több kulturált tárolóhelyet szükséges biztosítani. Fontosnak tartjuk, hogy ezeket a Fővárosi Rendészeti Igazgatóság kamerával és élőerővel is folyamatosan ellenőrizze, hogy meg tudjuk gátolni a kerékpárok rongálását, ellopását.
5. A Tarlós István és általam létrehozott MOL Bubi további fejlesztése, újabb fővárosi területek bevonása a közbringahálózat rendszerébe a 7 pontos tervem egyik fontos célkitűzése. Ahogyan azt a létrehozáskor elterveztük, szeretnénk bővíteni.
6. A külvárosi kerékpáros hálózat fejlesztésével kapcsolatban könnyebb helyzetben vagyunk, mint a belső városrészekben. Itt ugyanis lehetőségünk van a kerékpárosok biztonságát szem előtt tartva a közúti forgalomtól fizikailag elválasztott, valódi

kerékpárutakat kialakítani. Ezek építése ugyan költségesebb, használata ugyanakkor biztonságosabb, ami különösen kívánatos.

Az új kerékpárutak nyomvonalának kijelölésében kifejezetten számítunk a Kerékpárosklub javaslataira, együttműködésére. Amíg nincs útvonal, addig is szeretnénk a Kerékpárosklub és civil szervezetek bevonásával egy a kerékpárosok számára készített, ajánlott útvonalakat tartalmazó térképet létrehozni.

7. A belvárosi kerékpároshálózat fejlesztése kívánatos és fontos cél, de Karácsony Gergelyék főpolgármestersége alatt átgondolatlanul történt, és emiatt a visszájára sült el. A főváros fejletlen és elégtelen közúti kapacitása rossz minőségű, veszélyesen használható kerékpáros infrastruktúrát kapott (gondoljunk a teherforgalomra, amely a kirakodás során – jobb híján – a kerékpársávokat használja). A mi szempontrendszerünk elsősorban a közlekedők személyi biztonsága és a balesetmegelőzés.
8. A kombinált közlekedést népszerűsítő kampányokat támogatandó célkitűzésnek tartjuk. Autósok, biciklisek és gyalogosok nem lehetnek egymás ellenségei az utakon. A mi dolgunk az, hogy lehetőséget teremtsünk minden budapestinek, hogy élethelyzetének megfelelő módon utazzon. Sajnos Karácsony Gergely városvezetése alatt csak Facebook posztokat gyártott erről, de elmaradtak azok az infrastruktúra-fejlesztések, amelyek a kombinált közlekedést lehetővé tennék.
9. Szintén támogatjuk az adatalapú közlekedésfejlesztést és a nyilvános baleseti adatbankot, hiszen a lehető legtöbb szempontot figyelembe vevő közlekedési beavatkozásokat nem lehet adat és forgalomtechnikai elemzés nélkül megvalósítani. Ennek érdekében fejleszteni fogjuk a korábbi városvezetés alatt, 2014-ben létrehozott, fővárosi forgalmi elemzéseket kiválóan szolgáló Egységes Forgalmi Modellt.
10. A pesti rakpart, Petőfi híd és Szabadság híd biztonságos kerékpározhatósága fontos cél, de jelenleg sajnos ezek az útszakaszok a kialakult dugók miatt autóval sem járhatók, így ennek a forgalmi helyzetnek a javítása mellett lehet további kerékpáros infrastruktúra átalakításokban gondolkodni az érintett út- és hídszakaszokon. A közeljövőben azért nem lehet a Szabadság hidat az autók elöl elzárni, mert a Lánchíd már le van zárva és felújításra vár a Petőfi híd és az egyik legnagyobb áteresztőképességű Árpád híd. Ha még egy hidat kivennénk a közlekedésből akkor megbénulna a város.
11. Természetesen törekedni kell arra, hogy az útfejlesztések minden közlekedő számára biztonságosan valósuljanak meg. Karácsonyék mostani fejlesztéseivel pont az a probléma, hogy senkinek sem teremtenek lehetőséget a biztonságos közlekedésre.
12. A kerékpárszállítás fejlesztését a BKK járművein támogatandó célnak tartjuk, a mozgássérültek és babakocsik utazási elsőbbségének kikötésével.