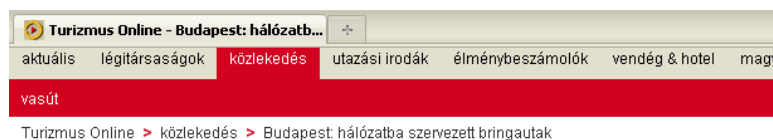


Projekt: A budapesti kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése

Cikk címe: Budapest: hálózatba szervezett bringautak

URL: http://www.turizmusonline.hu/kozlekedes/cikk/budapest__halozatba_szervezett_bringautak

Dátum: 2011. augusztus 17. 01:01



Budapest: hálózatba szervezett bringautak

2011. augusztus 17. 01:01

Nyomtatás 


Vége a semmiből a semmibe vezető kerékpárutak korának Budapesten. Ezt is megértük; végre valaki hivatalos, városvezetési szintről mondta ezt ki.

Munkatársunktól

Aki ekképp tett az *Hutiray Gyula, főpolgármester-helyettes* volt. Tette ezt annak alkalmából, hogy kedden, Budapest XVII. kerületében, a *Népkert*ben tartott sajtótájékoztató alkalmával bejelentették 6, úgynevezett hivatásforgalmi, tehát a napi ingázást segítő kerékpárút még idén ősszel történő kivitelezését.

Hutiray szintén megerősítette: a városvezetés eltökélt, mind a pénz, mind pedig a szándék terén. Előbbi úgy néz ki, hogy míg az előző ciklusban kevesebb, mint százmilliót fordítottak a fővárosi kerékpáros infrastruktúra kiépítésére, addig ebben a ciklusban az összeg az 1 milliárdot is kiteheti - tudtuk meg a főpolgármester-helyettestől. További egymilliárd forint juthat a budapesti közösségi kerékpárhálózat, a BUBI kiépítésére, mely a tervek szerint kezdetben mintegy 1000, 74 állomáson

Kapcsolódó cikkek

- Felfüggesztik a KÖZOP kerékpárút-hálózat fejlesztési pályázatot
- Harckocsival a bringauton parkolók ellen
- Drótszamárral a Velencei-tó körül
- Kerékpárosklub: Megcsináljuk magunk!
- Készülőben a kerékpáros turizmusfejlesztési stratégia
- Drasztikusan csökkentett fejlesztési források 

Budapest: hálózatba szervezett bringautak

Vége a semmiből a semmibe vezető kerékpárutak korának Budapesten. Ezt is megértük; végre valaki hivatalos, városvezetési szintről mondta ezt ki.

Aki ekképp tett az *Hutiray Gyula, főpolgármester-helyettes* volt. Tette ezt annak alkalmából, hogy kedden, Budapest XVII. kerületében, a *Népkert*ben tartott sajtótájékoztató alkalmával bejelentették 6, úgynevezett hivatásforgalmi, tehát a napi ingázást segítő kerékpárút még idén ősszel történő kivitelezését.

Hutiray szintén megerősítette: a városvezetés eltökélt, mind a pénz, mind pedig a szándék terén. Előbbi úgy néz ki, hogy míg az előző ciklusban kevesebb, mint százmilliót fordítottak a fővárosi kerékpáros infrastruktúra kiépítésére, addig ebben a ciklusban az összeg az 1 milliárdot is kiteheti - tudtuk meg a főpolgármester-helyettestől. További egymilliárd forint juthat a budapesti közösségi kerékpárhálózat, a BUBI kiépítésére, mely a tervek szerint kezdetben mintegy 1000, 74 állomáson

felvehető kerékpárból áll majd. Az állomások javarészt a pesti belvárosban kerülnek felállításra, míg Budán elsősorban a felső rakparton lehet majd felvenni és leadni a gépeket.

A hátrány lefaragása

Az eseményen szintén megjelent *BKK (Budapesti Közlekedési Központ)* vezérigazgató, *Vitézy Dávid* Hútrayt megerősítve szavaiban úgy fogalmazott: trendforduló zajlik előttünk, melynek során a főváros igyekszik behozni más uniós városokhoz képesti lemaradását a helyes gyakorlat átvételével. Vitézy bizakodó meglátása szerint lemaradásunk más európai nagyvárosokhoz képest nem olyan nagy. A nem túl nagy hátrány behozásának elemei lesznek a [következő fejlesztések](#):

1. XVII. kerület két utat is kap összesen 7,1 kilométeren, a tervek szerint 2011. október 31-ig. Hat kerékpártároló is készül az útvonal mentén, 46 férőhellyel.
2. Csepel szintén két új úttal kapcsolódik majd a pesti „szárazföldhöz”. Az Ady Endre illetve a Szabadkikötő úton, összesen 4 kilométeren. Ebből 2,9 kilométer a teljes mértékben épített kerékpárút, de előfordulnak gyér forgalmú utcákra rávezetett szakaszok is, hasonlóan a XVII. kerületi tervekhez. A két csepeli munka befejeztét szintén októberre várják.
3. A vásárvárost karikázhatják körbe akár majd a jövő évi *Utazás kiállításra* igyekvők is annak az újabb körülbelül 1,5 kilométernek köszönhetően, melyet az Örs Vezér terétől vezetnek az Albertirsai út felé, érintve Kőbánya felső vasútállomást is.
4. A turisztikailag jelentős *Eurovelo 6-os* útvonalhoz kapcsolódik az óbudai bécsi úttól a Nagyszombat utcáig tartó 2,2 kilométeres szakasz.

Korszerűek?

Később, a sajtótájékoztatót követő kerékpáros fórumon megjelent *László János*, a *Magyar Kerékpárosklub* (MKK) elnöke aggodalmának hangot adva kifejtette: a fentiek 1996-97-es tervek megvalósításai, melyek korszerűtlenek. Válaszában Vitézy Dávid nyugtatott: a tervek korszerűsítése megtörtént. Mindamellettt ott van az a dilemma is, hogy ha idén nem ezek a valóban évtizedes tervek nem valósulnak meg, akkor elvész az uniós támogatás. Az pedig nem kicsi; a hat projekt összköltsége 694,4 millió forint, melyből az unió 439,6 milliót áll a Közép Magyarországi Operatív Program keretében.

A tervezett fejlesztéseket persze nem újdonságú kerékpárutak formájában kell elképzelni; minden helyszínen kiépítésre kerülnek új szakaszok, de jelentős távon vezetik rá a kerékpáros forgalmat mellékutákra, vagy éppenséggel a Margit hídon tapasztalatok szerint jól működő kerékpáros nyom kerül kijelölésre. Vitézy tájékoztatót továbbá, hogy a forgalom megfelelő szervezésével, csomópontok újragondolásával is segíthető a kerékpáros közlekedés fejlődése. Példaként a Thököly út-Hungária körút kereszteződésének ilyenén átszervezését hozta fel, melyre kedd éjjel kerül sor. Szintén felülvizsgálják a Bajcsy-Zsilinszky és Andrássy úti kerékpárutakat; az MKK számos alkalommal kifogásolta már a két útvonal hibáit. A BKK vezetője elmondta: a Bajcsy típusú megoldások a jövőben nem követendőek.

Mi van a fejekben?

Vitézy szintén kiemelte: a BKK közlekedésfejlesztési stratégiájában, mint legtisztább közlekedési forma, kiemelt szerep jut a kerékpározásnak a munkába járó forgalom alternatívájaként.

László János, üdvözölve a BKK és a főváros hozzáállását figyelmeztetett: a fejekben még nincs rend, helyére kell tenni azt, hogy nincs külön kerékpáros és autós, hanem közlekedők vannak. Ebben úgy tűnt a BKK-ban partnerére lel az MKK. A fejek rendbetételéhez hozzájárulhat a BKK vezetőjének az a kijelentése, mely szerint a közlekedés integrált szemléletű fejlesztésére van szükség, a 1970-es évekből megörökölt forgalmi rendek felszámolásával.

Kerékpártúra a patakparton

A hivatásforgalmon túl főképp a fővárosi kerékpáros turizmus kínálatát gyarapíthatja a Rákos-patak mentén 2010-ben átadott mintegy 4 kilométernyi bringa-gyalog, azaz gyalogosok és kerékpárosok közt megosztott útszakasz. Ez az a formáció, mely több helyen, így például a budai felső rakparton, mely az Eurovelo 6 fővárosi szakasza is, számos vitás helyzetre ad okot. Itt azonban - számolt a lelkes kerékpáros hírében álló *Riz Levente, Rákosmente önkormányzatának polgármestere* - a tapasztalatok szerint jól működik a modell, mivel az útvonal távolabb esik a lakónegyedektől. Ez a négy kilométer része lehet a jövőben egy olyan ökoturisztikai projektnek, mely a Gödöllői dombságtól a Pesti síkságon keresztül egészen a Rákos-patak Dunába torkollásáig vezetne - tudtuk meg. Riz Levente elmondta: az érintett önkormányzatokkal már 2009 óta folyik az egyeztetés az ügyben.

Az elképzelést üdvözölte László János igazi turisztikai projektnek nevezve azt, mely kiemelt természeti értékeket és épített örökségeket - akár a *Kőbányai Sörgyár*, és az ott található pincék - vonhat be a kerékpáros turizmusba. Ennek megvalósítása azonban nem a kerületek nyakába varrandó, hanem egy nagy fővárosi turisztikai projektté kell válnia - tette hozzá.