

## **Tisztelt Képviselő-testület!**

A véleményezésre bocsátott hálózati tanulmány a 2015-ben közreadott módszertani útmutató alapján készült el, azt célozva, hogy Újbuda kisebb-nagyobb lépésekben véghezvitt kerékpáros fejlesztései kiérlelt hálózati elképzelésbe illeszkedjenek, megalapozott nyomvonallal és műszaki megoldásokkal rendelkezzenek. A vizsgálat elsőként összegzi a tervezési terület kerékpáros közlekedésének helyzetét, lehetőségeit, felméri a tervezéshez szükséges térszerkezeti, forgalmi és területhasználati jellemzőket, ezután javaslatot ad a rövid-, közép- és hosszú távú fejlesztésekre. A hálózati terv gördülőterv típusú indikatív fejlesztési ütemezést javasol. A tervet a változó igények és lehetőségek miatt – mind a hálózat, mind az ütemezés szempontjából – időről időre felül kell vizsgálni.

A tanulmány elkészítését időszerűvé tette a Budapesti Mobilitási Terv 2019-es megjelenése, a kerékpározást mind jobban támogató fővárosi ágazatpolitika és intézkedések sora, de ezektől függetlenül is a kerület gyors fejlődése az eddiginél intenzívebb dinamikát tesz szükségessé a közúthálózat kerékpározhatóvá tételében. Újbuda országos és fővárosi összevetésben fejlettnak mondható kerékpárforgalmi főhálózattal rendelkezik, az egyik „legkerékpárosabb” kerület Budapesten, itt található a legnagyobb kerékpárforgalmat lebonyolító útvonalak egy része is. A mintának tekinthető „kerékpáros országok” városi hálózataihoz képest azonban jelentős az elmaradás. Az átgondolt fejlesztések által Újbuda akár Budapest legjobban kerékpározható kerületévé válhat.

A közlekedési rendszer a teljes városi élet egyik alrendszere, melynek fejlesztése, alakítása a városrész élhetőbbé tételét célozza. Kimondható, hogy szükséges a közterületek emberléptékűvé alakítása, a közterület-használat optimalizálása olyan módon, hogy az mindenki által biztonságosan és kényelmesen használható legyen.

Budapesten és ezen belül Újbudán – az elért eredmények ellenére – a jelenlegi közlekedési infrastruktúra összességében kevésbé alkalmas arra, hogy a kerékpárközlekedés valódi alternatívát jelentsen a gépjárműforgalommal szemben. Jelenleg a XI. kerületi kerékpárforgalmi hálózat fő gyengesége a hálózati folyamatosság és az egyenletes területfeltárás hiánya. A több sávós utak és vasúti töltések elválasztják egymástól a szomszédos városi területeket és megszakítják az utcahálózat szövetét. Emellett hasonló akadályt jelentenek a vízfolyások, néhol még az erdők, mezőgazdasági és zártkertes zónák is (Gellért-hegy, Sas-hegy, Madár-hegy, Rupp-hegy, Kamaraerdő, Kőérberek, Vadászhegy), illetve pusztán a magassági viszonyaikkal például a Rózsavölgy, illetve az annak mentén húzódó Péterhegy vonulata. Ezek mind leküzdhető akadályok. Szembetűnő továbbá Péterhegy és Kelenvölgy térsége hálózati kapcsolatainak hiánya és az, hogy Albertfalva nyugati zónáiba nem jut el folytonos, illetve biztonságos kerékpáros útvonal, kerékpározható úthálózati folyosó. Bár a kisforgalmú utcák miatt nem kardinális probléma, de jelenleg még nincs bekapcsolva Sasad és Sashegy településrész sem. Az I. és XXII. kerület között észak-déli irányban rendelkezésre áll folytonos kerékpárúti kapcsolat, de a szomszédos területeket illetően a legtöbb irányról, például a kelet-nyugati relációkról ez már nem mondható el. További probléma, hogy a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények egy része sem a kialakítás módját (biztonság, komfort), sem a burkolat paramétereit (felületépség, szélesség) tekintve nem elégítik ki a kívánalmakat.

A kerékpárforgalmi hálózat jelen állapotában még nem kellően biztonságos, nem minden esetben kínál direkt eljutási lehetőségeket, megfigyelhető a kényelmes, illetve a vonzó útvonalak hiánya. Utóbbiakra példa, hogy a kelenföldi Duna-parton nem halad végig a kerékpárút, illetve, hogy a potenciális rekreációs helyszínek hálózati bekapcsolása még nem történt meg. Mivel az országos törzshálózat elemei gyorsabban fejleszthetők, a hálózat alakítása szempontjából fontos tényező, hogy a XI. kerületben több nyugat-magyarországi és nemzetközi kerékpárúti vonal alternatíva nélküli ki- és bevezető szakasza található. A vasútvonalak és a vízfolyások által „védett”, illetve természetes lehetőséget adó folyosók (megszakítás nélküli, komfortos haladást lehetővé tevő) potenciális kerékpárútjainak megvalósítására még nagyrészt nem került sor. Fontos adottság, hogy az utcahálózat nagy hányada sebesség-, illetve forgalomcsillapított terület, azonban ezek nem minden esetben működnek hatékonyan (pl.: sebességtúllépés, menekülőforgalom stb.).

A megfogalmazott fejlesztési javaslatok a teljes kerületi utcahálózatot érintik, ezek kiemelhető fő fókuszai, csoportjai:

- főhálózat fejlesztése,
- mellékutcák kerékpározhatósága,
- rekreációs útvonalak,
- kerékpártárolás, mobilitási pontok.

A tervben megcélzott hálózatfejlesztési típusú intézkedések végső időhorizontja egy 10 éven túli „hosszú táv”, egy elvi, jelenlegi nézőpontból befejezettnek tekinthető hálózati állapot. A befejezett hálózati állapothoz vezető lépcsőfokok közül a legfontosabbakat deklaráljuk, a hosszú táv mellett három további kitüntetett közbenső időtávot megjelenítve:

1. előkészített, vagy minimális előkészületeket igénylő projektek;
2. ez évben indított tervezésekkel előkészített új projektek;
3. középtáv;
4. hosszú táv (elvi befejezett állapot).

A hálózati terv tehát egy gördülőterv típusú indikatív fejlesztési ütemezést javasol, ami azt jelenti, hogy az egyes ütemekbe csoportosított intézkedéslista évszámokhoz rendelése csak tájékoztató (becslés) jellegű, abban nem az időpontok, hanem a megvalósítás sorrendje releváns. A középtávú időszakban és a hosszú időtávlatban elérendő célokat külön fejlesztési ábrák mutatják be. Fontos, hogy már a középtávon is egy jól használható, viszonylag folytonos, egyenletes területfeltárású, a kitüntetett célpontokat bekapcsoló kerékpárúthálózat álljon elő. Hosszú távon pedig már a minőségi alternatívák biztosítása, így például a megállásmentes „kerékpársztrádák” hálózata kerülhet napirendre.

Kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy az előterjesztést megtárgyalni és a határozati javaslatot elfogadni szíveskedjen.

Budapest, 2020. szeptember 9.

**Orosz Anna**