

Kedves Barátunk!

Örömmel tájékoztatjuk, hogy újbudai kerékpáros aláírásgyűjtésünk sikerrel járt: Molnár Gyula polgármester úr 40 millió forintot ígért a jövő évi kerékpáros fejlesztésre. Feladatul kaptuk, hogy az érintett civil szervezetek bevonásával vegyünk részt egy kerületi kerékpáros koncepció kidolgozásában. Ezt a koncepciótervet szeretnénk minél szélesebb körben megvitatni.

Szeretettel meghívjuk a november 23-án, szerdán 18 órára meghirdetett, filmvetítéssel egybekötött kerékpáros fórumunkra.

A fórum napirendje: 18h-19h: A XI. kerületi kerékpáros koncepcióhoz összeállított javaslatok megvitatása. A koncepciótervet Bajomi Bálint fogja ismertetni, Balogh Gábor pedig a néhány éve megakadt, most "felmelegíthető" kerületi kerékpáros fejlesztési tervekről fog beszélni. A végén szavazással elfogadjuk az önkormányzat felé benyújtandó javaslatokat. Mellékeljük a az eddig felmerült ötletek alapján összeállított, 2010-ig szóló koncepciótervet, és a konkrét útvonal-javaslatokat. Kérjük, hogy amennyiben új javaslata, észrevétele, vagy konkrét útvonal-javaslat van, juttassa el Bajomi Bálinthoz, a [bb@greenfo.hu](mailto:bb@greenfo.hu) címre. 19h-tól: Beszélgetés Mihaltz Mártonnal és Piroch Mártonnal a Zöld Fiatalok Egyesület (ZöFi) kerékpáros és más városi akcióiról, kiadványairól. A beszélgetés után a ZöFi bemutatja a "Still We Ride" c. filmet a 2004-es New York-i Critical Mass kerékpáros felvonulásról, melynek során 264 kerékpárost tartóztattak le a rendőrök.

Helyszín: HuMuSz Ház 1111. Bp. Saru u. 11. (A Petőfi híd budai hídfőjének szomszédságában. Itt található egy térkép a helyszínről: <http://www.humuszt.hu/index.php?id=humuszt&p=67> )

Üdvözlettel: Mihaltz Márton, Piroch Márton, Balogh Gábor és Bajomi Bálint, a fórum szervezői.

Kapcsolat:  
Bajomi Bálint  
[bb@greenfo.hu](mailto:bb@greenfo.hu)  
06 30 90 59 249.

# XI. kerületi kerékpáros koncepció 2006-2010

## Civil szervezetek és kerékpárosok javaslatait összegző tervezet

### 1. Alapelvek

**a.) A gyalogos-, kerékpáros- és tömegközlekedést az autóssal egyenrangú alternatívákként kell kezelni.**

Ezen közlekedési módok környezetbarátak, csendesebbek, egyéni és társadalmi szinten is olcsóbbak. Helyi és kerületi szintű utazásoknál a gyaloglás és kerekezés, hosszabb távolságoknál a tömegközlekedés időben is versenyképes az autós közlekedéssel. A Budapesten uralkodó dugók, szmog és zajszennyezés csökkentése felé az alternatívák előnyben részesítésén keresztül vezet az út.

A rendszeres kerékpározás ezenkívül jó lehetőség a sportolásra is, és az egészség megőrzésében is szerepet játszik.

**b.) A kerékpározásnak két, részben eltérő igényeket támaztó funkciója van:** egyrészt közlekedési eszköz a mindennapos munkába, iskolába járáshoz, ügyintézéshez, illetve szabadidős, sport- és turisztikai szerepe is van. Ezen eltérő igényeket a kerékpárút-hálózat fejlesztésekor érdemes figyelembe venni.

**c.) A kerékpározás feltételeinek javításához több intézkedés szükséges:**

- a kerékpársáv-hálózat fejlesztése;
- kerékpártárolók létesítése;
- párbeszéd a lakossággal;
- beillesztés a kerületi környezetvédelmi és közlekedési koncepcióba;
- a meglévő és kiépülő infrastruktúra karbantartása;
- a kerékpáros ügyek önkormányzati koordinálása.

### 2. A kerékpársáv-hálózat fejlesztése

A tervezés során az alábbi szempontokat kell figyelembe venni.

-A mindennapi közlekedési igények miatt a kerület nagyobb lakosságú részeiből nagyobb kerülők nélkül, gyorsan el lehessen érni Budapest belvárosát, és Buda két legfontosabb csomópontját, a Móricz Zsigmond Körteret és a Moszkva teret. Ennek egyik eleme legyen a Gazdagrét felőli kerékpárút-kapcsolat legyen.

-A szabadidős kerékpározás érdekében a beépített területekről a zöldterületek, hegyek és a Duna-parti kerékpárút felé épüljön ki kapcsolat.

- Az új kerékpársávok a biztonságos és egészséges közlekedés érdekében lehetőleg kis forgalmú utakon létesüljenek.

-Ne a sokszor amúgyis hátrányos helyzetben lévő gyalogos közlekedéstől vegyenek el teret az új kerékpársávok, -utak.

-A fejlesztés ne járjon zöldfelületek megszűnésével, fák, cserjék kivágásával.

-A fejlesztéseket egyeztesse az Önkormányzat a Fővárossal, és a szomszédos kerületekkel, hogy egybefüggő hálózatot lehessen létrehozni.

-A jelenlegi hálózat sok helyen megszakad, hiányos. Ezek a hiányos kerüljenek pótlásra.

### 3. Kerékpártárolók létesítése

Létesüljenek kerékpártárolók az önkormányzati intézményekben – a Polgármesteri Hivatalban, az iskolákban, a rendelőkben és a rendőrségen. Pályázati, esetleg szabályozási úton támogassa az önkormányzat a munkahelyeken és társasházakban való létrehozást.

#### **4. Párbeszéd a lakossággal**

-A kerékpárosok érdekében hozott intézkedések, a javasolt útvonalak, a biztonságos kerékpározás gyakorlatának és az autósokkal, illetve gyalogosokkal való együttélés módjainak bemutatása a helyi médiumokban (Újbuda, Újbuda TV, önkormányzati honlap, Helyi Téma, Rét (Gazdagrét), kRÉTa (gazdagréti diáklap), Őrmezői Hírek, Rikkancs (Kelenvölgy és Kamaraerdő közéleti és információs lapja). Érdemes megfontolni egy önálló kiadvány megjelentetését is.

-Évente egyszer tartson közlekedésszervezési fórumot az Önkormányzat, amelyre meghívja a helyi és kerékpáros civil szervezeteket, a helyi és országos médiumok képviselőit. A fórum időpontját, helyszínét és napirendjét előre közzéteszi a helyi médiumokban és az önkormányzati hirdetőtáblákon. A fórumon beszámol az elmúlt év fejlesztéseiről és a következő év terveiről.

-A Fővárosi Önkormányzat által készített oktatófilmet vetítsék le minden általános iskolai osztályban.

#### **5. Beillesztés a kerületi környezetvédelmi és közlekedési koncepcióba**

-Az 1995: LIII. törvény a környezet védelmének általános szabályairól 47. §-ának f pontja kimondja, hogy a környezetvédelmi programnak tartalmaznia kell a helyi közlekedésszervezést tárgyaló részt is. Ez most hiányzik a programból.

A jövő év nyarán esedékes felülvizsgálat alkalmából a következő szöveget kérjük beemelni a XI. kerületi Önkormányzat 2004-2010-re szóló Kerületi Környezetvédelmi Programjába (KKP-I):

„A kerületben a levegő- és zajszennyezés egyik legfőbb forrása a közlekedés. Ennek csökkentése érdekében az Önkormányzat előnyben részesíti a gyalogos-, kerékpáros- és tömegközlekedést az úthálózat karbantartása és fejlesztése során, illetve egyéb közlekedésszervezési ügyekben. Ezen célok elérésének egyik eszköze a Kerületi kerékpáros koncepció végrehajtása.”

-Egy hasonló szellemű szöveg kerüljön be a közlekedési koncepcióba is, a meghozandó intézkedések részletezésével.

#### **6. A meglévő és kiépülő infrastruktúra karbantartása**

-Becsléseink szerint a kerületben kialakult kerékpáros infrastruktúra értéke mintegy egymilliárd forint, ehhez hozzá fognak járulni a közeljövőben az új fejlesztések. A hálózat elemeit évente meg kell vizsgálni, és a szükséges javításokat elvégezni.

#### **7. A kerékpáros ügyek önkormányzati koordinálása.**

-Az Önkormányzat megbízza a Polgármesteri Hivatal egy munkatársát a koncepció végrehajtásával, a fejlesztések és a karbantartás koordinálásával. A kerékpárosokkal, civil szervezetekkel, a Főváros, az állam és a szomszédos kerületek szakembereivel való egyeztetéseket is ő végzi a jövőben.

## **8. Finanszírozás**

-A XI. Kerületi Önkormányzat 2006-ban 40 millió + ÁFA összeget biztosít kerékpáros célokra. A 2007-2010-es időszakban a közlekedési, úthálózat-fejlesztési költségvetés 3%-át fordítja a koncepció megvalósítására.

## Kerületet érintő fővárosi fejlesztések

- Főváros összköltségvetésből kb. 200 millió a kerékpáros fejlesztésekre 2006 évben
- Bartók Béla út külső szakaszán kerékpárút épül, átadás kb. november közepén.(főváros kerület közös fejlesztése)
- Bogdánfy út mellett gyalog-kerékpárút létesülhet (a 2006 évi fővárosi útfelújítás során) a kevésbé használt sportpálya melletti járdán, ami összeköti a meglévő Karinthy Fr. úti kerékpársávot és a Dombóvári úti kerékpárutat.? Kikerült a jövő évi tervekbe, hosszabb távon benne van a tervekben.
- Budaörsi úton a Beregszász utcától a városhatárig, -Hengermalom úton Fehérvári – Budafoki között 2006-ban.
- Tervezik a Borszéki úti szakaszt, amely az Etele úti és az egerúti kerékpárutat kötné össze. Tervek készülnek, megvalósítás 2006-2007? Költség: kb. 20 millió. Kerület is beszállhatna?
- külső Bartók Béla út és az Etele tér összekötése a Somogyi úton 500 m. -> 20 millió forint. Főváros megtervezi jövő tavaszra, kerület megépíthetné?

## Kerületi javaslatok, ötletek

### Gazdagrét

-A Rétköz utca melletti szervízútra terjesszék ki a lakós- és szabadidős övezetet, az út legyen közös kerékpárosok és autósok által használt útvonal. Ez legyen kitáblázva, piktogramokkal felfestve. Az útvonalnak legyen összekötése az M7-es autópálya alatti aluljáró kerékpárútjával.

### Gazdagrét- Móricz Zsigmond Körtér

Legnehezebb pont: Balatoni úton és a vasúton való átvezetés. Térképre ránézve adódik az útvonal: külső Budaörsi út megvalósuló kerékpárútját a Bartók Bélával összekötni. -4-es metró építése kapcsán Kleenföldi pu. és a Budaörsi út közti területet újratervezik – tervezzék bele a kerékpáros átvezetést is!

-Meglévő, részletes tervekig kidolgozott (a Gazdagrétet és Örmezőt ill. tovább az Etele teret és a belső Lágymányosi területeket összekötő nyomvonalon ) javaslat a Jégcsap utca- Mikes Kelemen utca összekötésére egy, a Balatoni út felett átívelő gyalogos-kerékpáros híddal, kiegészítve ezt a nyomvonalat a további részekben hiányzó rövid kerékpárút-szakaszokkal (Péterhegyi út, Hajtány sor/Borszék u., Somogyi út).

Előnyei:

- része lenne a Gazdagrétet a Móricz Zsigmond Körtérrel összekötő útvonalnak,
- összekötné Gazdagrétet Kelenfölddel,
- a hegyek felé irányuló szabadidős kerékpáros forgalomnak is hasznos lenne.

Hátrányai:

- Kelenföldi Pu. alatti átvezetéshez képest kétszeres kerülő a Gazdagrét- Móricz útvonalon,
- a becslések szerint 30 millió forintba kerülne, a 2006-os keret nagy részét elvinné.

Ez lehet egy átmeneti megoldás, hosszabb távon pedig, a 4-es metró aluljárójának építéséhez kapcsolódóan egy a pályaudvar alatti átjáró épülne ki.

- A MÁV-nak van egy használaton kívüli aluljárója a kelenföldi pu. alatt (patkányok is szaladgáltak benne:), a nagy aluljárótól északra. A peron felől le van rácsozva. A végei nem tudjuk, hogy hol vannak. Jó volna azt megszerezni, és azon átvinni a Bartók felé a bicikliutat.
- Rimaszombati út- Bartók Béla út között is volt egy aluljáró? Ezt is helyre lehetne állítani.
- Bartók Béla út belső része: kerékpársáv? Párizsi mintára busz + kerékpársáv?
- Hamzsabégyi út mentén a parkban
- Ajnácskő útra (buszgarázs mellett) bicikliút.

- Általánosságban azt tartanám jónak, ha az egyirányú utcákban, amelyekben csak lehet, ellenirányú biciklisávot alakítsanak ki. Ennek az ára egy felfestés és két kiegészítő tábla útszakaszonként.
- Tervezik egy, a Dunán átívelő gyalogoshíd építését a lágymányosi campus és a Közgáz közé, erre kellene kerékpárutat is tenni.
- A Kopaszi-gáton (felhasználva a tervezett gyalogos-hidat a gát déli csücskén) vagy a Lágymányosi öböl mentén, az erre a területre tervezett fejlesztés részeként kerékpáros út létesülhet a Dombóvári úti és a Hengermalom úti meglévő kerékpárutak összekötéséhez.
- A kerületi Diákpárment javasolta, hogy a Villányi úton legyen kerékpárút – kapcsolódik a CM szervezőinek kerékpáros körgyűrű ötletéhez. A diákpolgármester további javaslata, hogy ellenőrizzék és büntessék a Karinthy a kerékpárúton parkoló gépkocsikat.

### **3. Gazdagrét- Moszkva tér**

- Széles busz+ kerékpársáv a Budaörsi úton – Alkotás úton a Déliig?
- Előnye: gyors, tömegközlekedésnek előnyös lenne, sík terep
- Hátránya: forgalmas út mellett, autók várható ellenállása. Autósoktól elvenne teret, de talán arra is jó lenne, hogy inkább az MO elkerülő utat használják.
- Esetleg a járdán? A Dayka G. utcától a laktanyáig a járda - minimális gyalogosforgalma és min. 2 bringányi szélessége miatt - gyakorlatilag átalakítás nélkül alkalmas volna. Az Ábel Jenő utca elég széles ahhoz, hogy arra lehessen vezetni az útvonalat - mind a két irányban. Mindkét oldalon parkolnak autók és még így is bőven van hely.
- Legyen jelzőlámpa a Nagyszőlősi út – Budaörsi út találkozásánál– gombot megnyomva aktiválódjon. Ketten is kérték. Gyors reagálású legyen, nem úgy mint a laktanyánál.
- Alternatív útvonal: Háromszék u. – Őrség u. - Bod Péter – Zólyomi út – Radvány u. – Breznó köz – Muskotály u. -> BAH csomópont. Előnye: kis forgalmú utcákon megy. Hátránya: szintkülönbségek, emelkedők.