



AKTÍV ÉS MIKROMOBILITÁS BUDAPEST 2030



Helyzet- és jövőkép
Vitaindító





A főváros közlekedése átalakult

A koronavírus-járvány alapvetően változtatta meg életmódunkat, bár az elővárosi ingázók létszámának növekedése, az egyéni gépjárművek mennyiségének és használatának emelkedése, az online kereskedelem előtérbe kerülésével megnövekedett áruszállítás már a járvány előtt is forgalmi dugókat okozott Budapesten. A gépjárművek által elfoglalt közterületek aránya a főútvonalakon és a belvárosban elérte a fizikailag lehetséges maximumot, és a parkolási gondok is egyre súlyosabbak lettek. **Ezzel együtt romlott a levegő minősége, növekedett a zajterhelés, a legforgalmasabb útvonalak mentén romlottak a kereskedelmi lehetőségek, vagyis a főváros élhetősége drasztikusan romlott.**

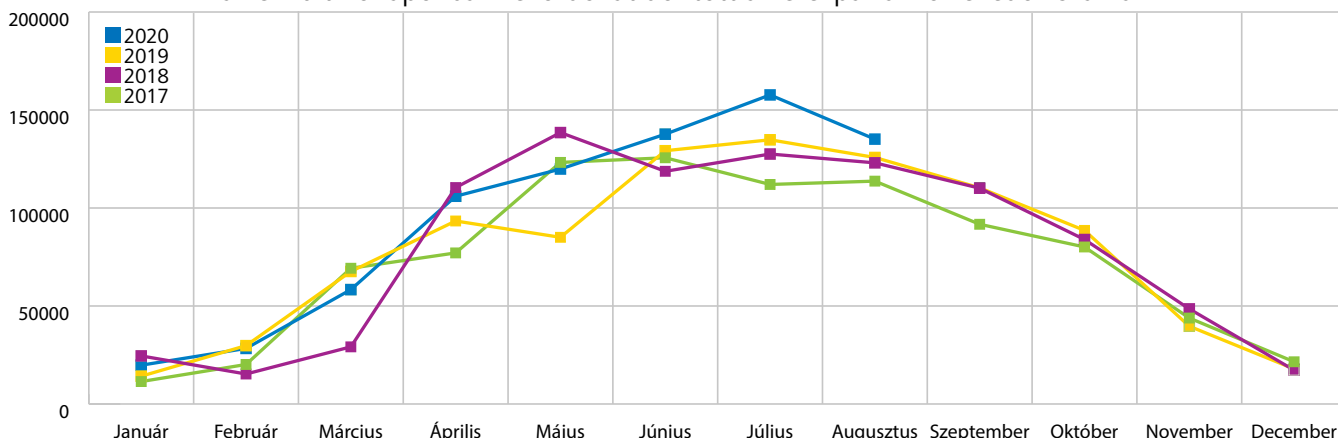
A járvány hatására az egyéni gépjárművel megtett utazások hosszának aránya 42%-ról 75%-ra nőtt a korlátozások idején¹. A legnagyobb vesztes a közösségi közlekedés volt, amelynek használata

még napjainkban sem állt helyre. A közlekedési ágazat áttrendeződésének legnagyobb nyertese az aktív és mikromobilitás (gyaloglás, kerékpározás, elektromos ráségítésű kerékpározás és rollerezés), ezen belül is a kerékpározás. A járvány idején megdőlt minden addigi kerékpáros közlekedési rekord, a létrehozott kerékpársávok a vártnál is több kerékpározót vonzottak.

Jelen dokumentum a BKK véleményét, legfontosabb javaslatait tartalmazza a budapesti aktív és mikromobilitás helyzetéről, jövőjéről és a lehetséges intézkedési területekről, ezen belül is a bringasztráda-hálózatról. E vitaindító dokumentum alapján a 2020 végéig elkészítendő aktív és mikromobilitási stratégia és cselekvési terv elkészítéséhez a Főpolgármesteri Hivatal és a BKK széles körű véleményezési és szakmai tervezési folyamatot indít.

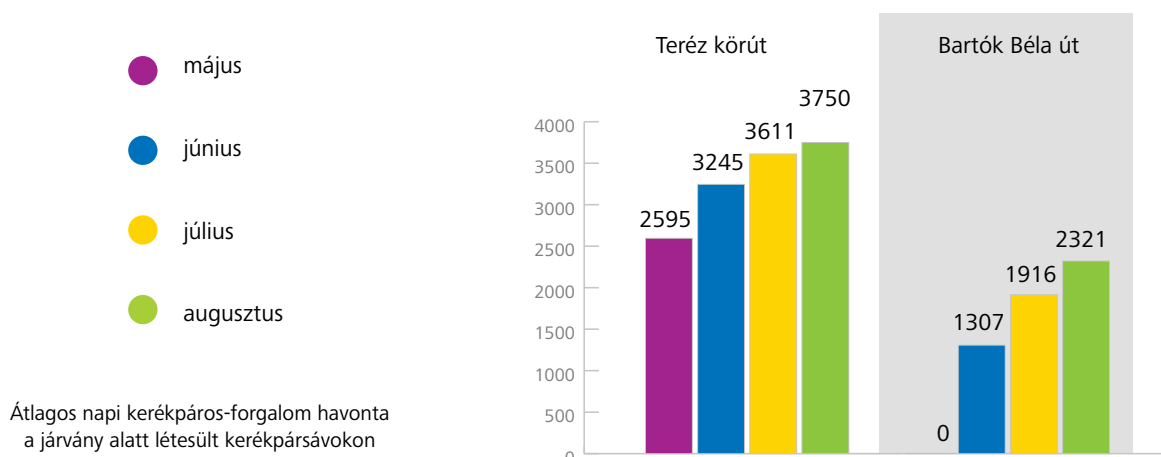
¹ Forrás: BKK modal split kutatás reprezentatív felmérés.

1. ábra. Budapest legforgalmasabb kerékpárútján, a Bem rakparton az elmúlt hónapokban rekordokat döntött a kerékpárral közlekedők száma.



Forrás: BKK Forgalomszámlálás

2. ábra. A kerékpáros-forgalom a koronavírus-járványt követően dinamikus növekedésnek indult.



Forrás: A Főváros és a BKK saját forgalomszámlálásai



Az aktív és mikromobilitás helyzete Budapesten

A világ progresszív nagyvárosaihoz hasonlóan Budapest is az aktív és mikromobilitás (gyaloglás, kerékpározás, elektromos rásegítésű kerékpározás és rollerezés) fejlesztésétől vár segítséget a város élhetőségének javítására. Az aktív és mikromobilitás helyzetét és lehetőségeit Budapesten az alábbi 6 megállapítás jellemzi a legjobban:



1. Mindenki gyalogol, a többség kerékpározni is szokott. Szinte mindenki gyalogol mindennap Budapesten (az autóból kiszállva is). A magyar a 3. leginkább kerékpározó nemzet Európában, és a budapestiek 57%-a használ kerékpárt különféle rendszerességgel. Ez a nyitottság a gyaloglásra-kerékpározásra nagy lehetőség, amit még nem használunk ki eléggé.



2. Közlekedési egyenlőség – nem biztosított mindenkinek hozzáférés a biztonságos mobilitáshoz. Az egyéni gépjárművel közlekedés napi szinten 2019-ben csak kevés budapestinek (a megtett utazások hosszának 42%-a esetében) volt reális opció. A többség közösségi közlekedéssel, gyalog és kerékpárral jut el úti céljához, emiatt a közlekedés halálos áldozatainak többsége gyalogosan vagy kerékpárral közlekedő. Budapest akkor lesz élhető és sikeres város, ha a gyermekeknek, időseknek, szegényeknek is elérhető közlekedési módoknak (gyaloglás, kerékpározás, közösségi közlekedés) is megfelelő mennyiségű és minőségű, biztonságos (köz)terület áll rendelkezésükre. Jelenleg ez még nem teljesül.



3. Utak a mindennapi közlekedéshez. A nem folytonos, rossz burkolatú, veszélyes gyalog- és kerékpárutak és a lepusztult közterületek a többség számára nem vonzóak. A saját autó ezzel szemben a biztonság és a kényelem érzetét nyújtja. Erre a kihívásra a megoldás a gyalogos-kerékpáros útvonalak minőségének, közvetlenségének, a közterületek vonzerejének, de mindenekelőtt a biztonságának javítása.



4. Rekreációs, aktív „utazások” felértékelődése. A digitalizáció terjedése és a koronavírus miatt egyre többen dolgoznak otthonról, ennek hatására a helyi, részben rekreációs utazások iránti igény további növekedése várható. Ehhez azonban jelenleg sem állnak rendelkezésre megfelelő helyszínek („egészséges” utcák, zöldfelületekkel övezett utak stb.), ezért sokan autóznak még a közeli kirándulásokra is.



5. Együttműködés a közösségi közlekedéssel. A közösségi közlekedést csúcsidőben tehermentesítheti és ráhordó területét növelni képes egy jól szervezett, aktív és mikromobilitási infrastruktúra. Ez jelenleg még nem valósul meg teljes mértékben, mert például nincsen elegendő nagy kapacitású kerékpárparkoló, a megközelítési útvonalak sem világosak. A közbringa (MOL Bubi) és a megosztott mikromobilitási szolgáltatások nem kapcsolódnak eléggé a közösségi közlekedéshez, és lefedettségük sem megfelelő.



6. A közúti közlekedés csúcsidei kapacitás a belvárosi főútvonalakon kimerült, a kialakult dugók, a megnövekedett forgalom környezeti terhelése rontja a főváros élhetőségét. A közösségi közlekedés mellett a kerékpározás, a gyaloglás, a mikromobilitás nagyobb aránya növelheti egy adott út kapacitását, áteresztőképességét. Ez azoknak is jó, akiknek valóban a gépjármű jelenti az egyetlen megoldást (pl. mozgáskorlátozottak, nagy tömegű árut szállítók). A torlódások csökkenése segíti az ő haladásukat is. Ezért kell a fő közlekedési útvonalakon is kapacitásnövelő és a környezeti terhelést csökkentő kerékpársávokat létrehozni.



Budapest – aktív és mikromobilitási jövőkép, 2030

Budapest 2030-ban olyan élhető város, amelyben egy 8 éves gyermek és egy 80 éves bárhová biztonságosan, közvetlenül, kényelmesen gyalogolhat és kerékpározhat, de választhatja az új elektromos mikromobilitási eszközöket is. Az aktív és mikromobilitás fejlesztése komplexen – azaz a város környezeti, társadalmi folyamataival összhangban, a közlekedés más ágazataival együttműködve és a teljes utazási láncba (lásd 3. sz. ábra) illeszkedve – éri el az előbbi célt.

A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a Budapesti Mobilitási Terv alapján a kerékpáros közlekedés aránya 2030-ra eléri az 5%-ot, a gyalogos közlekedés pedig a 15%-ot az utazások hosszát tekintve, és ezt a növekedést jellemzően az egyéni motorizált közlekedést helyettesítve (nem a közösségi közlekedés helyett, hanem azzal kombinálva) éri el. Ez az utazások számát tekintve 10%-ot, illetve 20%-ot jelent. Mindeközben:

- csökken a közlekedés által kibocsátott üvegházhatású gázok mennyisége, a légszennyezés, a zajterhelés;
- javul a budapesti lakosok fizikai aktivitási szintje és testi-lelki egészségi állapota;
- emelkedik a közösségi funkciókat is betöltő utak, közterületek mentén a szolgáltatások, üzletek száma és minősége;
- csökken az utakon kialakuló dugók, forgalmi torlódások mértéke, vagyis
- Budapest vonzóbb és versenyképesebb lesz.

3. ábra. Aktív és mikromobilitás az utazási láncban





Lépések, intézkedések a jövőképfé

A BKK 10 javaslata az aktív és mikromobilitás fejlesztésére



1. Megállítjuk / lassítjuk a városi és elővárosi utazások számának növekedését.

Várostervezési és szabályozási eszközökkel a város további szétterülésének lassítása, megakadályozása (pl. a belső városrészek megújításának támogatása, a barnamezős területek bevonása a fejlesztésekbe), valamint a helyi központok szerepének növelése úgy, hogy 15 perc alatt gyaloglással, kerékpározással a legtöbb szolgáltatás elérhető legyen.



2. **Átalakítjuk és újraosztjuk a budapesti közterületeket, közutakat** attól függően, hogy a közlekedés (átmenő vagy célforgalom, parkolás) vagy éppen a közösségi élet, szolgáltatások játsszák-e a főszerepet. Hogy mikor milyen funkciót és közlekedési módot részesítsünk előnyben, arról a helyi lakosok döntenek közösségi tervezés keretében, és bevonjuk őket a kialakításba is (pl. élhető városi terek kialakítása az autóparkolók helyén).



3. **Összefüggő, biztonságos, kényelmes, vonzó gyalogos- és kerékpáros-útvonalhálózatot hozunk létre, mely versenyképes alternatívát kínál az egyéni motorizált közlekedés mellett.**

- A mellékúthálózaton forgalomcsillapítás, sebességcsökkentés megvalósítása.
- A főbb közlekedési útvonalak mentén védettebb létesítmények kialakítása (kerékpársávok, kerékpárutak, széles járdák).
- A városrészek közötti és az elővárosi kerékpározás elősegítése érdekében egy bringasztráda-hálózat létrehozása magasabb szolgáltatási színvonallal és önálló arculattal. Ennek részeként például a Nagykörúton és a Duna mentén folytonos kiemelt kerékpáros tengelyek kialakítása.



4. **Segítjük a közösségi közlekedéssel kombinált aktív és mikromobilitást.**

- A megállóhelyek mellett kisebb kerékpárparkolók, a nagyobb állomások mentén több kerékpár megőrzésére alkalmas tárolók és kerékpáros központok kialakítása.
- A MOL Bubi – és általában a megosztott aktív és mikromobilitási szolgáltatások – fejlesztése és integrálása a közösségi közlekedési tarifa- és bérletrendszerbe.



5. **Pénzügyileg is versenyképesé tesszük az aktív és mikromobilitást.** Utazási igények befolyásolása a pénzügyi támogatások és (pl. a parkolási, a kölcsönzési, a használati) árak, feltételek újr szabályozásával.



6. **Az aktív és mikromobilitás teljes körű integrációja** a saját (pl. FUTÁR) és a piaci alapon működő **utazástervező és információs rendszerekbe.**



7. **Oktatás és kampányok** (az iskolákban és a járművezetőknek) – szemléletformálás annak érdekében, hogy **az utakon partnerként közlekedjünk együtt.**



8. **Szemléletformáló akciók az aktív és mikromobilitás előnyeinek népszerűsítésére.**



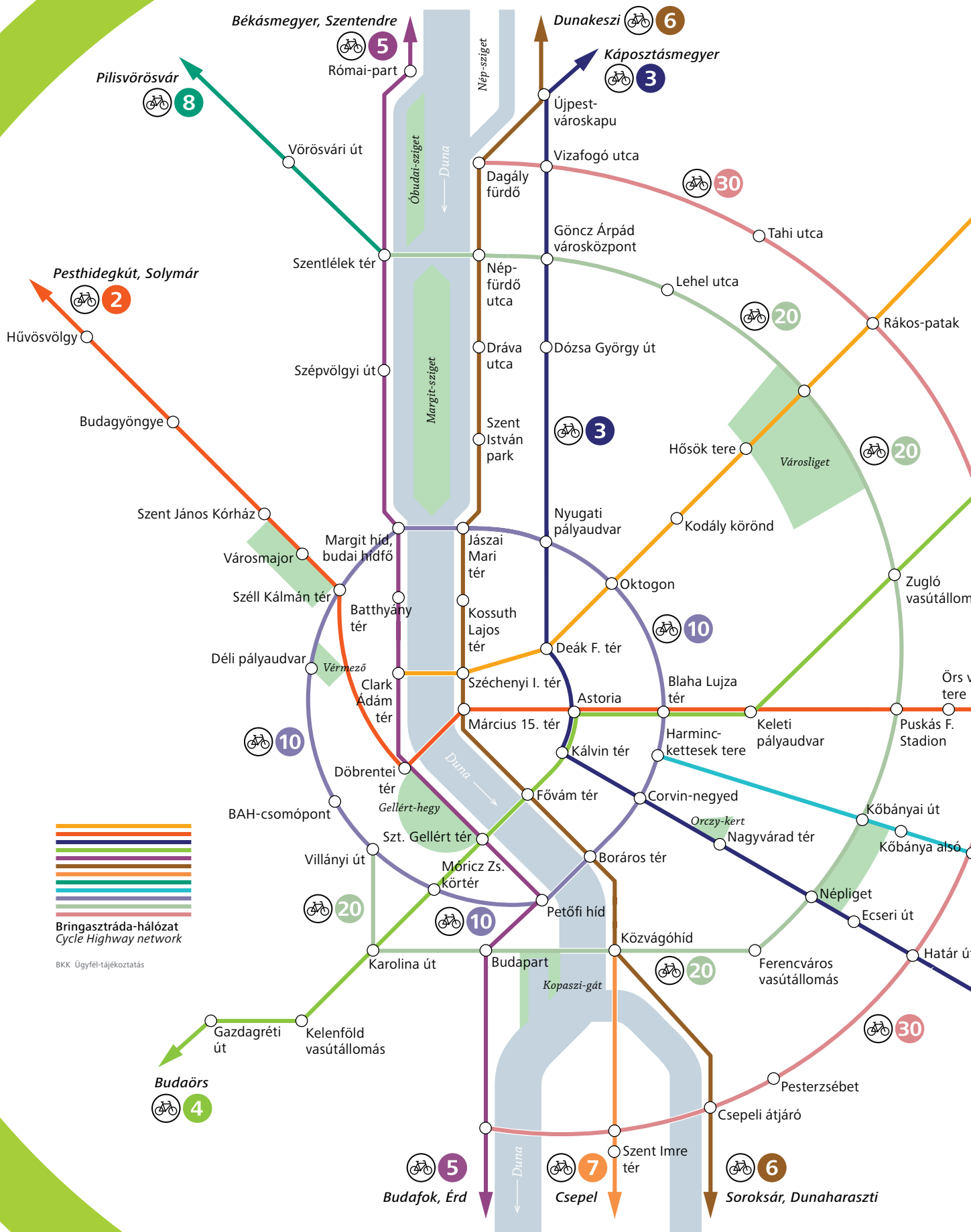
9. **Hatékony szabályozás és ellenőrzés a biztonságosabb gépjárművek** (különösen a főváros útjait használó tehergépjárművek), **az elektromos rollerek és kerékpárok érdekében.**



10. **Szervezeti rendszer létrehozása**, mely biztosítja a fenti intézkedések hatékony végrehajtását, és a létrejövő komplex szolgáltatáscsomag(ok) hatékony menedzselését, együttműködve a lakossággal, a civil szervezetekkel, a vállalkozásokkal, a kerületekkel és a kormányzati intézményekkel.



Budapest bringasztráda-hálózata 2030



Bringasztráda-hálózat
Cycle Highway network

BKK Ügyfél-tájékoztatás



Mi a bringasztráda?

Európában mindenhol más a neve: cycle (super) highway, Radschnellweg, supercykelstier, fietssnelweg. Az a közös bennük, hogy szélesebb útfelületekkel és biztonságosabb csomóponti átvezetésekkel gyors, közvetlen, akadálymentes, biztonságos, kényelmes kapcsolatot teremtenek városközpontok, lakóterületek, munkahelyek között. A térképünkön szereplő útvonalak olyan tengelyek / folyosók, amelyek mentén a hosszabb kapcsolatok létrehozását indokoltnak és hasznosnak tartjuk, mert érdemben növelik a kerékpározás arányát a városi közlekedésben. A bringasztrádák használhatóságát nagyban növeli az elektromos rásegítésű kerékpárok elterjedése és a közösségi közlekedéssel való kapcsolata. A sikeres bringasztráda-hálózatok mindenhol egyedi arculattal, hatékony kommunikációval hívják fel magukra a figyelmet, így lesz ez Budapesten is.



Javasolt bringasztráda-hálózat Budapesten

A mellékelt térkép azokat az útvonalakat tartalmazza, amelyeken – véleményünk szerint – a legnagyobb kerékpáros-forgalomra számíthatunk, és ahol ezért a legmagasabb szolgáltatási színvonalat kell biztosítanunk.

- Az 1–9-es számú útvonalak összekötik
 - a belvárost az elővárosokkal, agglomerációs településekkel.
- A 10, 20, 30-as útvonalak pedig
 - ezek között körutakként teremtenek kapcsolatot.
- A hálózat felfűzi a közösségi közlekedési csomópontokat, valamint integrálja a hazai és nemzetközi (EuroVelo) útvonalakat is.

A hálózati térképet és a szolgáltatási, műszaki jellemzőket is megvitatjuk a szakmai fórumokon és a társadalmasítás során.



ELÉRHETŐSÉGEK:

BKK BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT ZRT.

1075 Budapest, Rumbach Sebestyén utca 19–21.

bkk.hu

facebook.com/bkkbudapest