

Mobilità post-Covid | Budapest è nuovamente bike friendly

Il nuovo sindaco Gergely Karácsony aveva promesso di riportare la città agli sforzi ciclabili del passato. A un anno dalla sua elezione in bilancio è positivo, con qualche ombra.

Un sindaco neoeletto che raggiunge in bicicletta il Municipio nel suo primo giorno di lavoro è sempre un bello spettacolo. Ma alla prova dei fatti i voltagaccia e le promesse mancate sulla mobilità sostenibile sono sempre dietro l'angolo. **Finora però a Budapest il primo cittadino Gergely Karácsony è rimasto sostanzialmente fedele a uno dei pilastri della sua campagna elettorale:** rendere la capitale ungherese più bike friendly e riportarla ai fasti del passato, quando la città era inserita nella Top 20 mondiale di [Copenhagenize Index](#) delle città più ciclabili al mondo.

Nell'ottobre del 2019 Karácsony ha vinto le elezioni alla guida di una piattaforma progressista ed ecologista. Il suo rivale **Istvan Tarlos**, del partito al governo Fidesz e già sindaco per dieci anni, aveva dimostrato durante i suoi mandati di avere molto a cuore gli interessi degli automobilisti. La campagna elettorale di Karácsony aveva invece dato grande rilievo al tema della ciclabilità e pedonalità. **La pandemia di Covid-19, a questo proposito, gli ha permesso di bruciare le tappe.**

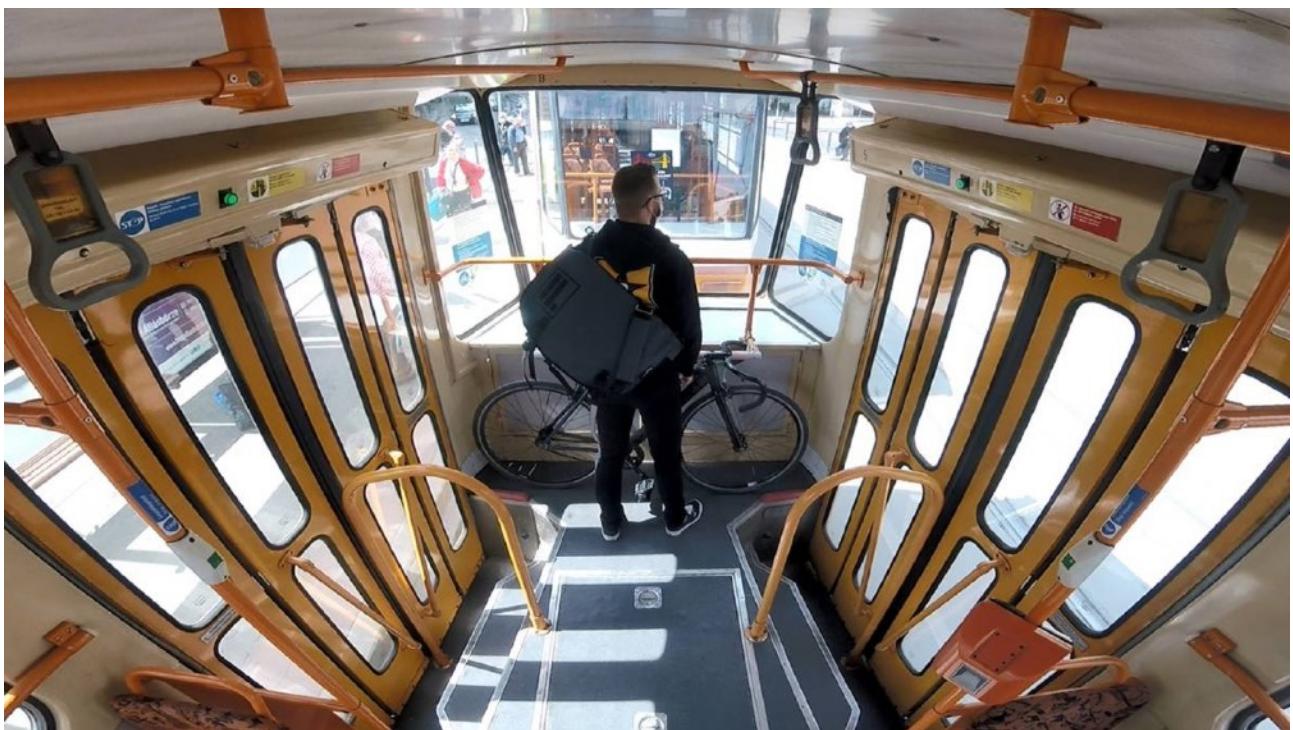


Budapest, lungofiume ciclopedinale chiuso al traffico (crediti BKK)

Malgrado la prima ondata invernale in Ungheria sia stata mantenuta sotto controllo, gli effetti sulla mobilità erano evidenti: **le linee più frequentate dell'efficiente trasporto pubblico registravano una riduzione dei passeggeri del 90 per cento**, a fronte di un significativo aumento dell'uso dell'auto privata.



Per contrastare questo scenario Karácsony è stato tra i primi sindaci in Europa a implementare la realizzazione di ciclabili pop-up e destinare una corsia stradale esclusivamente alle bici. Inoltre per rinforzare il messaggio che la bici era il mezzo di trasporto ideale, l'amministrazione comunale ha offerto il servizio di bike sharing locale Bubi al prezzo simbolico di 30 centesimi di euro al mese.



Budapest, trasporto bici sul tram (crediti BKK)

Sono seguite poi altre iniziative, dalla primavera è aumentato il numero dei tram su cui è possibile viaggiare con le bici - a breve sarà possibile anche su alcune linee della metro - mentre con l'arrivo della bella stagione Karácsony ha chiuso al traffico nei fine settimana un centralissimo tratto stradale di cinque chilometri sul lungofiume, permettendo così ai cittadini

di passeggiare e pedalare indisturbati lungo il Danubio e davanti ai monumenti più noti della città, dal neogotico Parlamento all'iconico Ponte delle catene. **L'iniziativa è stata molto popolare e ha aumentato la consapevolezza dei residenti sulla necessità di riqualificare e riconvertire un'incantevole parte della città**, al momento sacrificata alla auto.

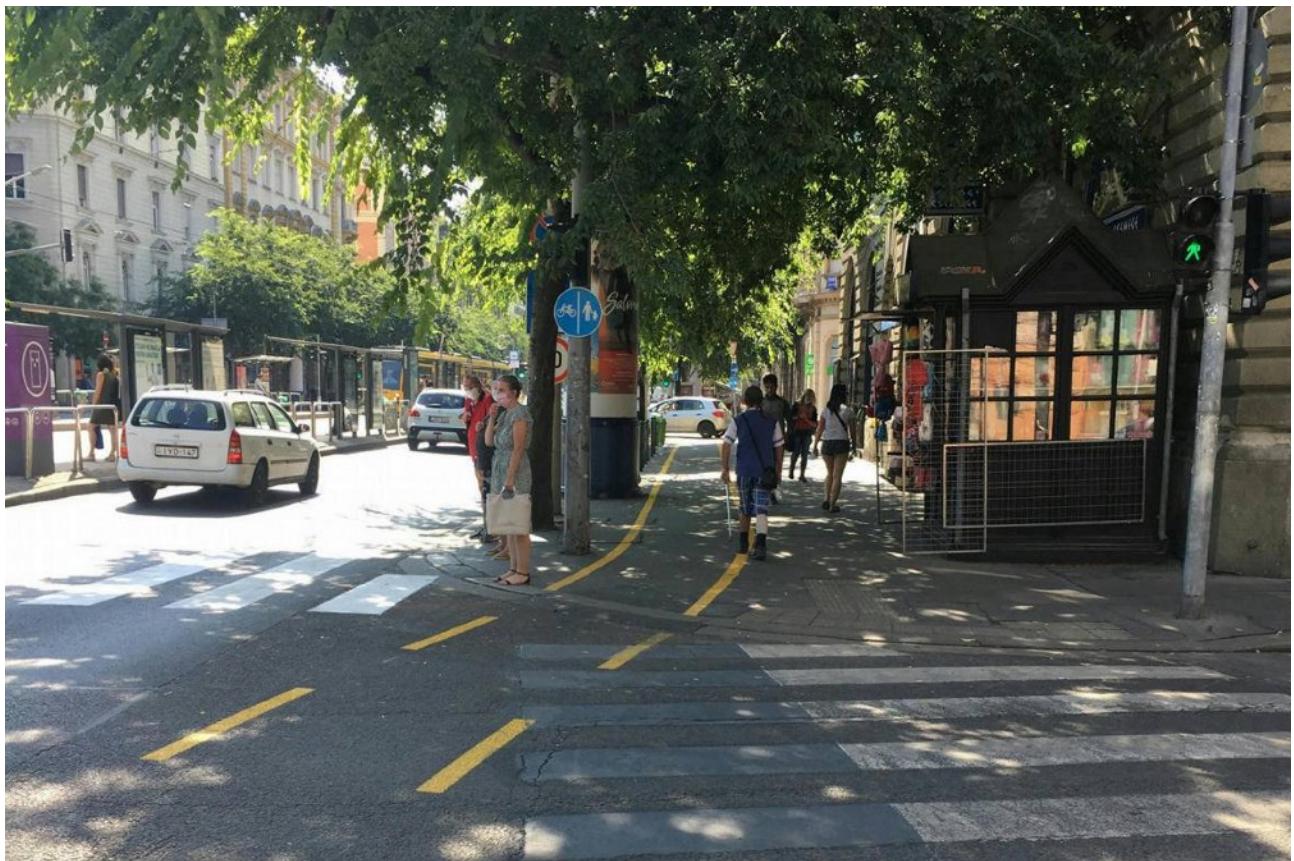


Intanto, dopo sei mesi di sperimentazione delle ciclabili pop up, il bilancio è positivo: “Non ci sono mai stati così tanti ciclisti a Budapest, i contatori di biciclette hanno misurato il 40% in più nelle prime settimane di settembre”, ha affermato **Gábor Kürti**, presidente del Magyar Kerékpárosklub, una delle principali organizzazioni ciclistiche del paese.



Budapest, lungofiume chiuso alle auto (credits BKK)

Karácsony ha infine annunciato che indietro non si ritorna e le ciclabili diventeranno definitive. Allo stesso tempo, il sindaco ha spiegato che nel prendere questa decisione ha voluto tenere conto del parere dei circa 50.000 cittadini che avevano risposto un questionario sul futuro del Nagykorut, il principale boulevard cittadino e strada intensamente trafficata. Il risultato del sondaggio è stato chiaro: sì alle ciclabili, ma senza ulteriori riduzioni della capacità del traffico automobilistico.



Budapest, ciclabile sul marciapiede (credits 444)



In effetti in alcuni tratti il risultato è una ciclabile molto stretta e un marciapiede esiguo, si prevede già un aumento dei conflitti tra ciclisti e pedoni. In altri, **auto e taxi continuano a parcheggiare a bordo carreggiata sulla ciclovia, rendendole inutilizzabili e pericolose.** Senza ridurre il traffico automobilistico e l'inquinamento sonoro, si fa inoltre notare, sarà difficile creare le condizioni per la tanto attesa riqualificazione del Nagykorut.



Budapest, taxi in sosta sulla ciclabile (credits 444)

Il viale con spettacolari edifici neoclassici ha visto tempi migliori, attualmente è costellato di ristoranti fast-food, locali notturni e negozi discount, **la sua trasformazione in spazio urbano godibile e vetrina della città sarà difficile da realizzare senza limitare la quantità di auto che vi transitano.**

Solo tra un paio d'anni sarà possibile capire se la strategia incrementale di Karácsony è stata quella giusta, oppure se questi compromessi strategici hanno portato risultati troppo imperfetti per essere considerati dei successi.

Mobilité post-Covid | Budapest est à nouveau favorable au vélo

Le nouveau maire Gergely Karácsony avait promis de ramener la ville aux gloires du cyclisme du passé. Un an après son élection, le budget est positif, avec quelques ombres.

Un maire nouvellement élu qui se rend à l'hôtel de ville à vélo lors de son premier jour de travail est toujours un bon spectacle. Mais lorsqu'il s'agit des faits, les revirements et les promesses manquées en matière de mobilité durable sont toujours au rendez-vous. Jusqu'à présent, cependant, à Budapest, le premier citoyen Gergely Karácsony est resté essentiellement fidèle à l'un des piliers de sa campagne : rendre la capitale hongroise plus conviviale pour les cyclistes et la ramener aux gloires du passé, lorsque la ville a été incluse dans [l'index de Copenhague](#) des 20 villes les plus cyclistes du monde.

En octobre 2019, Karácsony a remporté les élections à la tête d'une plateforme progressiste et écologique. Son rival Istvan Tarlos, du parti Fidesz au pouvoir et ancien maire pendant dix ans, avait montré pendant son mandat qu'il avait à cœur les intérêts des automobilistes. La campagne électorale de Karácsony, en revanche, avait accordé une grande importance au thème de la marche et du vélo. La pandémie de Covid-19, à cet égard, lui avait permis de brûler les étapes.

Bien que la première vague pandémique en Hongrie ait été maîtrisée, les effets sur la mobilité ont été évidents : les lignes les plus fréquentées de transports publics efficaces ont connu une réduction de 90 % du nombre de passagers, tandis que l'utilisation de la voiture particulière a augmenté de manière significative.

Pour contrer ce scénario, Karácsony a été l'un des premiers maires d'Europe à mettre en place des pistes cyclables de transition et à attribuer une voie exclusivement aux vélos. En outre, pour renforcer le message selon lequel le vélo est le moyen de transport idéal, l'administration municipale a proposé le service local de partage de vélos Bubi au prix symbolique de 30 centimes par mois.

D'autres initiatives ont suivi, depuis le printemps il y a eu une augmentation du nombre de trams sur lesquels il est possible de mettre son vélo- ; bientôt cela sera également possible sur certaines lignes du métro- tandis qu'avec l'arrivée de l'été Karácsony a fermé à la circulation le week-end un tronçon de route très central de cinq kilomètres le long du fleuve, permettant aux citoyens de marcher et de faire du vélo sans être dérangés le long du Danube et devant certains des monuments les plus célèbres de la ville, du Parlement néo-gothique à l'icône Pont des Chaînes. Cette initiative a été très populaire et a permis de sensibiliser les habitants à la nécessité de réaménager et de convertir une partie charmante de la ville, actuellement sacrifiée au profit des voitures.

Entre-temps, après six mois d'expérimentation du vélo en transition, le bilan est positif : "Il n'y a jamais eu autant de cyclistes à Budapest, les compteurs de vélo ont mesuré 40% de plus au cours des premières semaines de septembre", a déclaré Gábor Kürti, président du Magyar Kerékpárosklub, l'une des principales organisations cyclistes du pays.

Karácsony a finalement annoncé qu'il n'y avait pas de retour en arrière et que les pistes cyclables deviendraient définitives. En même temps, le maire a expliqué qu'en prenant cette décision, il voulait tenir compte de l'opinion des quelque 50 000 citoyens qui avaient répondu à un questionnaire sur l'avenir de Nagykörút, le principal boulevard de la ville et la rue la plus fréquentée. Le résultat de l'enquête a été clair : oui au vélo, mais sans nouvelles réductions de la capacité de la circulation automobile.

Compromis

L'administration municipale a donc décidé que dans la première moitié de l'avenue, une des voies restera une piste cyclable, tandis que dans la seconde moitié, généralement plus fréquentée, il y aura un retour aux deux voies automobiles ; là, les pistes cyclables seront réalisées en éliminant plus de deux cents places de stationnement en bordure de chaussée, ou en les faisant passer sur le trottoir.

Le gouvernement du Premier ministre Orbán, qui voit dans le maire de Budapest le candidat probable de l'opposition aux élections législatives de 2022, n'a pas perdu de temps et a accusé le premier citoyen d'être un ennemi des voitures, tandis que les associations environnementales et cyclistes, tout en reconnaissant les progrès réalisés par Budapest en un an seulement, ont qualifié ce compromis de décevant et peu courageux.

En fait, sur certains tronçons, le résultat est une piste cyclable très étroite et un petit trottoir, on s'attend déjà à une augmentation des conflits entre cyclistes et piétons. Dans d'autres, les voitures et les taxis continuent à se garer sur le bord de la piste cyclable, ce qui les rend inutilisables pour la piste cyclable.