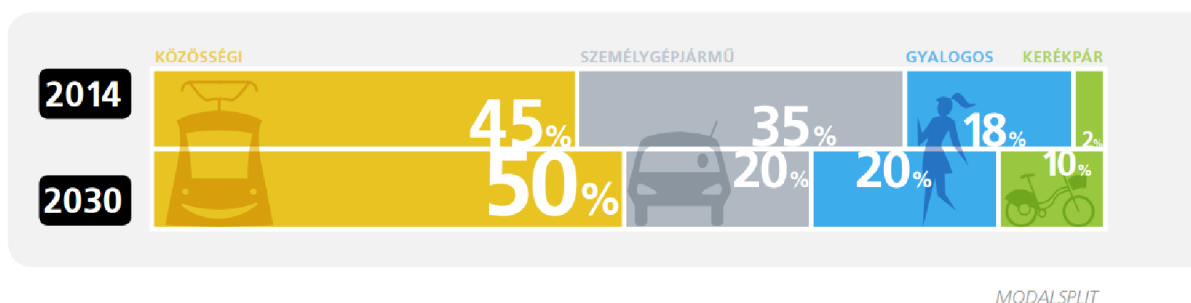


Legyen az új Lánchíd jobb!

Kürti Gábor¹

A két évtizede növekvő kerékpáros közlekedést Budapest fejlesztései elsősorban a személygépjármű-forgalom kímélésével és a gyalogosforgalom kárára támogatták. Ebben a Bartók Béla út és a Nagykörút hozta az első változást. Átalakításukat a Balázs Mór Terv, majd a Fővárosi Közgyűlésben 4 éve egyhangúan elfogadott Budapesti Mobilitási Terv tette lehetővé, melyek a tömegközlekedés és gyaloglás növelése mellett a kerékpáros közlekedés részarányának ötszörözését is stratégiai és várospolitikai céllá tették (1. ábra). A korábban rutinszerű újrasszfaltozós felújítások helyett már a BMT-ben kitűzött célra alkalmas formában kell átadni az utakat. Ilyen előzményekkel érkezett el a főváros a csúcsidős tömegközlekedést korábban masszív dugóival bénító, a budai és pesti kerékpáros hálózatot falként elválasztó Lánchíd felújításának végéhez.

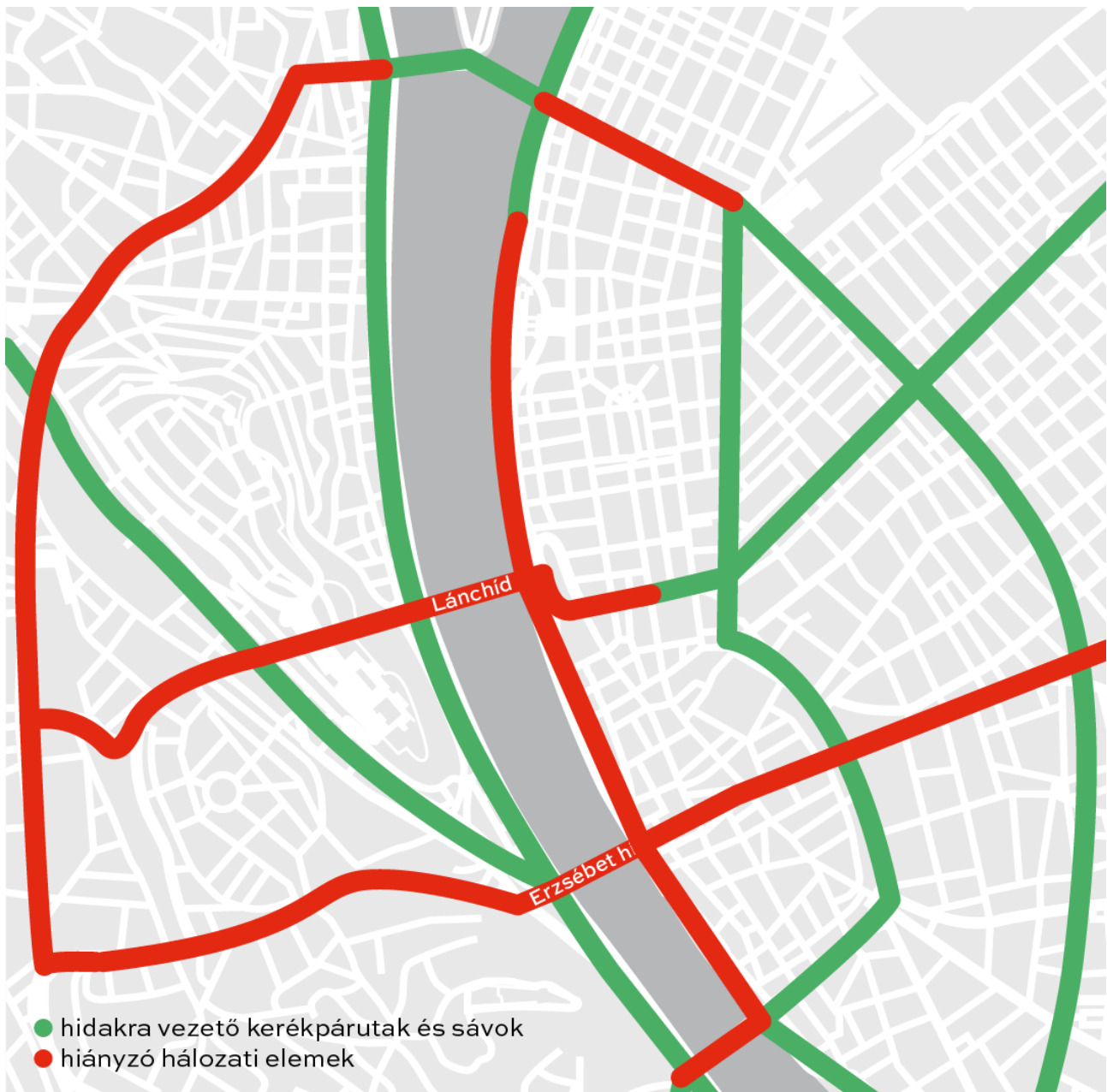
BUDAPEST CÉLKITŰZÉSEI A BALÁZS MÓR TERV ALAPJÁN



1. ábra

Mint minden európai nagyvárosban, Budapest központjában is 3-4-szer többen bicikliznek, mint a külvárosban, mivel az ott megtett utak nagy része a nemzetközi "hajlandósági állandónak" számító 5 km alatti. Ezért különösen fontos, hogy az eleve kevés dunai átkelőhely ne kerülőkre kényszerítse őket, hanem használhatóan illeszkedjen a belvárosi kerékpárút-hálózatba. Sajnos nálunk a kerékpáros közlekedés épp a legbelső hidakon a legnehezebb. Az Erzsébet hídon és a felújítás előtti Lánchídon szinte lehetetlen volt, a Szabadság hídon is megoldatlan, míg a Margit híd kerékpárútja a rávezető körutak felől elérhetetlen. Képzelnék el egy anyukát gyereküléssel, vagy egy idősebb kerékpárost a Szent István vagy Margit körúton, a Hegyalja és Rákóczi úton, az Alagútba, a József Attila utcán és a korábbi lánchídi dugóban. Nos ez annyira ijesztő, hogy ők sem szívesen képzelik oda magukat, hiába szeretnének egyébként biciklizni. Erős jelzés, hogy a felújítás előtt a híd napi 2-3000 kerékpározójának kétharmada választotta a járdát az úttest helyett (erről olvashatunk [1]-ben), ami belvárosi környezetben példátlan. A hídon átkelő BKK-buszokat a dugó, a dugó résein még nagy nehezen előre evickélő bringásokat a beragadt széles buszok állították meg. A napi 10 ezer gyalogos pedig egyszerre szenvedett a járdára menekülő kerékpározóktól és a dugóban kibocsátott szmogtól. Ha Budapest komolyan veszi stratégiai céljait, ezek az utak és hidak nem maradhatnak így.

¹ a Magyar Kerékpárosklub elnöke

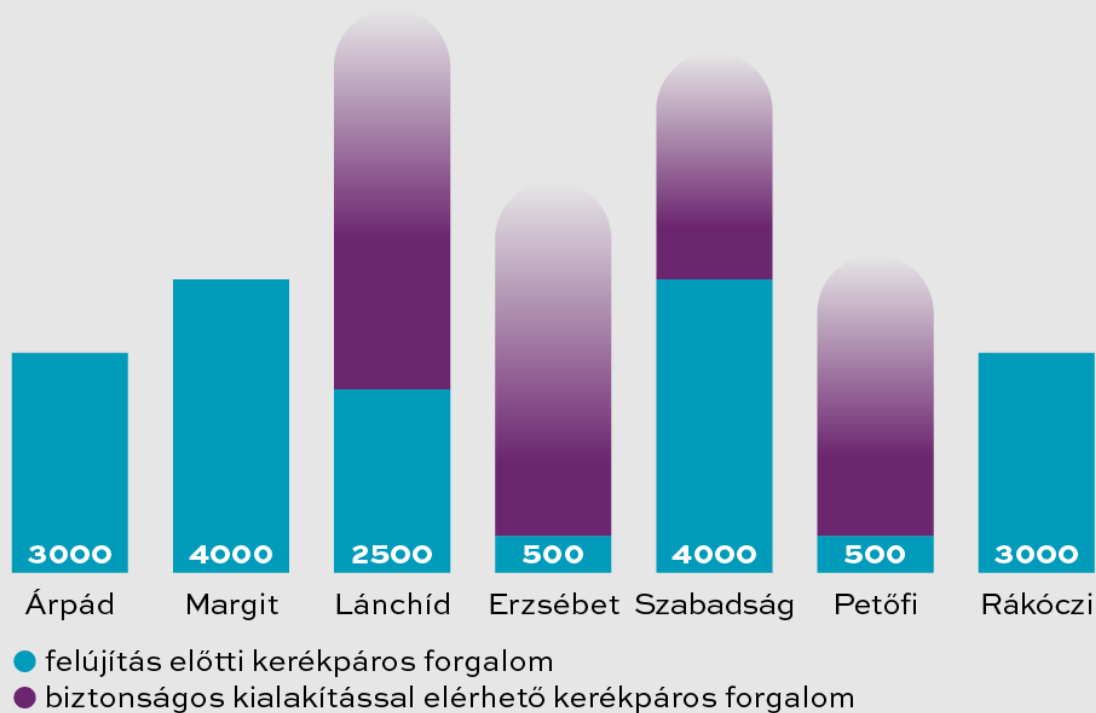


2. ábra

Budapest térképére tekintve hamar felismerhető a Lánchíd központi szerepe és megkerülhetetlensége. A domborzati viszonyok, a már kész kerékpárutak és sávok, de a legrövidebb utak választása alapján is egyértelmű, hogy a legforgalmasabb budai és pesti kerékpárutak Duna feletti biztonságos összekötése nem halogatható tovább. Ahogy az is, hogy ezen hidak nélkül Budán vagy Pesten talán lehet a mainál jobb a kerékpáros közlekedés, de Budapest sosem lehet kerékpárosbarát város. Nem tudhatjuk, hány embert tart vissza a kerékpározástól ezek hiánya, de forgalmi adatok alapján megbecsülhetjük.

A budapesti hidakon kerékpározók napi száma az alábbi 3. ábra kék oszlopai szerint alakult.

Budapesti hidak bringás forgalma (kerékpár/nap)



3. ábra

(A felújítás előtti kerékpáros forgalom forrása: [1])

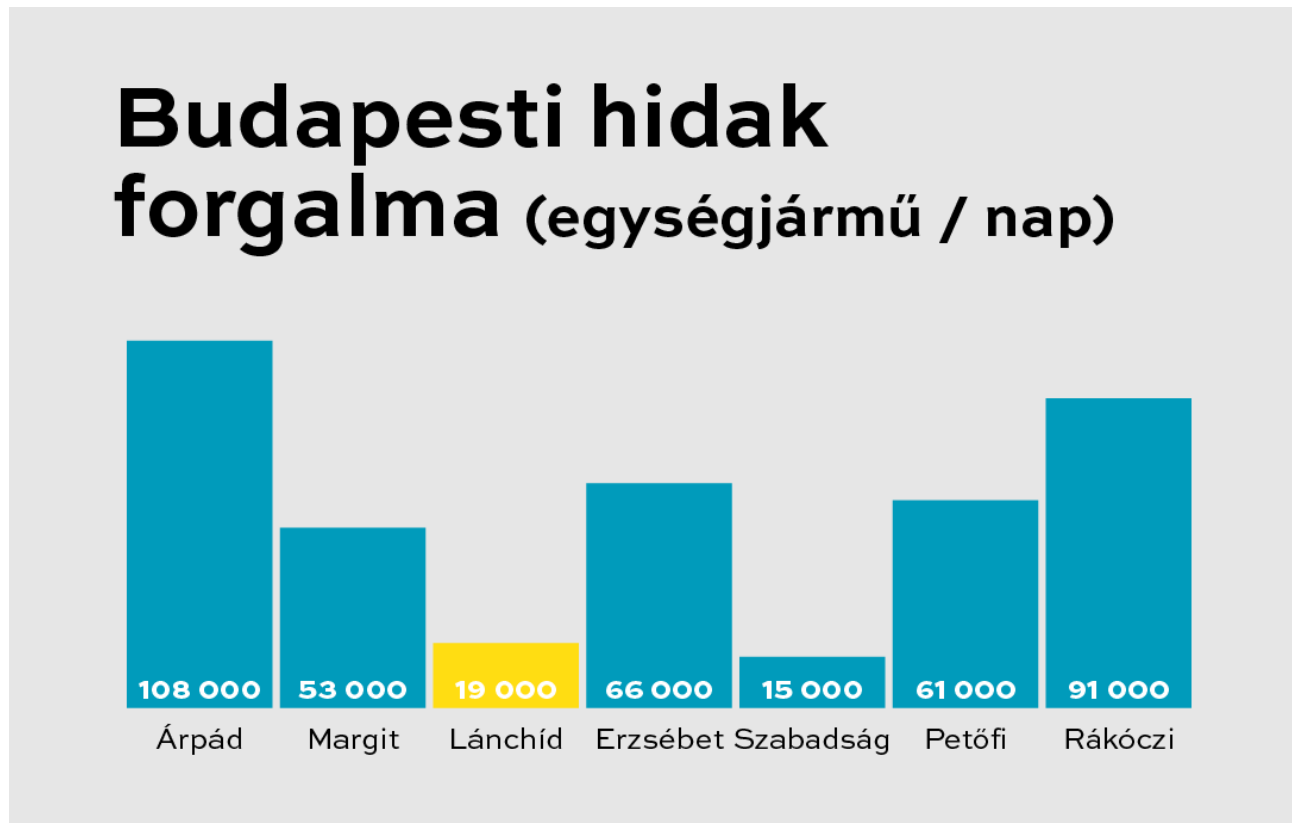
Ideális esetben egy lila kiegészítés szerinti haranggörbét kellene látnunk, melynek legmagasabb oszlopait a legbelső átkelők adnák. Ehelyett gyönyörűen kirajzolódik, hogy a belvárosi kerékpáros hálózat törött, a külvárosi hidakkal ellentétben a kerékpározók félnek közlekedni a veszélyes, vagy nehezen megközelíthető belvárosi hidakon. Biztonságuk növelésével már a budapestiek jelenlegi hajlandóságával is duplázható lenne a belvárosi kerékpáros átkelő forgalom, de az egyébként is növekvő trend[1], és a hálózat kiteljesedése nyomán valószínűleg ennél is nagyobb ugrással számolhatunk középtávon. Mindenesetre a Budapesti Mobilitási Terv célszámaiból 10-15 ezres nagyságrend következik, tehát erre kell alkalmassá tenni belvárosi hidainkat.

A Lánchíd kerékpáros súlya mellett fontos megismernünk a közlekedés egészében betöltött szerepét is. A Duna feletti budapesti forgalom 4-6%-át² bonyolító híd szokásos gépjárműforgalma harmada a Margit, és negyede az Erzsébet hídénak. Így személygépjármű forgalmának kiesése az [1] szerinti modellszámítások alapján csupán 7%-kal növeli a szomszédos hidak forgalmát, ami könnyen elviselhető, de a tömegközlekedés fejlesztésével és az ezekkel járó módváltással az átterhelődés tovább csökkenthető.

Az alábbi 4. ábrán a körgyűrűn belüli budapesti hidak összforgalmát láthatjuk, ami az Erzsébet híd nélkül egy sugaras-körutas városokban szokásos, belvárosi mélypontú fordított haranggörbe lenne.

² M0-ás hidak forgalmával és anélkül számítva

Belvárosi „autópályahídunk” árnyékában joggal felvethető a szomszédos hidak kerékpárosbarát átalakításának kötelezettsége. Különösen, ha 2030-ra komolyan gondoljuk a BMT 10%-os kerékpáros forgalmi részarányát, amihez 20% feletti belvárosi lokális arány tartozik.



4. ábra
(adatok forrása: [1])

Bár a jelenleg zajló tesztidőszak végén várostörténeti hiba lenne a Lánchidat XX. századi formájában visszaadni a forgalomnak, a kilátást erősen gátló kialakítása miatt gyalogoshídnak is alkalmatlan, hálózati szerepe pedig a tömegközlekedés számára is nélkülözhetetlen. A jelenlegi tesztidőszaki forgalmi rend vagy sebességkorlátozott busz-kerékpársáv lehetőséget ad a tömegközlekedés fejlesztésére és gyorsítására, és alternatívát kínál a taxival és motorral közlekedőknek is, ezzel minimalizálva a környező hidak többletterhelését. Ráadásul utolsóként ezen a hídon is kialakulhat egy közösségi közlekedés gyorsítására dedikált megoldás. Ezáltal a csúcsforgalomban a fenntarthatóbb közlekedési módok belvárosi menekülőútja lehet, nem adva újra 0-10 jármű/perces mattot a Krisztina tértől a Fő utcán át a Bajcsy Zsilinszky útig, ismét rabul ejtve a 20-40 utassal közlekedő buszokat, feltartva a taxival, motorral és kerékpárral közlekedőket. Mindezt a Kós Károly sétány tervezett lezárása is támogatja, mely egymagában a személygépjármű forgalom 15%-át veszi majd le a Lánchídról, de a politikai delegációk útját sem egy bedugult híd állná el a Vár és az Országház között.

Legfontosabb érvem azonban az, hogy mindezt le is teszteltük több mint egy éven át, egy teljes lezárásos formában, és december óta az új közlekedési kialakítás tesztje is sikeresen zajlik. A budapesti gépjárműközlekedés még úgy sem bénult le, hogy a felújítással párhuzamosan két rakpart, a budai körút egy részének felújítása, és egy rekord kapacitású buszsávokkal támogatott metrópótlás is zajlott. De ha kételkednénk, emlékezzünk vissza a Margit híd teljes útzárral történő felújítására is, ahol a Lánchíd gépjárműforgalmának háromszorosa(!) esett ki sokkal nagyobb szomszédos hídközvetlenség mellett, a város közlekedése mégis alkalmazkodott.

A világ nagyvárosainak XXI. századi fejlődési irányából kiindulva teljes bizonyossággal kijelenthető, hogy a Lánchíd úgyis forgalomcsillapított, tömegközlekedés-, gyalogos- és kerékpárosbarát híd lesz egy alacsonyabb gépjárműforgalmú belváros közepén. E végkifejletből nézve minden egyes napnyi dugó és szennyezés csak felesleges időhúzás lenne. Ha ezen a kritikus 400 méteren már most megoldjuk az akadálytalan tömegközlekedést és biztonságos kerékpározást, úgy a buszra és biciklire ülők autói további 2-10 kilométeres hosszon tűnnek el a forgalmi dugókból. A bringára váltók helye felszabadul az autóval ingázók számára máshol is. A dugóktól megmenekülő buszok – és taxik – menetideje csökken, járatsűrűségük nőhet, amivel újabb autózóknak nyújthatnak fenntartható alternatívát, sőt ez a pozitív visszacsatolás több új viszonylattal tovább erősíthető. A híd járdáira idén visszatérő gyalogló tömegek sem birkóznának újabb évtizedekig a veszélyt az ő kárukra elkerülő kerékpározókkal, a szmog pedig eltűnne a hídról.

Meggyőződésem, hogy a kerékpározás és tömegközlekedés erősödése nyomán egy ilyen kialakítással már középtávon elérhető a felújítás előtti áteresztő kapacitás. Természetesen emberben és nem gépjárműben mérve.

Ezért ne húzzuk az időt, itt az alkalom! Legyen olyan a Lánchíd most, amilyen később úgyis lesz!



5. ábra

Ha Budapest nem törí át ezt az akadályt Buda és Pest között, hanem járható helyett egy újra dugókból veszteglő hídra voksol (lásd 5. ábra), akkor a Budapesti Mobilitási Terv egy taktikusan választási ciklusokon túlra dátumozott várospolitikai szemfényvesztés. 2030-ban majd újra egyhangú szavazással lehet lecserélni egy azonos tartalmú, de már 2050-ig szólóra. Ha Budapest következetesen akar haladni a 2019-ben közösen megszavazott célja felé, akkor ahhoz a Lánchíd forgalomcsillapítása a következő, átgorhatatlan lépcsőfok.

Budapest fejlődésének egyik legfontosabb állomása volt a Lánchíd megépítése, de másfél évszázad után most újra főszerepet kaphat, ezúttal a fenntartható fejlődés első mérföldkövéként.

Források:

- [1] [Útügyi Lapok: A Széchenyi Lánchíd és a várhegyi alagút felújítása](#)
- [2] [Balázs Mór Terv](#)
- [3] [Budapesti Mobilitási Terv](#)