

Lánchíd – oroslánok, zebrák, kecskék és békák

Ercsényi Balázs¹

A Főmterv Zrt. szakfőmérnökeként büszkeséggel tölt el, hogy kollégáim sokévi kemény tervezői munkája révén újul meg a modern Magyarország jelképe, a Lánchíd. Bízom abban, hogy a híd átadását követően a hídfőterek és a fontosabb rávezető utak átalakítására is mielőbb sor kerül, mert –bármilyen forgalmi rend mellett döntünk – ezeknek csak együtt, egy rendszerben van értelmük.

Mi is volt a baj a régi forgalmi renddel?

Az, hogy nagyon sokszor torlódásos helyzet alakult ki, évi akár 1500 órán át (vagyis az év 17%-ában). A rendszeres torlódás oka alapvetően a már 50 éve is elavult hídfő csomópontok. A II. világháborút követő heroikus újjáépítés során az akkor legkorszerűbbnek számító csomóponttípust, nagy körforgalmat alakítottak ki mindkét oldalon, a Clark Ádám téren erre a háborús pusztítás nyitott teret.



1. ábra: Kör alakú forgalom, de nem körforgalom – így se működött (1989)

A körforgalmakat ma is nagyon szeretjük, mert rugalmasak és biztonságosak. Egyetlen gyengéjük van: a nagy gyalogos forgalom. A 2000-es évek eleje óta a budapesti turizmus hatalmas mennyiségi bővülésen ment át – a reptér forgalma 10 millió utassal nőtt, dübörög a

¹ Szakfőmérnök, Főmterv.

hajós, buszos és egyéni buli turizmus is – és emiatt egyre inkább a mindennapok részévé vált, hogy egy-egy nagyobb turistacsoport a Bem rakpartól a Siklóhoz vonuljon 2-3 percre blokkolva minden mozgást a téren. Nem véletlen, hogy a Fő utcában, az Alagúton és a Lánchídon még hétvégén is dugóba lehetett keveredni, miközben a város összes többi csomópontja Google-zöldben tündökölt. A régi forgalmi rend megtartása ellen szól az is, hogy a Széchenyi téren és a Clark Ádám téren az oroslánok előtt is felfestésre kerülnek zebrák, amelyek lelegetik a maradék kapacitás jó részét.

Mi is a baj a kísérleti forgalmi renddel?

Hogy nem látható a hozadéka a változásnak. Az ugyan jó cél, hogy a kerékpározás és a közlekedés legyen népszerűbb, mint volt, de ezt egyelőre a számok nem támasztják alá. Ma kevesebben használják a hidat a kerékpárosok és a közlekedők, mint a lezárás előtt (2014. 01. 08.: 1084 kp, 14000 BKK, 2023. 01. 11.: 751 kp, 12500 BKK)². Természetesen lehet, hogy áprilisban berobban a kerékpározók száma a Lánchídon: de korrekt előtte-utána kerékpáros mérések nélkül ki fogja tudni megmondani, hogy ez az új forgalmi rend vagy a 25° C miatt van? A Lánchíd lezárása előtt szinte alig voltak biciklis ételfutárok, ma helyenként a belvárosi forgalom 30%-át ők adják – ezt is nehéz lesz az új forgalmi rend számlájára írni. És persze a BKK soha nem látott finanszírozási válsága ellenére lehet a 2 új buszjárat mellé újakat szervezni, hogy jobb legyen a 380 m hosszú Lánchíd kihasználása, de ez egyben a végig buszsávval rendelkező Rákóczi-tengely kevésbé hatékony kihasználását eredményezi.

Mellékszál: tervezőként nagyon csodálkozom rajta, hogy a kísérleti forgalmi rendet ünneplők szerint előremutató, biztonságos és vonzó, ha egy ennyire fontos kerékpáros útvonal ilyen felételek közé kerül. Az mindenkinek stresszes, ha egy kezdő biciklis a híd kaptatóján 50 utassal teli buszt tart fel, vagy hogy a kerékpárosok több taxival osztozzanak a sávon, mint amennyi személygépkocsi hajt át egy nap a Szabadság hídon vagy azért menjen 30-cal, 20-szal a hajnali busz/taxi, mert 4 órával korábban járt ott egy biciklis.

Csodálkozunk-e a „eredményen”?

Nem. Egy háromszáznyolcvan méteres szakasz nem váltja meg a világot. Aki felújítás előtt kerékpárral át akart kelni a hídon, az átkelt, vérmérséklettől függően a járdán vagy az útpályán, de biztos, hogy nem került több kilométert. A lezárás előtt itt közlekedő buszokon pedig leginkább olyanok utaztak – turisták és hegyvidéki nyugdíjasok –, akik a kényelmet és átszállásmentességet többre értékelték, mint azt, hogy estleg belefutnak pár perc araszolásba. A BKK 2023. 02. 02-án publikált, ismeretlen módszertanú kimutatása szerint naponta **368 órát³ nyerne** a tömegközlekedők. Összevetve a 2019 januári és 2023 januári menetrendet a Clark Ádám tér és a Deák tér között, nemhogy 3 perc nyereséget nem találni, hanem +/-1-et⁴. A menetrendhez képest a januári alacsony forgalom és kevés torlódás miatt legfeljebb az utasok 10%-ánál lehetett 1,5 perc nyereség, ez összeségében napi **31 óra nyereség**. 368 óra

² Széchenyi lánchíd és Várhegyi alagút felújítása – Közlekedési tanulmányterv, Főmterv-Fehér Gergely, 2014 ill. [A Lánchíd forgalmának megoszlása \(bkk.hu\)](#)

³ [A lánchídi buszok menetideje 3 perccel rövidebb lett - Portfolio.hu](#)

⁴ Főmterv - Dénes Balázs kimutatásai alapján

nyereséghez minden utasnak 2 percet kell nyernie, a hajnalban, délben, este és a hétvégén utazóknak is, ami teljességgel kizárt.

És mi van a mérleg másik serpenyőjében?

A Lánchíd forgalma a lezárás előtt 27700 Ejj/nap volt a BKK⁵ mérése szerint, ennek 86%-a lehetett személygépkocsi, átlagosan 1,3 utassal, ez közel 30.000 főt jelent. Az EFM⁶ alapján azt is tudjuk, hogy a hídról kiszorulók átlagosan 4,4⁷ perces kerülőútra kényszerülnek, ez összességében **napi 2640 óra veszteség**, ami több mint a 7-szerese a publikált nyereségnek. Az, hogy csak a mérleg egyik serpenyője került kommunikálásra, nem segíti elő a tárgyilagos vitát. A modell emellett azt is megmondja, hogy mindez naponta 29.000 km többlet utat jelent, ami éves szinten 850.000 liter üzemanyag elégetését jelenti (1 l → 2,5 kg CO₂). Természetesen a valóság ennél bonyolultabb, mert elméletileg van módváltás – csak jelen esetben ezt nem látjuk, pontosabban az ellenkezőjét látjuk: sosem használták ilyen kevesen a lánchídi járatokat, főleg az eredeti kettőt, miközben soha nem autóztak még ennyien, emellett van olyan közlekedési réteg, ami létre se jön, „elpárolog” a romló közlekedési feltételek között. Mivel a főváros nem készítettett előtte-utána vizsgálatot e témában, ezért ezt csak becsülni tudjuk: 10+%⁸, de az értékelés ennél is bonyolultabb, mert végsősoron az utazási lehetőségek szűkülése az életminőségünk romlását jelzi (lásd covid), ami nem megtakarítás, hanem társadalmi kár.

Van-e olyan, hogy a kecske is jól lakik és a káposzta is megmarad?

A városi közlekedéstervezést azért szeretem, mert az a kompromisszumok művészete. Az alábbiakban három megoldást mutatok be.

Első megoldásként a **jelzőlámpás hídfő-csomópontokat** vetem fel. Nem véletlen ugyanis, hogy Budapest belvárosában nincsenek körforgalmak. A jelzőlámpa jó megoldás, hogy mindig csak annyi forgalmat engedjünk a hídra, amennyi azt el is tudja hagyni – szemben a körforgalommal, ami kontrollálatlanul önti be a forgalmat. A jelzőlámpa arra is jó, hogy a gyalogos mozgásokat összerendezze, ne egyesével szüremkedjenek ki a járművek a hídról. A jelzőlámpával szemben ellenérv lehet, hogy két lámpát is ki kell várni, mire a tér egyik sarkából a másikba jut az ember, de úttörő megoldásként lehetne Clark Ádám tér az ország első átlós zebrás csomópontja, ahol a gyalogos fázis alatt minden irányba lehet haladni⁹. Arról nem is beszélve, hogy a mai túlméretezett körforgalom miatt hatalmasat kell kerülni.

A jelzőlámpás hídfők-csomópontokkal, forgalomfigyelő szenzorokkal, jól megírt lámpa-programokkal el lehet érni, hogy ne a hídon legyen torlódás, hanem azok olyan szakaszokra

⁵ [A Széchenyi lánchíd forgalmi rendje a felújítás után \(bkk.hu\)](https://www.bkk.hu)

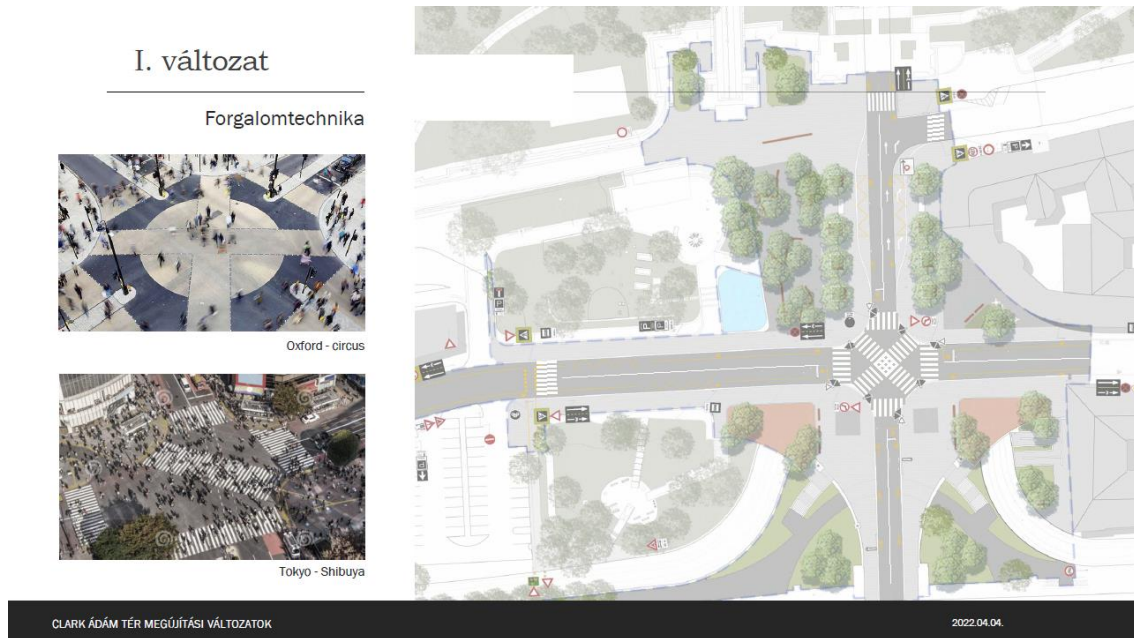
⁶ Egységes Forgalmi Modell

⁷ Széchenyi lánchíd és Várhegyi alagút felújítása – Közlekedési tanulmányterv, Főmterv-Fehér Gergely, 2014

⁸ A Margit híd lezárásának forgalmi hatásai, Főmterv-Kádi Ottó, 2010 – a nagyobb hatás miatt ott ez 20% közelében volt

⁹ A főszerkesztő megjegyzése: Péccett az 1980-as évektől a „villanyrendőrnél” már alkalmaztak átlós irányban is zebrákat, de ma már nem ez a felfestés létezik (bár a szabad jelzés a gyalogos forgalom számára minden irányban megvan).

essenek, ahol van hely buszsávot és önálló kerékpársávot kialakítani. A jelzőlámpa arra is alkalmas, hogy a hídra való felhajtásnál a buszoknak előnyt adjon, a kerékpárosoknak meg utónyitást, így senki nem tart fel senkit, minimalizálható a konfliktusok száma.



2. ábra: A magyar Shibuya (Főmterv-Korzó, 2022)

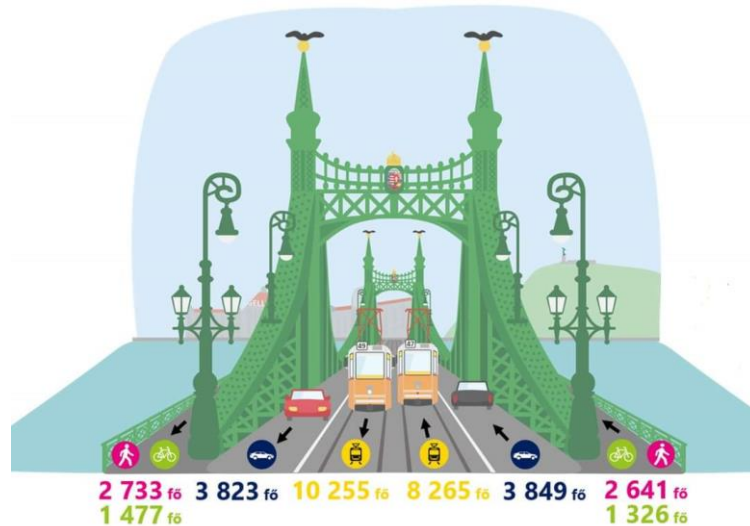
Második megoldásként az **egyirányú javaslatot** vetem fel, pontosabban vettem fel 2015-ben, amikor a főváros által meghirdetett országos, titkos Rak-Park pályázaton nagy megtiszteltetésre a mi tervünket találták a legjobbnak. A terv abból indult ki, hogy ha tisztességes kerékpáros infrát szeretnénk látni a Belváros közepén, a Lánchídon, akkor az kompromisszummentesen csak úgy oldható meg, hogy az egyik irányát feláldozzuk, viszont a másik forgalmi irányt – a budait, tehát a pesti belvárost ürítőt – megőrizzük. A Belvárost kereső célforgalom számára az Apáczai utca kétirányúsítával számolt a tervünk, ez egyben azt is lehetővé teszi, hogy a 2-es villamos vonalát ne keresztezze kétszer ez az igény, egyúttal a Jane Haining rakpart időszakos lezárását is lehetővé teszi. A 105-ös busz felülvizsgálata a kötöttpályás vonalakkal való párhuzamosságai miatt gazdaságilag ma is indokolt, a 16-os turisztikai szerepe pedig nem csorbulna, ha hurokrendszerben feltárná a Várkert bazárt és a Belvárost.



3. ábra: Rak-park pályázat - Ercsényi Balázs, Grabner Balázs, Terhes Dénes (2015)

Harmadik megoldásként pedig a **stratégiai ütemezést** vetem fel. Nem elég tudnunk, hogy milyen Belvárosról álmodunk, hanem tudnunk kell az odavezető utat is. Lépünk akkor elsőként ott, ahol a legkevésbé fáj és a legtöbbet ad. A Lánchíd-tengely jó megoldása pillanatnyilag nem adott: a főváros olyan szerencsétlen szerződést kötött, hogy a Clark Ádám tér abban a formájában épült vissza, amit senki nem tart már jónak, de ez már így marad évekre. Az Alagút, József Attila út átalakítására nincs pénz. A Széchenyi tér az államhoz, majd az V. kerülethez került.

Van viszont egy Szabadság hidunk, amelynek forgalma harmada-negyede a Lánchídnak, miközben kerékpárosból kétszer annyi van itt. Logikusnak tűnik itt elkezdni javítani a Dunai átkelők kerékpározhatóságát, és a tapasztalatokat gyűjtve a végére hagyni a keményebb diókat.



4. ábra: 1995-ben a Főmterv adatai alapján itt még napi 31 ezer szgk haladt át 40 ezer utassal

„A pisztácia kifogyott, csokoládé nem is volt”

Budapestnek nem szabad spórolnia a forgalmi mérésekkel. Nem elfogadható, hogy nem tudjuk megmondani, hogy hétfőn vagy hét éve hétfőn hány autós, kerékpáros, gyalogos ment át az egyes hídjainkon. Minden cikk a Főmterv terhelési ábráira hivatkozik – ami persze megtisztelő –, de az ehhez használt forgalmi adatok 2012-esek, ráfrissítő mérést rajtunk kívülálló szerződéses okokból az év 5. leggyengébb munkanapján tudtunk elvégezni. Azóta volt covid, hídfelújítás, home office, de senki nem mérte meg mit okozott ez például a hidakon. Milyen fagyjárás az, aki nem tudja megmondani, hány gombócot adott el aznap?

Ma is kellene egy érdekegyesítő, a realitás talaján álló Széchenyi

Budapest hídhányos város. Buda és Pest a Lánchíd miatt válhatott egy várossá, fővárossá. Azonban Csepel, Budafok, Békásmegyér vagy Újpest ma még éppúgy külön város, semmi közük egymáshoz, mint 150 éve. Nincs még egy ekkora lakosságú, kétparti város, amely ilyen kevés és ennyire belváros-túlsúlyú átkelési lehetőséggel bír. Akik ezt tagadják vagy akadályozzák új hidak építését, azok a város ellen dolgoznak. Nem elfogadható érv, hogy addig ne csináljunk semmit, amíg új híd fel nem épült, de az sem, hogy forradalmi hevülettel akarjuk megmondani tízezreknek, hogy hogyan éljenek, közlekedjenek. Széchenyi is a fontolva haladásban hitt.

Budapestnek mindent meg kell tennie újabb, minden közlekedési módot kiszolgáló Duna-hidak építéséért. Örülünk a paksi hídnak, így a várható napi 2 ezer személygépkocsinak nem kell kerülnie a Gemenci-erdő felé, és sokezer béka élete is nyugodtabb lesz, de jó lenne, ha a következő, ugyanekkora acéldarab Budapestre kerülne, napi 100 ezer személygépkocsival mentesítve a belvárost és élhetőbbé téve ott élő félmillió polgár mindennapjait. De amíg a budapesti fogadtatás a fanyalgás, a hőbörgő kisebbség elvtelen kiszolgálása, a NIMBY-

szindróma¹⁰ bemutatása vagy egy civil szervezet tematizálási esélye, addig ne csodálkozzunk, ha a következő híd Újmohácson épül meg, 2x2 sávon, napi 500 utasért, mert ott legalább örülnek neki.

¹⁰ NYMBY, azaz „not in my backyard”. Például úgy szoktuk körülírni, hogy legyen busz, közel legyen a megállója, de az ne az én házam/lakásom elé kerüljön.