

A megújult Lánchíd szerepe Budapest közlekedésében településrendezési szemszögből

Pető Zoltán¹

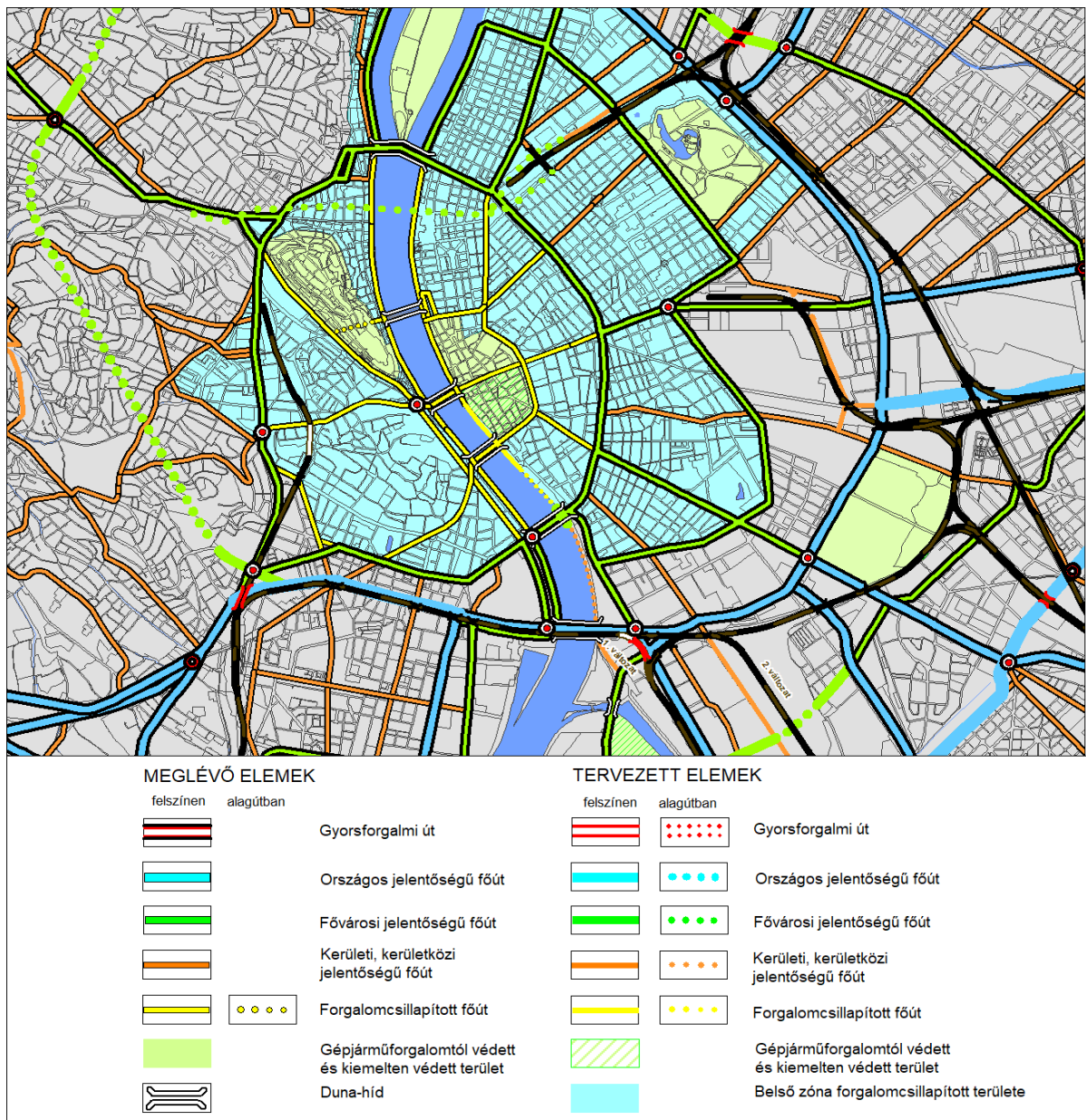
Az 1849. évre megépült Széchenyi lánchíddal létrejött az első állandó közlekedési kapcsolat Buda és Pest városok között. A híd használhatóságát Buda szempontjából jelentős mértékben javította az 1857. évre elkészült Várhegy-alagút, mert így a krisztinavárosiaknak nem kellett megkerülniük vagy megmászniuk a Várhegyet a dunai átkelő eléréséhez. A híd, mint kézzel fogható fizikai kapcsolat befolyásolhatta a lakosság gondolkodását is, hozzájárulva ahhoz, hogy egy emberöltővel később a két önálló városból (és Óbudából) létrejöjjön Budapest.

A főváros fejlődése során időközben további nyolc – a városképet is nagy mértékben befolyásoló – közúti híd létesült, amelyek azonban kedvezőtlen módon Budapest középső harmadában koncentrálnak. A hidak száma ma már elvileg lehetővé teszi, hogy a forgalom bizonyos szegmense – egy vagy több elemen – korlátozásra kerüljön várospolitikai célok érdekében, amely a XXI. században jellemzően a belvárosi területek forgalomcsillapítása a személygépjármű forgalom csökkentésével.

Az 1125/2005. (V. 25.) Főv. Kgy. határozattal jóváhagyott Budapest főváros településszerkezeti terve a Széchenyi lánchíd távlati szerepét jelentősen módosította.

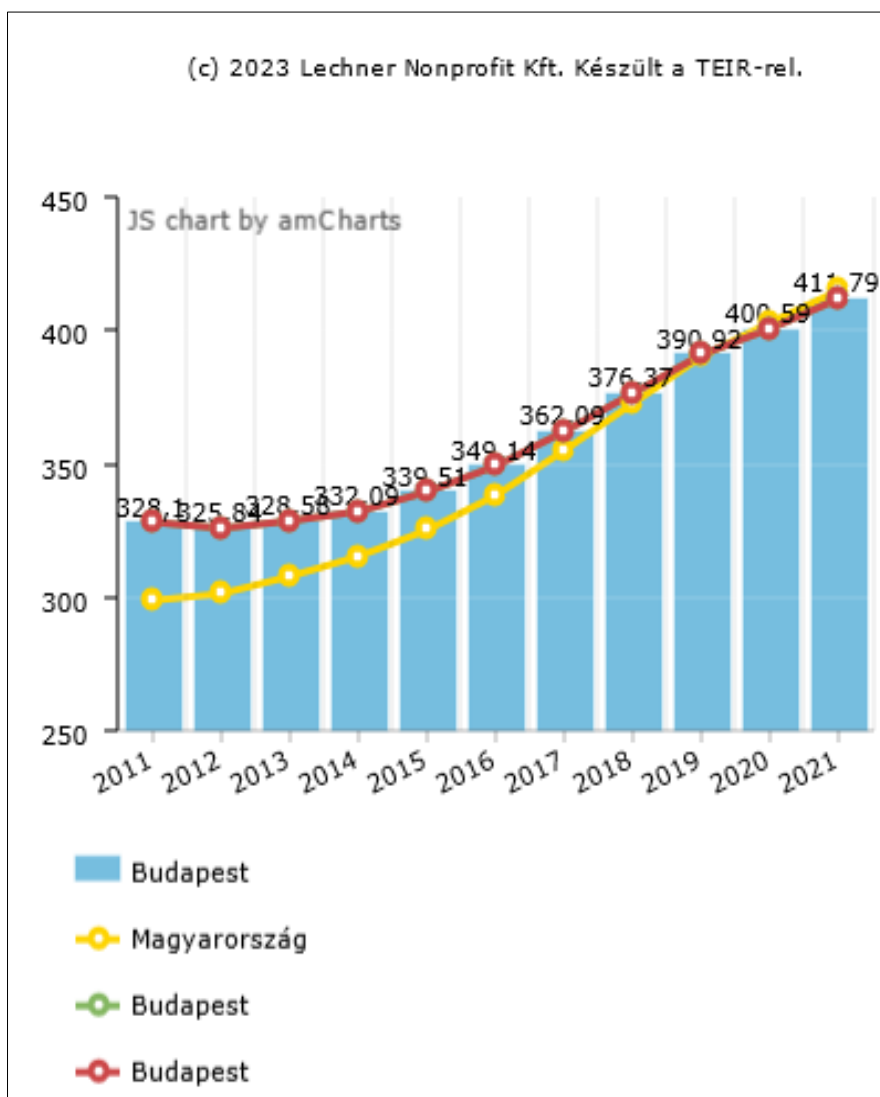
A 2005. évi településszerkezeti terv a korábbiakhoz képest újszerűen nem csak a területhasználatot, hanem a közlekedési rendszert is önállóan, jóváhagyandó munkarészként jelenítette meg. A területhasználat a II. Területfelhasználás, míg a közlekedési rendszer a III.1. Közúti közlekedési hálózat és a III.2. Kötőpályás közforgalmú közlekedési és kerékpárút hálózat címmel került jóváhagyásra a településszerkezeti terv részeként (lásd példaként az 1. ábrán).

¹ Pető Zoltán okl. építőmérnök. Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft. Közlekedési irodavezetője



1. ábra: Közúti közlekedési hálózat (részlet)

A településszerkezeti terv II. Közúti közlekedési hálózat tervlapja szerint az ún. belső zónában (Pesten megközelítően a Hungária-gyűrű, Budán a Budai körút által határolt területeken belül) a közúthálózat általános forgalomcsillapítását határozta meg a jövőre vonatkozóan. Ennek részeként tervezett állapotként a belső zóna teljes mellékúthálózata tempó 30 zónaként, a főúthálózata pedig a Nagykörút – Budai körút vonalán belül ún. forgalomcsillapított főúthálózatként jelent meg, amelynek keretében a Széchenyi lánchíd elvesztette volna a főúthálózati státusát is.



2. ábra: személygépjármű ellátottság (1000 lakos/szfgk) 2011-2021

A várospolitikában az évezred első évtizedében nem volt még általánosan fogékony a mai, ún. élhető városhoz kapcsolódó forgalomcsillapítás szisztematikus végrehajtására, az ezt célzó fejlesztések elsősorban az V. kerület területén valósultak csupán meg az ún. *Jövő városa* fejlesztési csomag részeként.

Az évezred második évtizedében azonban a személygépjármű ellátottság jelentősen tovább nőtt (+25%), a külső városrészek területén régóta ismert közúthálózati hiányok megszüntetése viszont nem kezdődött meg (2. ábra).

Ezen tényezők figyelembevételével a 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal jóváhagyott Budapest Főváros településszerkezeti terve a Széchenyi lánchíd főúthálózatból történő kivételt már nem tartalmazta (amely azonban nem gátja a hídon áthaladó gépjármű forgalom járműkategóriánként történő esetleges szabályozásának).

A közlekedést meghatározó helyváltoztatási és szállítási igények a területhasználatból következnek. A Széchenyi lánchíd az autóbusz, a kerékpáros és a személygépjármű forgalom szempontjából a főváros teljes lakosságát szolgálja, ugyanakkor ez nem igaz a gyalogos közlekedésre, mivel az lényegesen kisebb hatósugarú.

A folyó keleti oldalán lévő V. kerületet sújtotta az elmúlt évtizedekben leginkább a lakosságvesztés, ugyanakkor itt található a legtöbb kereskedelmi szálláshely (több mint 10.000 férőhely). A pesti kerület lakossága az 1970. évi 62.684 főről 2011. évre 25.210 főre, döbbenetes mértékben, 60%-kal csökkent.

A folyó nyugati oldalán levő I. kerületben a parthoz közel helyezkedik el a főváros leglátogatottabb turista célpontjaként a Budai vár, ugyanakkor jelentősebb lakóterületek csak a Dunától távolabb, vagy fenn, a gyalogos szempontból nehezen elérhető Várhegyen találhatóak. A budai kerület lakossága az 1970. évi 46.631 főről 2011. évre 24.150 főre csökkent, amely szintén rendkívüli, 48%-os lakosságvesztést jelent. (Hasonló demográfiai átalakuláson mentek át a szintén teljesen belvárosinak számító VI. és VII. kerületek is). A fentiek következtében a híd gyalogos forgalmának nagyobb részét a turistaforgalom teszi ki jelenleg és várhatóan a jövőben is.

A Széchenyi lánchídon a személygépjármű használat megtartása vagy megszüntetése tehát érdemben nem befolyásolja a pesti József Attila utca melletti terület és a folyótól távolabb elhelyezkedő budai Víziváros lakó funkcióját, a belvárosét is csak annyira, mint a szomszédos Erzsébet híd és Margit híd, vagy a szintén belvárosi Szabadság híd és Petőfi híd forgalmának esetleges korlátozása.

Fontos szempont, hogy a Széchenyi lánchídon a járműforgalom szabályozása jelentős részben a Várhegy-alagút helyzetét is meghatározza a közúthálózatban.

A társadalmi célként jelentkező forgalomcsillapítás, és végső soron a személygépjármű használat fenntarthatóbb közlekedési módokkal minél nagyobb részben történő helyettesítése érdekében a meglévő Duna-hidak forgalmának részleges forgalmi átalakítása előbb-utóbb szükségszerű.

Budapest domborzati adottságai, valamint a területhasználati és közlekedéshálózati helyzete alapján azonban célszerű lenne megvizsgálni, hogy a főváros belső területeinek első ütemű forgalomcsillapítására összességében a Széchenyi lánchíd vagy inkább a Szabadság híd gépjármű használatának korlátozása nyújtja a legkedvezőbb megoldást, az alábbi szempontok figyelembevételével:

- a két híd 2x1 közúti sávjának személygépjármű terhelése hasonló, mintegy 15-20.000 szgk/nap (amely korlátozás hatására nagyobb részben megpróbál áttérni a szomszédos hidakra, és csak kisebb része alakul át közösségi vagy kerékpáros forgalomra),
- a Szabadság híd személygépjármű használat alóli mentesítése a hozzá közeli Petőfi híd miatt (1 km) kevésbé érintené a budai személygépjármű közlekedést, mint a Széchenyi lánchíd a tőle távolabb elhelyezkedő Margit híd (1,8 km) miatt,
- a Szabadság híd budai kerékpáros kapcsolatrendszere domborzati és úthálózati szempontból lényegesen kedvezőbb, mint a Várhegy-alagúton megközelíthető Széchenyi lánchídé,
- a Szabadság hídon felszabaduló két közúti forgalmi sáv felületét a villamos pályán bonyolódó közösségi közlekedés miatt a kerékpárosok kizárólagosan használhatnák, ellenben a Széchenyi lánchíddal, ahol a kerékpárosok és az autóbusz forgalom közös felületen – egymást akadályozva – lenne kénytelen közlekedni,

- a Szabadság híd forgalomcsillapítása a közösségi közlekedést nem befolyásolja, a Széchenyi lánchíd esetében felmerül az autóbusz közlekedés jelentőségének növelése (amelyre természetesen eddig is lett volna lehetőség, hogy mekkora igény jelentkezett volna rá torlódásos forgalmi állapot mellett, azt nem tudni),
- a Széchenyi lánchíd elmúlt két évi szükségszerű lezárása már kényszerűen módosította az utazási szokásokat, de elvileg ideiglenesen.

A Duna-hidak személygépjármű forgalmának korlátozásában – a fenti szakmai megfontolások mellett – az is meghatározó tényező, hogy a lakosság az egyoldalú korlátozást vagy a korlátozást egyidejű alternatíva nyújtása mellett tartja elfogadhatóbbnak.