

A Széchenyi Lánchíd közlekedéshálózati szerepe

A Budapesti és Pest megyei Mérnöki Kamara, a Közlekedéstudományi Egyesület Városi Közlekedési Tagozata és a MAÚT Magyar Út- és Vasútügyi Társaság delegáltjaiból álló szakmai munkacsoport állásfoglalása.

A Lánchíd közlekedéshálózati szerepéről zajló szakmai - szakmapolitikai vitához kapcsolódva a Magyar Autóklub, a közlekedési ágazat fent nevezett szervezeteitől szakmai alapokra épülő állásfoglalást kért. E célból, a három szervezet delegáltjaiból létrejött ad-hoc munkacsoport, a rendelkezésre álló szakmai ismeretek, háttéranyagok és nemzetközi példák alapján, az alább összegzett álláspontot alakította ki.

Összegzés

A munkacsoport egyhangú meggyőződése, hogy sem a lánchídi rekonstrukció előtti 2019-es, az autósforgalomnak korlátlan szabadságot biztosító forgalmi rend visszaállítása, sem a magán autóforgalmat teljesen kizáró – de a biztonságos kerékpáros közlekedés feltételeit is csak részben megteremtő – forgalmi rend nem felel meg a budapesti közlekedés jobbítása érdekében elérhető optimumnak. Figyelemmel a város közlekedésének adottságaira és korlátaira, ésszerű megoldást egy olyan vegyes hídhasználat adhat, amelyben a gyalogos kiemelt és elkülönített hídhasználó, míg értéksorrendet érvényesítve a közösségi közlekedés, a kerékpáros közlekedés és a – mennyiségében, feltételeiben – korlátozott autós közlekedés kooperatív hídhasználók lehetnek.

1. Néhány gondolat a forgalmi rend irányára és egyes részleteire

1.1. A Lánchíd optimális forgalmi rendjének meghatározásához elengedhetetlen közlekedéshálózati szerepének pozicionálása adat alapú elemzéssel, tehát a hidat közösségi közlekedéssel, kerékpárral, autóval használók lehetséges köre honnan-hová utazási irányultságának megismerése annak érdekében, hogy a hídhasználat módja, vagy annak korlátozása célszerűen tervezhető legyen.

1.2. A Lánchíd nem elkülönült közlekedési elem, hanem egy történelmileg kialakult hálózat része. A forgalom megfelelő szervezése, az egyes módok előnyben részesítése, vagy csillapítása nem egymagában a hídon, hanem a ráhordó hálózaton – kiemelten a kapcsolódó tengelyeken – végrehajtott intézkedésekkel együtt érvényesíthető és kezelhető, beleértve ebbe a tágabb hálózat humanizálását, a kapcsolódó tengelyek zöldítését, gyalogos- és kerékpáros fókuszú fejlesztését.

1.3. Az egyes módok közötti helyes arány, előnyben részesítés, vagy csillapítás érvényesítésére számos forgalomtechnikai, szabályozási, pénzügyi eszközt mutat a szakami gyakorlat, valamint a hazai és nemzetközi példák sora. A finomhangolások végrehajtásához – illetve annak elkerüléséhez, hogy bármely jószándékú beavatkozás ne eredményezzen kedvezőtlenebb hatásokat másutt, mint a beavatkozással elért kedvező eredmény – nélkülözhetetlen a tágabb területre kiterjedő, adat alapú, forgalmi, környezeti, urbanisztikai és gazdasági vonzatokat integráló hatáselemzés.

1.4. A híd és kapcsolódó hálózata környezetrendezéséhez, illetve optimális forgalmi rendjének meghatározásához – ezen belül különösen érzékeny és vitatott kérdésként az autósforgalom mértéktartó pozicionálásához – többféle módszertan biztosíthat legitim szakmai háttérrel. Figyelemmel azonban az ügy által kiváltott széles társadalmi érdeklődésre, leginkább legitim módszer a nyilvános építészeti - közlekedési tervpályázat lehet, a szükséges bemenő adatok rendelkezésre bocsátásával és a közlekedési, városépítészeti szakma szervezetileg független, kiegyenlített összetételű szereplőinek az elbírálásba való, meghatározó súlyú bevonásával.

1.5. Nem feledve a fővárosi közlekedéspolitikai és közlekedésfejlesztési célok érvényesítési nehézségeit, fontos felhívni a figyelmet – a Lánchíd konkrét ügyén látszólag túlmutató – alábbi megfontolásokra:

- Közmegegyezést indokló város- és közlekedéspolitikai cél az autó okozta közlekedési- és környezeti terhek csökkentése. E cél tartós érvényesítése érdekében inkább célravezető az igénykeltés oldalára koncentrálni csökkenteni a napi autóhasználatot, mint számos, a használatra ösztönző szabályozási aktus fenntartása mellett, a közúti infrastruktúra visszaépítésével korlátozni a már megjelent igény kielégítését.
- A város élő organizmus, a közlekedéshálózat – mint mobilitási, kapcsolati elem – fejlesztése csak a város térszerkezetének, funkcionális sokszínűségének és lakói életvitelének alakulásával szoros összefüggésben vezérelhető. Mivel e városi folyamatokra inkább a fejlődés, átalakulás, mint a statikus állapot jellemző, a közlekedéshálózat alakítása nem rekedhet meg a korlátozás szintjén, hanem – a nem motorizált közlekedési módok előnye mellett – legitim törekvés kell, legyen a minőségi közösségi közlekedés és a parkolási infrastruktúra fejlesztése, valamint a belvárost mentesítő közúthálózat, külső Duna-hidak és külső városrészeket egybekapcsoló útgűrűk ütemes megvalósítása.

2. A javaslatok alátámasztásának néhány szempontja

2.1. Budapest szerkezete alapvetően Duna-híd hiányos, a hidak száma jelentősen elmarad a hasonló léptékű városok híd-számától. A főváros határain belül 73 év alatt egyetlen új keresztmetszetben épült közúti dunai átkelő, a hidak szűk belsővárosi területre koncentrálnak az átkelőforgalmat, súlyosan terhelve a belső városrészt. E szerkezeti helyzetben, Lánchíd egyéni közúti forgalom alóli, differenciálatlan lezárása más belső városrészek terheit növelheti. A híd jelentősége a többsávos hidak forgalmi szerepéhez képest ugyan kisebb, de a kiesése miatti többletforgalom más utakon és hidakon, elegendő a zavarérzékeny hálózat csúcsidejű forgalmának kritikus állapotba kerüléséhez.

2.2. Korlátok között vehető figyelembe az autósforgalom kizárásától remélt módváltás, illetve a vele összefüggésben gyakran előkerülő indok, miszerint egy új híd, a kapacitásáig terjedő új forgalmat generál, illetve ellenkezője, miszerint meglévő híd lezárása, eltünteti annak forgalmát. Valójában, a tömegközlekedők és a személygépkocsival közlekedők jelentős része rugalmatlan az eszközváltásra.

2.3. A főváros hídjai mintegy 30 évenként nagyfelújításra szorulnak, s a köztes időben is szükség van kisebb - de forgalomkorlátozást igénylő - javításokra. Azzal kell tehát számolni, hogy egy-egy időszak mintegy felében, valamelyik Duna-híd (következően a Petőfi híd) lezárásra kerül, és kapacitása kiesik. Ez esetekben még fokozottabban jelentkezik az átkelőkapacitások elégtelensége, a hídhiány.

2.4. A Lánchídon természetes utasigények szerint közlekedő autóbuszjáratok üzeme a mainál kedvezőbbben beilleszthető egy tágabb térségben szabályozott rendszerbe. Az autóbuszok közlekedését nem csupán a hídi zsúfoltság akadályozta, hanem a teljes érintett hálózat forgalmi zavarai, ezért annak egészben történő szabályozásával és az előnyben részesítés kellő kiterjedésével az autóbuszok jelenlegi (kísérleti) állapotnál zavartalanabb haladása érhető el.

2.5. Számos hazai és külföldi példa igazolja azokat a forgalomszervezési megoldásokat, amelyekkel előnyben részesíthetők a környezetkímélő közlekedési módok. Orientációt nyújthat a hasonló nagyhidas forgalmi megoldások nemzetközi áttekintése (egy-két példa az 1. mellékletben). A magas építési, átalakítási költségek miatt, világszerte gyakori, hogy a különböző eszközhasználók közlekedése jelentős kompromisszumokkal, a közlekedési módok közötti kooperativitásra építve kerül megoldásra.

Budapest, 2023. május 30.

A munkacsoport tagjai sk:

Almássy Kornél (MAÚT), Dobrocsi Tamás (KTE), Kiss Károly (BPMK), Kovács Ákos (MAÚT), Molnár László (BPMK), Schulek János (BPMK)

Példák a nagyvárosi hidakon kialakított buszos, kerékpáros és gyalogos átkelések kompromisszumos megoldásaira

A „Lánchíd kérdés” megítélését segítheti a hasonló nagyhidas forgalmi megoldások példáinak áttekintése: a magas építési, átalakítási költség miatt világszerte előfordul, hogy a buszos, kerékpáros és gyalogos átkelés jelentős kompromisszumokkal van megoldva.

A Lánchíd tesztüzemi megoldásához legjobban hasonlító kétszáz éves Pont de Pierre hídról (Bordeaux) ki van zárva az egyéni gépjárműközlekedés és közös busz-kerékpársáv van kijelölve, csakhogy a francia híd

- hasznos felülete egytagú (az útpálya és gyalogjárda elválasztatlan), így a forgalomcsillapítással valóban egy jó atmoszférájú humanizált teret hoztak létre, míg ez a Lánchídon szerkezeti okokból nem lehetséges;
- a 2017-es korlátozó döntés kínálatbővítő intézkedéssel volt párosítva: cserébe a Mitterrand hídon lévő addigi gyéren használt kerékpárút felületét közúti sávra alakították át;
- a Garonne folyó által csak részlegesen kettéosztott, Budapestnél jóval kisebb város közúti felszereltsége eleve igen fejlett (pl. a központtól „Hungária gyűrű távolságra” 2x2/2x3 sávós záródó autópálya-gyűrű van);
- Bordeaux Franciaország harmadik legkerékpárosabb nagyvárosa, a kerékpározók aránya (12%) többszöröse a budapestinek.

Az egyéni gépjárműközlekedés korlátozását megvalósító további ismertebb példák (Károly híd – Prága; Pounte Romano – Córdoba; Ponte Luiz I – Porto; Stary most – Pozsony) esetei a bordeaux-inál is kevésbé hasonlítanak a Lánchíd kialakítására, ill. tesztüzemi megoldására (egytagú hasznos felület; ókori/koraközépkori építés; csak a felső szinten van tiltás; autóbusz helyett villamos; magas fajlagos hídellátottság).

Ellenkező előjelű ikonikus hídpéldák is akadnak, Ronda város Puente Nuevo hídján például megengedett a gépkocsiközlekedés, igaz, a gyalogos turisták nyugalma a helyben lakókat preferáló korlátozás segíti (0-24 áthajtás a városrész lakóinak/szállóvendégeinek, egyébként napi időszakos; 20 km/óra sebességkorlátozás). London esetében a Tower bridge a Lánchidéhez nagyon hasonló műemléki státusszal és szerkezeti kialakítással jellemezhető (2 sáv + járdák, a pilléreknél kerületi kényszerrel), a csillapított forgalom (20 mérföld/óra, sebességmérés) szabadon áthaladhat.

Számos közismert, tömegesen látogatott hídnál – így például a Golden Gate Brooklyn, Queensboro, Williamsburg hídon – tipikus probléma a járda szűkossége, a turisták és a kerékpárosok konfliktusai. Szélsőérték az ausztrál Spit Bridge 1,2 m szabad szélességű osztatlan kétirányú *gyalog- és kerékpárútja*, de Sidney kerékpárúthálózatán a még fontosabb Harbour Bridge önálló kerékpárúttjára 55 lépcsőfok megmászásával lehet csak feljutni.

Rotterdamban a Maas és a Benelux nevű kerékpáros folyami alagutakhoz a bringások többnyire mozgólépcsőznek (csak a lift nyújt alternatívát), Amsterdam egyetlen kerékpárral használható nagyhídján a kerékpársáv mellett szűk egy méteres gyalogossáv van. Koppenhága belvárosában a közelmúltban átadott Cirkelbroen hídon a gyalogosok és a kerékpáros tudatosan elválasztatlanul közlekednek.