

## **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. 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 adataalapú 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 szakmai 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 azonban 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, hogy legyen a minőségi közösségi közlekedés és a parkolási infrastruktúra fejlesztése, valamint a belvárost mentesítő közúthálózat, külső Duna-hidak és külső városrészeket egybekapcsoló útgyűrűk 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

koncentrálják az átkelőforgalmat, súlyosan terhelve a belső városrészt. E szerkezeti helyzetben a 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, eltünteteti 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 kedvezőbben 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)

Melléklet

**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-kerékpár sáv van kijelölve, csak hogy 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, addig 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; Punte Romano – Córdoba; Ponte Luiz I – Porto; Sary 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; autóbuss 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 érdekében lakókat preferáló korlátozás segíti (0-24 áthajtás a városrész lakóinak/szállóvendégeinek, egyébként napi időszakos; 20 km/óra sebességkorlátozás). London esetében a Tower bridge a Lánchídehoz nagyon hasonló műemléki státusszal és szerkezeti kialakítással jellemezhető (2 sáv + járdák, a pillérekkel 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 szűkösége, a turisták és a kerékpárosok konfliktusai. Szélsőérték az ausztrál Spit Bridge 1,2 m szabad szélességű osztatlan kétirányú gyalog- és kerékpárútja, de Sidney kerékpárút-hálózatán a még fontosabb Harbour Bridge önálló kerékpárútjára 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 egyméteres gyalogossáv van.  
Koppenhága belvárosában a közelmúltban átadott Cirkelbroen hídon a gyalogosok és a kerékpáros tudatosan elválasztatlanul közlekednek.