

„KÖZÖS DOLGAINK” PROGRAMSOROZAT

A SZÉCHENYI LÁNCHÍD KÖZLEKEDÉSHÁLÓZATI SZEREPE

A BPMK, KTE, MAUT delegáltjai által készített Állásfoglalás ismertetése és vitája

EMLÉKEZTETŐ

Időpont: 2023. június 14, 15.00 – 18.00 óra

Helyszín: Makadám mérnök klub

Jelen volt több, mint 50 fő

Molnár László a három szakmai szervezet delegáltjaiból álló ad-hoc munkabizottság nevében ismertette a Lánchíd közlekedéshálózati szerepéről kialakított Állásfoglalás (csatolva) legfontosabb üzenetét és pontjait, hangsúlyozva annak fő célját, az addig e fontos ügyben hiányzó szakmai párbeszéd megindításának fontosságát. Mivel sajnálatosan nem állt rendelkezésre a Lánchíd kívánatos forgalmi rendjének szakmai megalapozásához elengedhetetlen érdemi hatás- és változatelemzés, az Állásfoglalás sem vehette a „bátorságot” konkrét javaslattételre, csupán a megfontolások, szempontok és elvégzendő feladatok számbavétele történt meg. Egy kiterjedt hatás- és változatelemzés fontosságának alátámasztására, az előadás összevetette a BKK által készített tanulmány (Szakmai jelentés a Lánchíd forgalmi szerepéről, a tesztidőszak tapasztalatai alapján) és a Horváth László által készített tanulmány (A Széchenyi Lánchíd és a Várhegy alagút felújítása. A közlekedési tanulmányterv tapasztalatai) adatait és ellentmondásait, kiegészítve az érintetthelyszínen rögzített forgalmi helyzet bemutatásával. Az ellentmondások kérdéseket vetettek fel a szakmai jelentés több megállapítását illetően felvetve, hogy a jelen (teszt) állapot a tágabb hálózaton nem jár-e több hátránnyal, mint előnnyel.

A konkrét beavatkozási javaslatokat nélkülöző Állásfoglalás ismertetése mellett, helyszíni szakmai vita generálása érdekében, az előadó felkérte Ercsényi Balázst az általa készített, vonatkozó szakcikk bemutatására. (Tisztuljon a kép) A tartalmas, szakmai érvekkel alátámasztott előadás ezúttal már konkrét kritikái megállapítások és beavatkozási javaslatok mellett elemezte reális változatok esélyét és azok mély elemzésekkel való vizsgálatának fontosságát, igazolva azt, hogy a Lánchídon a közösségközlekedés előnybe részesítése és a kerékpáros közlekedés színvonalas biztosítása mellett is lehet esélye a mérsékelt, indokolt autós forgalomnak. Ehhez a hídpálya megoldásai mellett, a hídfők és a csatlakozó hálózaton végrehajtható különféle forgalomtechnikai beavatkozások is bemutatásra kerültek.

Az előadásokat követő tartalmas vita hozzászólói egyfelől a híd forgalmi rendjéről, másfelől e konkrétügy kapcsán a főváros közlekedési gondjairól és feladatairól osztották meg gondolataikat a hallgatósággal. **Elhangzott észrevételek, javaslatok, főbb megállapítások:**

- Fontos, hogy minél több hasonló szakmai párbeszéd legyen, amelyhez törekedni kell a minél szélesebb nyitásra, társszakmák, urbanisták meghívására, a vélemények, megközelítések sokszínűségére.
- A közbeszédben és a médiában sajnálatosan keveredik, de a szakmai fórumokon kerülni kell a közlekedésfejlesztés dolgainak aktuálpolitikai szempontokkal történő keverését.
- Amennyiben a közlekedés valamely ügye kerül napirendre, akkor is indokolt kitekinteni a városműködés és fejlesztés tágabb összefüggésire, beleértve ebbe természetesen a környezeti,

klímavédelmi kérdéseket is.

- A példaként említett európai városok jó gyakorlataiból nem csak a végeredményt, hanem az odavezető utat, a megfontolt és következetes, a kiegyensúlyozásra törekvő város- és közlekedésfejlesztési szemléletet is át kell venni.

- A hazai gazdasági helyzet, az emelkedő árszint hatása érezhető a csökkenő mobilitási, autóhasználati tendenciákban. Ennek ellenére, a Lánchíd térségi utcákban, útvonalakon a szomszédos hidakra átkerült közúti forgalom miatt gyakoriak az érintett lakosságot hátrányosan érintő forgalmi zavarok. Ez egy kedvezőtlen, orvosolandó állapot.

- A Lánchíd forgalmi rendjét érintő hozzászólásokat összegző következtetés, hogy nem szabad csupán a híd forgalmi rendjével foglalkozni, hanem szükséges a tágabb hálózat közlekedésviszonyait és beavatkozási lehetőségeit is számba venni. Ismerve a városvezetés elképzeléseit, a közeljövő fontos szakmai feladata a Lánchídon, a pesti alsó rakparton és a Nyugati téren tervezett forgalomkorlátozó beavatkozások összefüggéseit, együttes hatásait elemezni.

- A két hídfőben (és a közvetlen hálózaton) számos forgalomtechnikai lehetőség adódik (adódott volna?) a közösségi közlekedés előnyben részesítésére, a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítására mind a hídpályán, mind a kapcsolódó utakon.

- Sajnálatos, hogy a Clark Ádám téren a nagy területigényű körforgalmi rend épült vissza, amelynek gyalogátkelőhelyekkel történő együttese – a nagy gyalogosforgalom miatt is – az érintett hálózat leggyengébb pontja.

- a Széchenyi térre tervezett új forgalmi rend több kedvező beavatkozási lehetőséget nyit (nyitott volna?), de a rekonstrukció egészének jövője bizonytalan.

- A Lánchídon, a gyalogos közlekedés és a mikromobilitás szétválasztása prioritást kell, hogy élvezzen. Felmerült ugyanakkor, hogy a két gyalogjárdát nem lehetséges-e elkülönítve a gyalogosok és a mikromobilitás számára kijelölni, utóbbi esetén akár csak egy irányban mentesítve az útpályát.

- A híd gyalogoshídként történő használata – szemben például a prágai Károly híddal – szerkezeti adottságai miatt nem optimális. Felmerültek más - például londoni - példák is, hasonló esetek kezelésére.

- A hídon közlekedő öt BKK autóbusz viszonylat kihasználatlan többlet kapacitást teremtett, amely ismerve a szolgáltató feszítő anyagi gondjait, kérdéssé teszi az indokoltságot. Az 50%-os kapacitásbővítés mellett, a közösségi közlekedéssel átkelő forgalom 12-14%-al nőtt (ezhözavetve egészen annyi, mint az Erzsébet hídról áthelyezett 178-as viszonylat forgalma), miközben az autóbusz viszonylatok jelenleg a hídfők közötti gyalogos közlekedést is pótolják.

- A jelenlegi – teszt időszaki – forgalmi rend a kerékpáros közlekedés számára sem ideális, családok számára nem vonzó.

- A kerékpáros közlekedés legkedvezőbb helyzetbe irányhelyes kerékpársávok kialakítása esetén kerülhet, amely egyirányú közúti útpálya mellett alakítható ki. Az egyirányúsítás irányára elhangzott mindkét lehetőség. A Pestről – Budára történő egyirányúsítás a pesti oldal üritése, a Budáról – Pestre történő egyirányúsítás az viszont-irány könnyebb pótlása, valamint a BKK autóbusz viszonylatok könnyebb vezetése miatt (Apáczai Csere János utca – Erzsébet híd – Lánchíd utca/Attila út) lehet preferált.

- A hídvám fizetésével korlátozható autósforgalom technikai megoldásának célszerű eszköze időközben „Lánchíd matrica” korlátozott számú kibocsátása, amely pl. mozgássérült engedéllyel rendelkező gépkocsikra kedvezményesen vásárolható. Az ellenőrzéshez elegendő irányonként egyetlen rendszám felismerő kamera. A matricák mennyisége a forgalmi helyzet függvényében alakítható, csökkenthető, bővíthető.

- Azok a forgalmi irányok, amelyek más hidakon történő átkeléssel sem kényszerülnek úthossz növekedésre, a híd hálózatáról forgalomtechnikai eszközökkel – az egész hálózatot pozitívan érintően - kizárhatók. Ilyen például Budán a Budaörsi út felől/felé az Alkotás u.- Márvány utca

osp. és a Mészáros utca – Hegyalja út osp. valamint a Széll Kálmán tér felől/felé az Alagút utca – Attila út csomópont érintett kanyarodó sávjainak letiltása, Pesten a József Attila utca Bajcsy-Zsilinszky út irányú kapcsolatainak, továbbá pesti alsó rakparti kapcsolatainak letiltása. E beavatkozások kedvező apopot teremthetnek a BKK autóbusz viszonylatok előnyben részesítésének kiterjesztésére is.

- Annak a gyakran felmerülő javaslatnak a megvalósítása, hogy a belvárosi Duna-szakaszon létesüljön önálló gyalogos/ kerékpáros híd, egyfelől a hídrítmus és a világörökségi kötöttségek, másfelől a hídfők kialakításában előálló nehézségek miatt (hajózási úrszelvény elvárás és villamospálya keresztezés hosszan kifejtendő kerékpáros rámpákat igényel) szinte leküzdhetetlen akadályokba ütközne.

- A Lánchíd forgalmi rendjének kialakításakor fontos szempont a Duna-hidak forgalomlezárással járó periodikus rekonstrukciója, felújítása, amikor az adott hídi átkelőforgalom jelentős hányada másutt történő pótlást igényel. Legközelebbi időpontban a Petőfi híd felújítása kerül sorra, amely híd forgalmának jelentős része azt az Erzsébet hidat veszi majd igénybe, amelyet a lezárt Lánchídról átkerült forgalom is leginkább terhel. (Még kritikusabb helyzet állhat elő, ha a Szabadság híd is lezárásra kerül az autós forgalom elől.)

- A dunai átkelőkapacitások számbavétele során figyelembe kell venni a jelentős súlyt képviselő vasúti kapacitásokat is, mint a vasúti hidak, metrók és villamosvonalak. Mind emellett, égető a fővároson belüli Duna-híd hiány. Az országban sorra épülnek a Dunát keresztező közúti hidak, miközben a több nagyságrenddel nagyobb budapesti igények kielégítésére, 73 éve nem létesült új közúti dunai átkelő a városon belül. E hiány súlyos városszerkezeti hiányosságként is jelentkezik.

- A budapesti közlekedési, környezeti viszonyok javítására indokolt cél a modal-split arányon belül közúti részarány fokozatos csökkentése, azonban azt elsősorban az igénykeltés befolyásolásával, valamint az eszközváltás lehetőségeinek bővítésével lehet konfliktusmentesen elérni. Nem lehet jó eszköze ennek a közúti infrastruktúra aránytalan, pótlás nélküli visszaépítése, vagy az útállapotok romlási folyamatának tűrése, mert ezek kedvezőtlen közlekedésbiztonsági, környezeti következményei jelentősek.

- Kiindulva a Lánchíd körül kialakult, meglehetősen kései szakmai vitából, felmerült egy olyan, a szakmai szervezetek által létrehozandó állandó bizottság szüksége, amelyik korai döntéshozatali fázisban kialakított és megvitatott álláspontokkal segíthetné a döntéshozatal munkáját.

A Vita során, az **Állásfoglalás** megállapításai nem - illetve egyetlen hozzászóló részbeni, konkrétumokat nélkülöző véleményében - kérdőjeleződtek meg, ugyanakkor megerősödött az igény a lehetséges beavatkozásokat elemző, összehasonlító hatáselemzés elkészítésére, ötvözve azt egy, a változatok kidolgozásának teret nyitó építészeti tervpályázattal. (BPMK, KTE, MAUT)

Budapest, 2023. június 19.