A Lánchídi csata és a szegedi tanulságai

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a BME műszaki doktora

„Ha küzdesz, veszíthetsz, ha nem küzdesz, már veszítettél."
dr. Regdon Ibolya, a szegedi Radnóti Gimnázium tanára

Miközben a Lánchídról írok, végig a szegedi Belvárosi hídra gondolok – a sok hasonlóság miatt. Remélem, hogy helyi vitákat spórolhatunk meg, mert a hasonló vonatkozásokat nem kellene Szegeden megismételni!

A mi mehessen át a szegedi Belvárosi hídon témája már többször előjött Szegeden is. Még inkább előjön, ha megépül a 3. híd a Nagykörót folytatásában. Ezért érdemes ránézni arra, hogy mire jutottak a fővárosiak egy hasonló ügyben.

Azt kell tudni, hogy a szegedi Belvárosi híd a lehető legkedvezőbb helyen áll Szegednek, hiszen mindenki itt akar átmenni a Tisztán, itt érhető el közvetlenül a szegedi és az újszegedi városközpont.

Ehhez képest mind a Bertalan, mind a tervezett Déli híd kiesik a fő csapásirányból, többlet utat jelent, kiesik a célhoz képest. Ahhoz, hogy a Belvárosit ne, a másik kettőt pedig használja a forgalom, kényszerek kellenek majd.

A budapesti Lánchíd sokadik felújítása 2023-ban megtörtént. Most igen nagy vita folyik arról, hogy miféle forgalomfajtákat engedjenek vissza a hídra, pontosabban: az egyéni használatú személyautókat visszaengedjék-e.

A hidat – mint tudjuk - még gróf Széchenyi István építtette. Ez volt az első állandó hidunk a teljes magyar Duna-szakaszon. 1849-ben adták át, tehát 174 évvel ezelőtt. Mi sem természetesebb annál, hogy az akkori és a mai forgalom nagysága, összetétele rettenetesen eltérő. A gondok is ebből erednek.

A híd szükségességének felismerése és a hídavatás között 22 év telt. A hidat szinte teljes léte során különféle viták kísérték, mint ma is.

A híd építését megakadályozni szándékozóknak komoly bázisa volt egykor.

Érdekesség: „A Lánchidat megálmodó Széchenyi István soha nem ment át a kész hídon, az átadás idejére már a döblingi elmegyógyintézetbe vonult vissza."



William Tierney Clark, a híd tervezőmérnöke

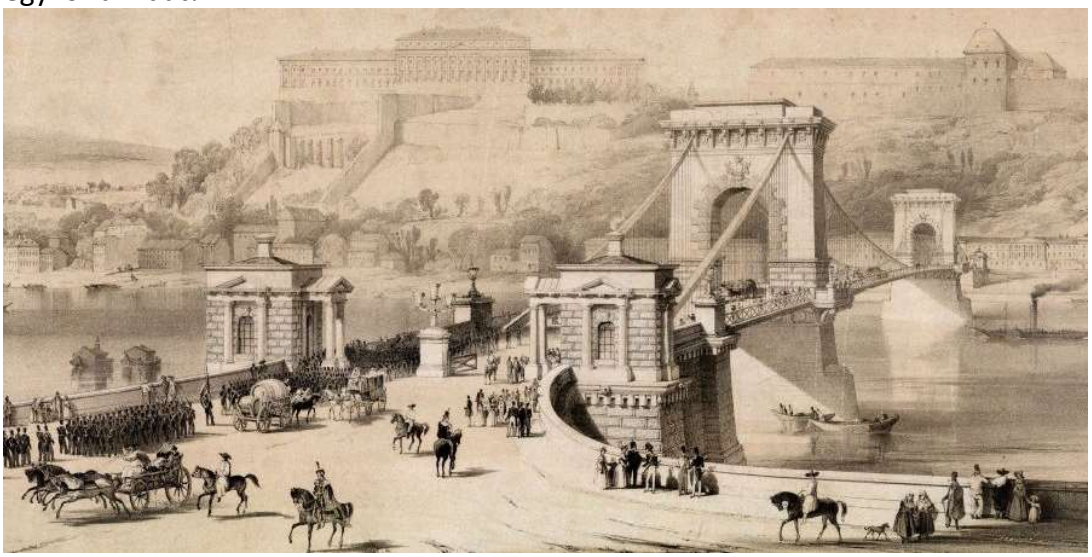


Clark Ádám, a Lánchíd építésének vezetője

https://hu.wikipedia.org/wiki/Sz%C3%A9chenyi_l%C3%A1nch%C3%ADd

A dilemma:

Az itt látható forgalom mintha teljesen más lenne, mint a mai! Ehhez szabták, igazították egykor a hidat!



https://kozlekedesimuzeum.hu//hu/kiallitasaink/a-lanchid-alakvaltozasai



https://hvg.hu/gazdasag/20190424_A_Lanchid_mindket_oldalan_veget_er_az_autok_uralma_elerkezik_a_gyalogoskanaan

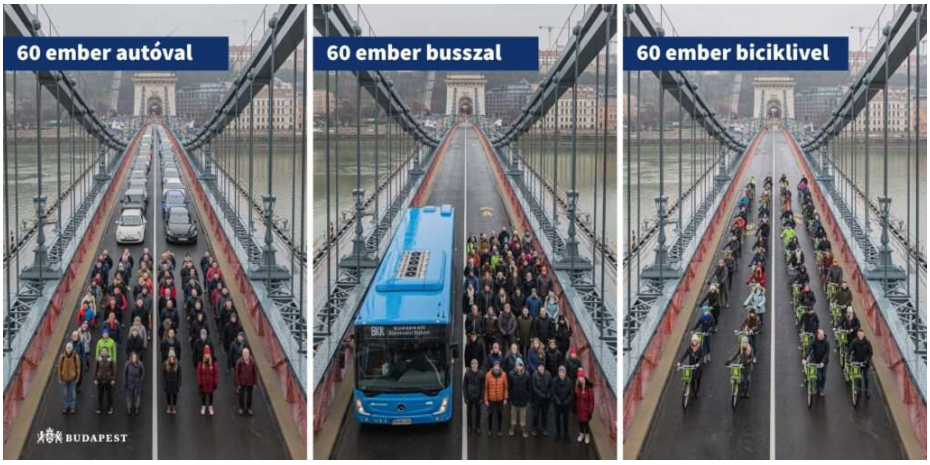
Mintha lenne némi különbség!

A híd átbocsátási kapacitásáról

„… a Lánchíd a felújítás előtt is a főváros második legkisebb járműkapacitású hídja volt. A BKK modelljei szerint a hídon naponta 26.400 egységjármű haladt át, ennél csak a Szabadság híd kapacitása kisebb: napi 17.700 egységjármű. Az elmúlt másfél évben **bebizonyosodott, hogy a fővárosi autóforgalom képes nélkülözni a Lánchidat** …”

„Miben mérjük egy híd áteresztőképességét? Az ott közlekedő járművek vagy inkább az emberek számában? Vagy ha fordítottan tesszük fel a kérdést, mekkora teret foglal el egységnyi ember akkor, ha autóval, ha busszal vagy ha biciklivel közlekedik?”

„… hogyan fér el 60 ember a Lánchídon autóval, busszal illetve biciklivel.”



„Egy ilyen busz teljes kapacitása 80-90 fő, szóval 60 ember még viszonylag kényelmesen utazhat rajta. Mivel egy autóban átlagosan 1,3 ember utazik, ezért 60 fő elszállítására elegendő volt 46 autót segítségül kérnünk.

A képek magukért beszélnek:

leghatékonyabban busszal tudunk közlekedni, egységnyi ember utazása így foglalja el a legkevesebb teret a városi utakon.

Biciklivel is viszonylag helytakarékosak lehetünk, ráadásul biciklizni egészséges nekünk és a városnak is a zéró károsanyag-kibocsátásnak köszönhetően.

Autóval viszont végeláthatatlan sor alakul ki a Lánchídon, még úgy is, hogy a kép kedvéért egymás mellett, két sávon állnak az autók a hídon. Ráadásul mozgásban sokkal több teret foglalnak a járművek, mint szigorúan egymás mögé parkolva."

„Éppen emiatt döntöttünk civil szervezetek és a budapestiekből álló közösségi gyűlés javaslatára amellett, hogy a Lánchíd felújítása végéig tartó tesztidőszakban csak a buszok, taxik, motorosok és biciklisek használhassák az átkelőt."

https://greenfo.hu/hir/lanchid-kerdojelekkel/

Az alapkérdés ismét

„Egy fontos kérdésre azonban még nem derült fény ennek kapcsán: kik és milyen járművekkel használhatják majd a megújult hidat? Az ötletek az eredeti forgalom visszaállításától a híd teljes autómentesítéséig széles skálán mozognak …"

„Határozott véleményt fogalmazott meg a Város és Mobilitás Intézet a Lánchíd leendő közlekedéséről. Álláspontjuk szerint a gépjárművek visszaengedése nem nyitást, hanem újabb állandósult dugót jelentene, ezzel akadályozva a közösségi közlekedést és a fenntartható egyéni közlekedési módokat. Ezen felül napi több ezer gyalogos visszakerülne a magas korlátok mögé a hídfőknél: a Clark Ádám téren és a Széchenyi téren is méltatlan körülmények között tudnának csak haladni. Az egyéni gépjárművek visszaengedése minden közlekedő számára érdeksérelemmel járna."

„Mások szerint legalább a tömegközlekedésnek maradnia kellene a hídon, csak a személygépjármű-forgalmat kellene megszűntetni, míg olyan elképzelések is vannak, hogy a híd közepén egy sáv maradjon az autósoké, akik nagy forgalom esetén a híd két szélén kialakított kerékpársávra besorolva tudják kikerülni egymást. Az biztos, hogy sok a nyitott kérdés, éppen ezért egy szavazást indítottunk, ahol te is elmondhatod, hogy milyennek látnád legszívesebben a lánchíd közlekedését."

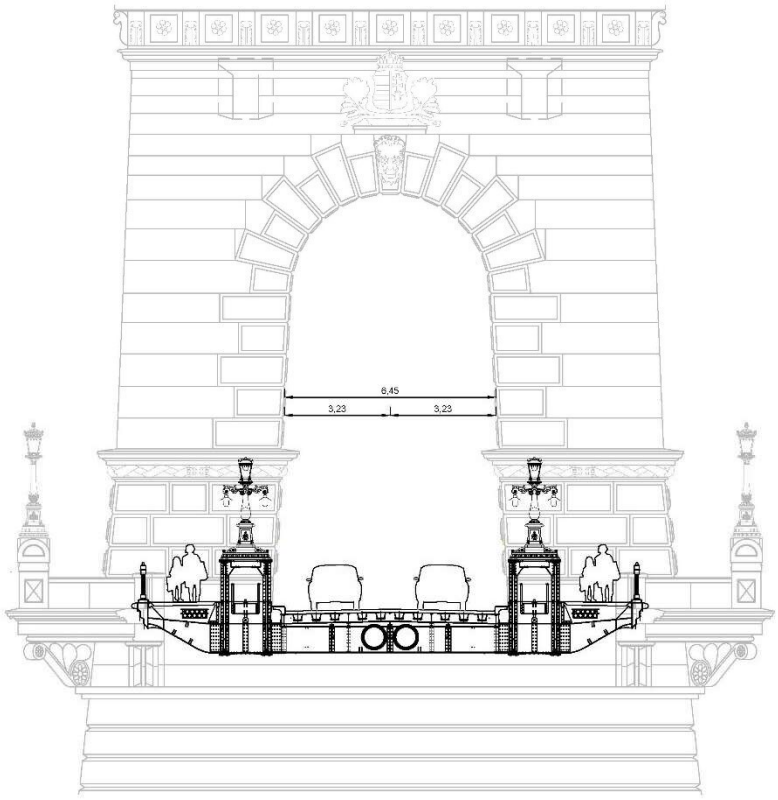


Az újság megszavaztatta az olvasókat:
„Milyen legyen a Lánchíd közlekedése a felújítás után?

- Állítsák vissza a felújítás előtt közlekedést 40%
- Egy sáv maradjon az autósoké, akik nagy forgalom esetén besorolhatnak a kerékpársávokra 4%
- Csak a tömegközlekedés és a megkülönböztetett jelzésű járművek maradjanak 35%
- Csak a kerékpárosok, a mikromobilitás eszközei és a gyalogosok használhassák a hidat 21%.”

https://www.portfolio.hu/ingatlan/20221116/hamarosan-ujranyitjak-a-lanchidat-de-kik-kozlekedjenek-rajta-szavazz-579256

A méretbeli kötöttségek, a hídi mintakeresztszelvény



Látható, hogy

- az autók részére legfeljebb 2 forgalmi sáv fér el, 2*1 sáv formában,

- a sávok is szűkösek, mert csak 3.25 m szélesek. 2*3,25=6,50 m. Az építéskor ez csak 5,40 volt. Szélesíthetetlenek, mert ehhez a pilonokhoz kellene hozzányúlni. Az egyéb fizikai akadályok is egyértelműek, itt utat szélesíteni képtelenség!



https://www.autoklub.hu/klub/hirek/szakmai-allaspont/

- A forgalmi sávok mellett közvetlenül a világítást szolgáló létesítmények sávjai, melyben elhelyezkednek a hídi láncok is, vannak.
- Közvetlenül követi ezeket a sávokat a kétoldali járda, amely kezdetben 1,80 m volt, majd ma 2,20 m.

<u>További hasonlóságok</u>
A Lánchíd is a lehető legjobb helyen van, mint a szegedi Belvárosi híd.
Mindkét híd csak 2*1 forgalmi sávos.
A sávok keskenyek, azok a kerékpárosok és az autók együttes vitelére képtelenek. A szegedi Belvárosi hídi kerékpársávok felfestésekor az egymással szembe járó buszok rendre széttörték egymás oldaltükreit.
A járdák is nagyon keskenyek, majdnem éppen csak a minimális méretűek, miközben a nagy gyalogosforgalom miatt jóval nagyobb szélességre lenne szükség.
A gyalogosoknak is túl keskeny járdára felvinni még a kerékpárokat képtelenség!
Bár a szegedi Belvárosi híd kétoldali konzollal megszélesíthető lenne, amelyen mehetnének a bringások. Ehhez csak ki kellene írni egy új hidas pályázatot. Tekintettel a ma létező új anyagokra és technológiákra. Valószínűen olcsóbb lenne, mint a világ végére tervezett önálló szegedi kerékpáros híd. **A bringások számára nincs sehol jobb hely a Belvárosi híd helyénél!**
Mindkettőnél közös az, hogy a híd két oldalán lévő utak már semmiféle többlet forgalmi terhelést nem bírnak el, mert már a maival is kimerült a környezeti kapacitásuk. Hiába épülne 100 sávos híd, azt a két városrész útjai nem tudnák fogadni. Majd látható lesz, hogy a fővárosi tervezői elképzelések között is éppen ezeket az utakat tervezik visszaépíteni, kapacitáscsökkenteni, csillapítani.
Valószínű, hogy a fővárosi vitában előbb-utóbb feliserik majd ezeket az objektív adottságokat és ehhez szabják majd a forgalmat.

<u>A két kicsi kecske meséje</u>
Érdemes meghallgatni:
https://www.youtube.com/watch?v=Que9aMlcpGM



Mi a teendő, ha egyszerre nem megy?

Micsoda előzmények!

„… a kerékpározást a budapesti utakon erősen szabályozták, így a kerékpározást 1890. április 23-tól a Lánchídon és az Alagútban megtiltották.” „Ezek a szabályok egészen az 1920-as évekig érvényben voltak”

„1927 májusában meg is változtatták. E szerint reggel 7 órától este 9 óráig a Lánchídon teherjárművekkel, kézikocsival, talyigával és kerékpárral közlekedni tilos volt. Ez idő alatt a kerékpárt kézzel sem volt szabad a hídon áttolni, ahogy erről a Kis Ujság 1927. május 24-i száma írt: „Híd be- és kijáratánál minden járómű menetsebességét csökkenteni köteles. (…) A Széchenyi-Lánchíd két pillérkapuzata alatt előzni nem szabad. Reggel 7 órától este 9 óráig a Széchenyi- Lánchídon teherjáróművel, kézikocsival, taligával és kerékpárral közlekedni tilos.”

„A Lánchídon ezzel szemben 1953-tól ismét tilos volt a kerékpárközlekedés, azt ugyanis a Budapesti Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztálya a 7414—50/1953. bk. IX. sz. alatti rendeletével 1953. április 1-i hatállyal külön megtiltotta. Az 1890-től érvényben lévő korlátozás oka ugyanaz volt, a Lánchidat elsősorban a gyorsjáratú járműveknek tartották fenn, a szűk hídon a kerékpáros a járdán nem tudott biztonsággal közlekedni, azaz a közútra szorult, ahol a hatóságok a forgalom lassítójaként tekintettek a kerékpárosokra, ezért azok közlekedését a Lánchídon megtiltották.

„A Lánchídon 2009-ben, a Margit híd felújításával egy időben, legalábbis a nappali órákban, reggel 6 és este 8 között engedélyezték a kerékpáros forgalmat.”

„A forgalomszervezés fő célja már az 1930-as évek második felétől a közúti géperejű forgalom elsőségének és lehetőségének biztosítása volt, városi gyorsforgalmi utakkal és a lassabban közlekedők elválasztásával.”

„Az éjszakai korlátozást végül 2012. augusztus 25-én oldották fel, ettől a naptól kezdve szabályosan lehettet kerékpárral egész nap használni a hidat.”

https://www.hidepito.hu/wp-content/uploads/2022/05/HIDEPITOK_202104_WEB.pdf

Rövidesen egy konferenciát fognak rendezni Pesten, melyet megelőzően megjelent az egyik szaklap különszáma, amelyet vitaindítónak szántak.

A különszám itt található:

VK 2023. Különszám - KTE (ktenet.hu)

Ebből idézgetek - többnyire gondolatfoszlányokat - a továbbiakban, hátha ezek a tények Szegeden is érvényesek. **Véleményeket is és ellenvéleményeket is, melyekre érdemes gondolni majd akkor, ha a szegedi Belvárosi híd jövője lesz a téma, a feladat.**

Biczók Péter:

Lehet így is!

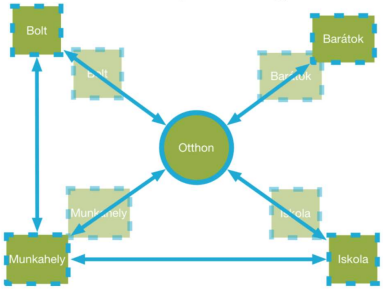


1. ábra: Hollandiai közlekedők 1. Forrás: Chris Bruntlett

Nem véletlen, hogy ezek után lakosaink az autóipar termékeit keresik. Jelenlegi közlekedési rendszerünk az autóipar kiszolgálását tűzte ki célul, a közösségi közlekedés, gyaloglás, kerékpárhasználat csak utógondolat.

tervezni, ha Magyarországon a megtett utak távolsága 2011-ben 43%-ban 3 km alatti, míg további 17% 4-6 km közötti[11]? A megtett utak 60%-a 6 km alatti, melyet a lakosság bármely tagja meg tudna tenni kerékpárral, elektromos rásegítésű kerekesszékkel, triciklivel stb., mégis az előírás a legdrágább és lakosokra legkárosabb közlekedési módot privilegizálja.

Hasonlóan a nemzetközileg mért hipermobilitáshoz[18], mi is hosszabb utakat teszünk meg gyorsabban, miközben a közlekedésre fordított idő összességében nem változik, tehát közlekedéspolitikánk csak a funkciók helyét változtatta meg (4. ábra), a gépjárművet nem használók kárára. Úgy is mondhatnánk, hogy a közlekedésfejlesztés valóban az, ami a neve: a "közlekedés" fejlesztése, és nem az "elérés" fejlesztése[19].



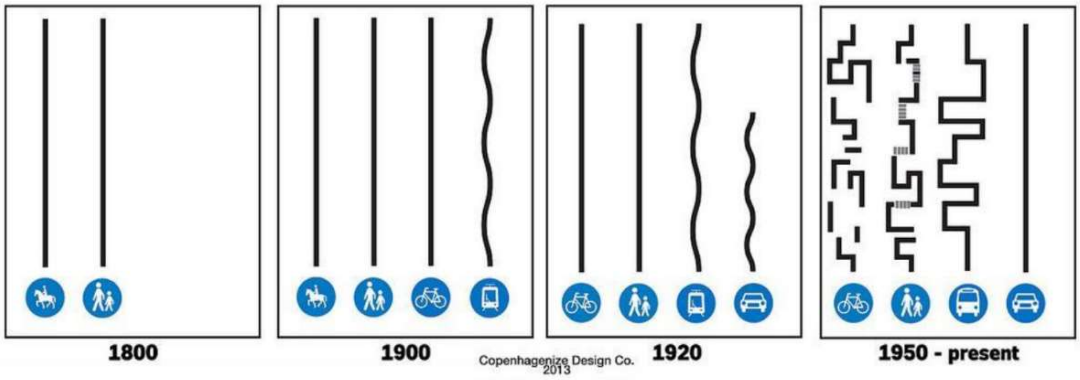
Aza a gyorsabb közlekedés miatt lehetnek távolabb is a barátok, a boltok, az iskolák, a munkahelyek is. Hiszen ugyanannyi időt használunk fel!

A gépjárművek kiszorítása és az alternatív közlekedési módok támogatása nem holmi zöld mozgalom, hanem egyszerű közgazdaságtan. A gyalogos vagy kerékpáros közlekedése közben interakcióba lép társaival és a környezetével[20]. Be tud tévedni egy boltba, le tud ülni kávézni, ebédelni stb. A gépjárművel közlekedő társa, annyi területet igényel, hogy másik 10 vásárlót kell érdekében kirakni (5. ábra)[21]. Vitathatjuk, hogy 10-szer többet is költ ebben a boltban, de két azonos jövedelmű lakos közül a gépjárművel közlekedő bevételének szignifikáns részét az olaj- és autóiparnak adja, míg a gyalogosan, esetleg kerékpárral közlekedő, a bevétel többletét helyi éttermekben is elköltheti, amivel helyben marad a tőke.



Különböző közlekedési eszközök és módok területigénye. Forrás: Cycling Facts 2018, szerző fordítása

A Lánchíd önmagában nem megoldás, viszont alappillére egy emberbarát közlekedési rendszernek, melyet a kerékpárra tervezünk. Amennyiben a kerékpár (teherkerékpár, tricikli, kerekesszék stb.) nem utógondolat, hanem prioritás, úgy minden lakos 8 és 80 év között biztonságban érezheti magát gépjárművektől mentes utakon, övezetekben. Mindenki nyer, hiszen a tömegek sokkal hatékonyabban közlekedhetnek, miközben azok, akik kénytelenek gépjárművet használni – a kellemetlenségek ellenére –, használhatják a gépjárművet is. A kellemetlenséget elég, ha úgy képzeljük el, mint amit ma a gyalogos vagy kerékpáros kénytelen elszenvedni. A 10. ábra jól szemlélteti, hogy ki haladhat egy közlekedési hálózaton egyértelműen, egyenesen és ki kényszerül kerülőket tenni. Egy élhető városban a gépjárművezetők azok, akik kénytelenek kerülőket tenni, hogy azok a közlekedési módok kaphassanak elsőbbséget, amelyeket a város támogatni akar. Valóban, ezek az utak hosszabbak és szennyezőbbek lesznek, mint ha a legrövidebb úton érnék el, viszont csak a kényszerhasználók maradnak a gépjárműnél: a tömegek hatékonyabb, egészségesebb és a társadalom számára biztonságosabb eszközt választják.



10. ábra: Közlekedés-történelem képekben, hogyan közlekedünk A-ból B-be. Forrás: Copenhagenize Co.

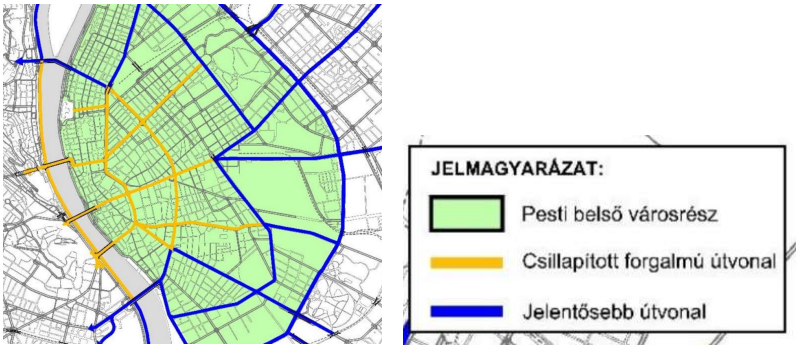
Amikor a közlekedésmérnök vagy a Magyar Autóklub a gépjárművek legrövidebb útjának kialakításán dolgozik[27], annak eredménye nem a környezetszennyezés csökkenése, hanem városaink tönkretétele és az autófüggőség elterjesztése. Számtalan példát láthatunk erre a Budapest az élhető város és fenntartható közlekedés útja felé. A hollandiai Groningen egy éjszaka alatt változtatta át gépjármű forgalmi rendszerét 1977-ben. Míg a gyalogos, kerékpáros a város egyik pontjáról a másikra a legrövidebb utat választhatja, a gépjárművet választók a város külső gyűrűjét használhatják csak a város másik negyedébe való áthajtásra. A kisváros példáját részben vagy egészben átvette mára több tucat nagyváros (Gent, Utrecht, Amsterdam stb.). A budapesti



15. ábra: Haarlemerstraat fejlődése, Amszterdam. Forrás: Amsterdam Archief és Thomas Schlijper

Bősze Sándor Kálmán – Várady Tamás:

A Lánchídon a tesztidőszak befejeztével a mai forgalom mellett legyen megengedett a közlekedés a személyautók részére, de csak a Buda – Belváros közti célforgalom.



A sárga vonalak mentén csillapított (=csökkentett, visszafogott) forgalmat képzelnek el, ezt a helyzetet tartják kívánatosnak, mely kihat az érintett hidakra is, ott is csak a csökkentett forgalom megy majd. A nagyforgalmú utak (kék színnel) ezeket mind elkerülik majd. Azaz:

5. Javasolt lépések

- **A Nagykörúton belüli területeken** javasolt forgalomcsillapított területegységek (lakó-kormányzati övezetek) kijelölése, ahová behajtás csak célforgalomban lehetséges, az átmenő forgalmak a határoló utakon történnek.

Lukács András:

A megújult Lánchídon kizárólag a gyalogosok, két- és háromkerekűek, buszok, taxik, valamint a megkülönböztető jelzést használó járművek közlekedését szabad engedélyezni.

Az elmúlt időszakban több érv is elhangozott az autóforgalom Lánchídról kitiltása ellen.[26] Ezen érvek lényege, hogy az autósok jelentős kerülőutat kénytelenek majd megtenni, így összességében növekszik a megtett kilométerek száma, több lesz a torlódás, és tovább romlik a levegő minősége. Nem utolsósorban pedig sok időt is elveszítenek az autóval közlekedők.

Az elmúlt 60 évben Budapesten sok utat szélesítettek, néhány újat is építettek, a dugók azonban csak egyre növekedtek, és ma már a világon vizsgált közel 1000 nagyváros közül Budapest a 23. legrosszabb helyen áll a dugókban elvesztegetett átlagos időt tekintve.[27] Ez

Budapest a 23. legrosszabb helyen áll a dugókban elvesztegetett átlagos időt tekintve.[27] Ez nem egyedi eset: az új utak építése, illetve a meglévő utak kiszélesítése sehol nem csökkentette a dugókat, hanem épp ellenkezőleg, növelte azokat. A jelenséget sokan tanulmányozták, az egyik elemző, a Texas Transportation Institute kutatásvezetője, a későbbiekben az USA Közlekedési Minisztériumának miniszterhelyettese, Roy Kienitz ezt szemléletesen így fogalmazta meg:[28] „Az utak bővítésével védekezni a zsúfolt közlekedés ellen olyan, mintha az elhízást az öv meglazításával próbálnánk gyógyítani." Az új utak ugyanis

olyan, mintha az elhízást az öv meglazításával próbálnánk gyógyítani." Az új utak ugyanis korábban nem létező, újabb forgalmat gerjesztenek.[29] Ennek egyszerű oka van: a keresletet az ár befolyásolja. Ha az ár alacsonyabb lesz, azaz kevesebb költséggel és rövidebb idő alatt (az idő pénz!) tudunk eljutni valahová, mint korábban, akkor ezt a lehetőséget ki is fogjuk használni. A forgalomgerjesztés jelenségét itthon is sokszor tapasztalhattuk. Ennek egy

használni. A forgalomgerjesztés jelenségét itthon is sokszor tapasztalhattuk. Ennek egy jellegzetes példája volt az M0-s déli szakasza a Duna-híddal együtt. A megépítése előtt a tervezők és a város vezetői azt ígérték, hogy az átadása után mentesülnek a XI. kerület belső útjai a hatalmas kamionforgalomtól és megszűnnek a dugók. Miután megépült a szakasz, a kamionokat kitiltották az érintett belső utakról, így az első ígéret teljesült, ami mindenképp örvendetes volt. Ami a második ígéretet illeti, erről így nyilatkozott nem sokkal az átadás után

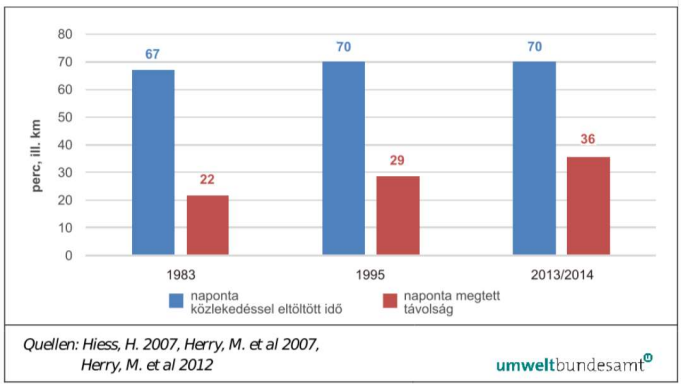
örvendetes volt. Ami a második ígéretet illeti, erről így nyilatkozott nem sokkal az átadás után a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztályának illetékese: „Az M0-ás körgyűrűn az M1-es, M7-es és az M5-ös autópályák közötti szakaszon ma már komoly forgalom zajlik. A mérnökök feltételezték, hogy az elkerülő autópálya tehermentesíti a Bocskai és a Budaörsi utat. Nem így történt. A műszerek az M0-ás átadása után körülbelül két hétig jelezték a járművek számának csökkenését, utána visszaállt a korábbi állapot. Mindössze annyi történt, hogy a teherautókat személykocsik váltották fel." (Népszabadság, 1995. január 6.) Nem tévedés: nem két évtized, nem két év, még csak nem is két hónap, hanem két hét alatt alakultak ki újabb dugók! Hasonló ígéretekkel és hasonló csalódásokkal szembesülhettünk a

Ha viszont — például útszűkítés következményeként – növekszik az eljutás költsége, akkor csökken a kereslet, s nemcsak az adott úton, hanem általában az egész érintett térségben csökken a forgalom. Ezt tapasztalták például az Egyesült Államokban, amikor városi gyorsforgalmi utakat számoltak fel.[30] Ezt bizonyította az a széles körű nemzetközi áttekintés is, amelyben a kutatók a útlezárások, útszűkítések konkrét közel 100 esetét dolgozták fel négy földrész nyolc országában (Görögország, Nagy-Britannia, Németország, Norvégia, Olaszország, Japán, Amerikai Egyesült Államok, Ausztrália).[31] A lezárások különböző okok miatt következtek be: volt, ahol tudatos forgalomcsillapítás részeként tiltották ki az autókat, máskor útfenntartási munkálatok miatt kellett elterelni a forgalmat, több alkalommal pedig természeti csapások (például földrengés) miatti rongálódás következtében kényszerültek kerülő utakra a járművek. A vizsgálat során igyekeztek figyelembe venni mindazokat az útvonalakat, amelyekre az adott útlezárás hatással lehetett. A kutatók az útlezárások, útszűkítések után sehol sem tapasztaltak hosszabb távra kiható közlekedési káoszt, de még a „megszokottnál" tartósabb dugót sem. Ez még olyan váratlan események után sem következett be, mint amikor egy földrengés tett használhatatlanná valamilyen főútvonalat. A forgalom a megmaradó utakon többnyire csak néhány napig volt nagyobb a szokásosnál, majd ennek az ún. alkalmazkodási időnek az elteltével visszaállt a korábbi szintre. Egy másik fontos

ennek az ún. alkalmazkodási időnek az elteltével visszaállt a korábbi szintre. Egy másik fontos megállapítás az volt, hogy az előre elhatározott és meg is valósított forgalomcsillapítási intézkedéseket sehol sem kellett visszavonni amiatt, mert az bárhol is elviselhetetlen forgalmi dugót okozott volna. Egyébként hasonló jelenséget tapasztalhattunk Budapesten is számos alkalommal, például a Nagykörút, az Andrássy út, a Margit híd vagy a Ferenciek tere hónapokig tartó felújításával járó forgalomkorlátozásai idején.

A fentiekből is következik, hogy az az érv sem állja meg a helyét, hogy az autósok időt takarítanak meg, mert a több útfelület biztosításával hamarabb érnek az úticéljaikhoz. Az emberek ugyanis a világon mindig mindenütt átlagosan nagyjából ugyanannyi időt töltenek utazással, naponta mintegy 70 percet, amint az a 4. ábrán látható. (Ezt a jelenséget Marchetti-állandónak is nevezik Cesare Marchetti olasz fizikus után, aki szerint ez az érték a kőkorszak óta változatlan.[33]) Ebből a szempontból nem különbözik például Tanzánia az Amerikai Egyesült Államoktól. Amiben különbség van, az a megtett távolság: az elmúlt évszázadok közlekedésfejlesztései (beleértve a járműtechnológiai fejlesztéseket is) csak az utazások távolságát növelték. Ezt a jelenséget egyébként jól mutatják a Budapesten és környékén az elmúlt évtizedekben végbement változások: a motorizáció növekedése és a közúti infrastruktúra bővítése meghatározó szerepet játszott abban, hogy a lakás, a munkahely, a bevásárlás helye stb. egyre távolabb került egymástól.

Az osztrák Szövetségi Környezetvédelmi Hivatal tanulmánya[34] Ausztria példáján mutatja be a jelenséget. 1983 és 2014 között az országban több mint háromszorosára (1,6 millióról 4,7 millióra) nőtt a személygépkocsik száma, a szövetségi autóutak (Bundesstraßen) hossza pedig több mint kétszeresére (1000 kilométerről 2200 kilométerre). Ennek ellenére (vagy inkább ennek a következtében?) ezen időszakban a közlekedésre fordított idő személyenként átlagosan 4%-kal nőtt! Ami pedig ennél sokkal nagyobb mértékben növekedett, az a megtett kilométerek hossza: személyenként átlagosan 64%-kal (ld. az 5. ábrát!). Lehet azon vitatkozni,



ábra: Az egy személy által naponta közlekedésre fordított idő (perc) és megtett távolság (kilométer) Ausztriában 1983-ban, 1995-ben és 2013-2014-ben

A motorizáció növekedése és a gépjárműveknek biztosított egyre több útfelület más módon is növeli az utazásra fordított időt: az embereknek többet kell dolgozniuk azért, hogy előteremtsék az utazáshoz szükséges anyagi fedezetet. Az emberek közlekedéssel kapcsolatos időmérlegében tehát ezt az időt is számításba kell venni! Például az autózás esetén az utazási időhöz hozzá kell adni a gépkocsi megvásárlásával, használatával és fenntartásával kapcsolatos összes időráfordítást (így egyebek mellett olyan tevékenységekre fordított időt is, mint a gépjármű javítása). Ennek az időráfordításnak a legjelentősebb elemét az autózáshoz szükséges pénz megkeresésével töltött idő teszi ki. Ha a megtett utat az így kiszámolt összes időráfordítással osztjuk el, akkor kapjuk meg az adott utazás úgynevezett társadalmi sebességét. Így számolva az autóhasználat társadalmi sebessége a gyaloglásénak felel meg, és általában jóval alacsonyabb, mint a kerékpározásé. Az autózás társadalmi sebességére Ivan

Molnár László Árpád

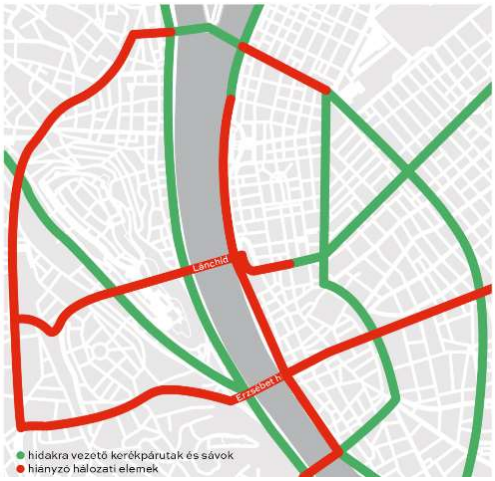
Egyetemes város- és közlekedéspolitikai cél az autó okozta közlekedési és környezeti terhek csökkentése, az elérhetőséget városműködési szempontból kedvezőtlenül érintő mellékhatások még vállalható szintje mellett. **Ebben például lehet közmegegyezés.** Azonban e célok ér-

Meglehet, számos alternatíva készült, csupán nem ismert széles körökben. Példaként négy kiragadott példa, amelyek akár köztes megoldásként is vizsgálhatók lennének: *„lassú forgalmú”* vegyes, több eszközű közterület-használat, 20 km/órás korlátozással kooperatívan; évszaktól, naptól, aktualitásoktól függően változó hídhasználat számos variációval, mint oly sok jó példánál; kísérleti jelleggel hídvám az autósoknak; Budáról Pestre egyirányúsítás, mivel a viszont irányban a két szomszédos híddal könnyebben pótolható a Lánchíd stb.

Koszorú Lajos

kompatibilis a városszerkezet folyamatban lévő változásaival. Ebben a relációban **személygépjárművek közlekedését ki kell zárni**. A változás meg van írva a zajló folyamatokban, halogatása nem indokolt.

Dr. Almássy Kornél:
Ajtay Szilárd
Kürti Gábor



Pető Zoltán

A témához kapcsolódó egyéb megnyilvánulások

Ekés András	Gertheis Antal	Szele András
közlekedési szakértő	mobilitási szakértő	mobilitási szakértő

„A Lánchíd kapcsán zajló vita néhány megszólalástól eltekintve mintha arra korlátozódna, hogy autómentes legyen-e."

„**Az 1960-as évektől évtizedekig uralkodó várostervezési szemlélet a közterületek használatában a gépjármű-közlekedést minden más szempont fölé helyezte, a motorizációt** a közúti kapacitás folyamatos bővítésével próbálta kiszolgálni. Ez a parkoló autók által elfoglalt terek, járdák, a közlekedési balesetek, a fokozódó levegő- és zajszennyezés révén egyre élhetetlenebbé tette a sűrűn beépített belvárost."

„A részben emiatt a külső kerületekbe és az agglomerációba történő kiköltözés viszont az ingázással még több autóforgalmat generált, ezzel az ördögi kör bezárult. A városi közlekedés egyéni gépjárműre alapozott megoldása zsákutcába jutott: a város útjai csúcsidőben megteltek, további bővítésre nincsen tér, a túlkereslet árát az autót választók a torlódásokban elpazarolt idejükkel fizetik meg."

A 2019-ben készült Budapesti Mobilitási Terv rögzíti:

„Felismerve, hogy a városlakók életminőségének javítása csak új, a gépjárműforgalom helyett az embert a középpontba helyező szemlélettel lehetséges, azt a célt tűzte ki, hogy **a fővárosban a személygépjárművel megtett kilométerek aránya 42-ről 30 százalékra csökkenjen**, amit a közösségi közlekedéssel, gyalog és kerékpárral megtett utak arányának növekedése egészít ki.

Az ismét felismert lényeg:

„A Lánchíd nem elég széles ahhoz, hogy a gyalog, kerékpárral, közösségi közlekedéssel és autóval közlekedők mind külön helyet kapjanak."

„Egy ilyen szűk, turisztikai értékkel is bíró belvárosi területen, ahol sokan szeretnének átkelni, a józan ész azt diktálja, hogy a hatékonyabb, helytakarékosabb közlekedési módokat részesítsük előnyben – és ebből a szempontból is a nagy helyigényű autózás van a sor végén."

„A fentiek alapján nem kérdés, hogy a Lánchídnak autómentesnek kell lennie. Ennek megvalósítására ráadásul vissza nem térő alkalmat ad, hogy a híd a felújítás miatt hosszú ideig le volt zárva, az emberek már alkalmazkodtak ehhez a helyzethez, lekerült az autós mentális térképről."

A Lánchíd forgalmi szerepe: „Nem véletlen, hogy a Dunán való átkelések között a közúti forgalomban 4 százalékos részesedéssel bírt a felújítás előtt, ahogy a Dunán átkelő közösségi közlekedésben, kerékpár- és gyalogosforgalomban sem nagyobb a szerepe."

„Véleményünk az, hogy ezek a lezárás időszakában nem voltak láthatók: mitől lesz a legtöbbek számára kedvezőbb az autómentes Lánchíd, és milyen intézkedésekkel kínál alternatívát az eddig ott autóval közlekedőknek."

„A Lánchíd kerékpáros-forgalmát korlátozza, hogy hiányoznak a hálózati kapcsolatai."

„**Nem elég azt mondani, hogy a Lánchíd nem az autóforgalmat szolgálja, azt is oda kell tenni mellé, hogy akkor viszont mit.** Szerintünk az autómentes Lánchíd egy szimbolikus mérföldkő egy élhetőbb város felé vezető úton, ami kisebb léptékű, főként lokális jellegű közlekedési kapcsolatokat teremt Buda és Pest között. Egy közösségi közlekedési korridor, turistákra szabott gyalogoshálózattal és kisebb jelentőségű dunai kerékpáros átkeléssel."

https://telex.hu/velemeny/2023/04/03/lanchid-automentes-tomegkozlekedes-kerekpar



Bachmann Dóra, Orosz Csaba

Lánchíd, 2023, útelágazódások

„Szerzőink a BME Építőmérnöki Karának oktatói.”

„A frissen bevezetett és a 2023 novemberétől majd bevezetendő forgalmi rendet Battonyától Nemesmedvesig, Kolozsvártól Torontóig vitatják a magyarok, székelyek, besenyők. Taxisok, Autóklub, logisztikusok, három kerékpáros szövetség (!), vállalkozók. Pártok, pártcsírák, civilek. Mindenki véleményt nyilvánít. Április elsejére várjuk a Veresegyházi Asszonykórus állásfoglalását.”

„Azaz összesen négy markáns megoldás.

1E megoldás. „FREE”. Visszaáll a 2019-es „eredeti, szabad” állapot. Mindenki szabadon használhatja a Lánchidat. Végeláthatatlan dugók alakulnak ki a munkanapokon. Az autóbuszok is késnek. Megint erős lesz a levegőszennyezés. A dugó hossza önmagát szabályozza. Angolul: „Congestion regulates traffic.”

2K megoldás. KORLÁTOZÁSOKKAL, magánautók nélkül. Dugók nélkül. Budapest százötvenedik születésnapján, 2023. november 17-én, pénteken a Lánchíd járdáin is helyreáll a gyalogosok közlekedése. Az úttesten pedig stabilizálódhat a 2022 december tizenhatodikán bevezetett kísérleti forgalmi rend. BKK autóbuszok, taxik, továbbá megkülönböztető jelzést használó járművek közlekedhetnek a Lánchídon, az úttesten. Közlekedhetnek a kerékpárok, a motorkerékpárok. (Biztos, hogy nekik is ott a helyük?) Magánautók, cégautók, japán, kirgiz turistabuszok nem használhatják a hidat. Semmi pénzért. David Beckham sem. Dzsudzsák Balázs sem. „Traffic is restricted for cars and for touristic buses.” Bár az illetékesek ezt nem tudják, hasonló forgalmi rend van érvényben 2022 óta munkanaponként, nappal a legendás London Bridge-en.

3Kv jelű megoldások. KORLÁTOZÁSOK variációkkal, kisebb engedményekkel. Sokan érvelnek a mozgássérültek, a rolleresek, a gördeszkások, a kölcsönzött, közösségi autókat használók mellett. Ezeket az engedményeket azonban rendkívül nehéz ellenőrizni. Csak példaként: Budapest környékén többszázezer mozgássérült igazolvány van közkézen. A mozgássérültek feltűnően nagy részarányban használnak terepjáró autókat. Közben sok, valóban sérült polgártársunk a magas lépcsőjű hannoveri villamosokra próbál felkapaszkodni. Ilyen rendezést, ilyen megoldást rövid távon nem tartunk életszerűnek. Öt-hét éves távlatban persze sok minden elképzelhető.

4H megoldás. Mérlegelhető a „vészhelyzeti hídvám”, a „vis maior HÍDVÁM” is. HÍDVÁM rendkívüli esetekre! Életmentés, egészségügyi vészhelyzet, családi vészhelyzet. (Példának okáért hídhasználat nélkül valaki lekésné egy közeli rokona esküvőjét, diplomaosztó ünnepségét.) Orvos, háziorvos súlyos beteghez siet. Ilyen esetekben egy jelentős, de méltányos hídvám megfizetésével a bajban lévő közlekedő ember átkelhet a Lánchídon. Előzetes becslésünk szerint ez a kivételes díj mintegy 20 euró, nyolcezer forint lehetne munkanapokon. Éjszaka és hétvégén a kedvezményes "vészhelyzeti hídvám" 10 euró, négyezer forint körül alakulhat. A HÍDVÁM mérlegelhető turistabuszok esetében is, 100-300 euró értékben. Más elképzelések szerint a közelben lakók vásárolhatnának „havi hídvám matricát”.

„Mindegyik változat mellett és mindegyik ellen szólnak valós érvek.”

Ennek kimondása rendkívüli jelentőségű az egész ügy szempontjából.

A szakma nem tud egyebet tenni, mint bemutatni a lehetséges változatokat, majd azok mindegyikéről elmondani az előnyöket és a hátrányokat is.

„1965 után, majd 1990 és 2022 között számos európai folyó hídja vált gyalogos (gyalogos-kerékpáros) híddá. A prágai Károly híd, a regensburgi Duna híd, a „Steinbrücke”, a heidelbergi Neckar híd, a zaragozai Ebro híd, Pozsonyban az egyik régi Duna híd. Néhány híd pedig megmaradt eredeti funkciójában. Példaként említsük meg Londont (Tower–Bridge) vagy Bristolt (Clifton Suspension Bridge, Avon folyó). De elrettentő politikai példa is van. A Lánchíd egyik elődje, az 1825 körül épült, 250 méter hosszú londoni Hammersmith Bridge szintén finanszírozási csapdába került. 2019 áprilisától hosszú időre lezárták. Várhatóan hat és fél év szünet után, 2025-ben nyílhat meg a motorizált forgalom számára.”

Lánchíd, 2023, útelágazódások (nepszava.hu)

„Kovács Kázmér, a Magyar Autóklub jogi bizottságának elnöke az M1 műsorában úgy fogalmazott, „túltolja" a közlekedési elképzeléseit a főváros, amely a Dunán való egyébként is kevés átkelési lehetőség közül venne el egyet. Hozzátette, reméli, a pesti alsó rakpart és a Lánchíd együttes lezárása nem fog megtörténni. A szakember megjegyezte, még a Szabadság híd lezárása is szóba jött, de a Magyar Autóklub ezt ugyancsak ellenzi. Bízunk abban, hogy a főváros rájön, minden ilyen kísérletezgetés kontraproduktív, mert ellentmond a városzöldítési terveknek. Az autósok egy budapesti híd lezárásával körülbelül 30 ezer kilométerrel többet kénytelenek autózni."
https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2022/12/ellenzi-a-lanchid-automentesiteset-a-magyar-autoklub

„… kétségesnek látjuk, hogy a Lánchíd útpálya-keresztmetszete a buszos és kerékpáros funkciókat csak az autós közlekedés teljes kitiltása árán tudja kiszolgálni."
„Problémának és veszélynek érezzük ugyanis, hogy

- - a közúti kapacitások megnyirbálásának hatására (új alternatív szállítási kínálat nélkül) a torlódási index összességében növekszik, ami végeredményben nem szolgálja a klímavédelmet sem;
- - aggasztó, hogy egy 2015ös szakmai tanulmány megállapítása szerint „a kerülőútra kényszerülő gépjárművek naponta 29.000 járműkilométerrel és 1100 járműórával növelik a közúti forgalom teljesítményét";
- - kifogásoljuk a Lánchíd közúthálózati szerepének bagatellizálását, hiszen annak forgalma jóval nagyobb, mint például a Szabadság hídé, vagy mint a dunaújvárosi 2x2 sávos Pentele hídé; problémának látjuk, hogy a Lánchídtól északra közismerten hídkapcsolati hiány van (ez az egykori Kossuth híd, sokáig napirenden tartott közúti alagút helye), ezt a hálózati hiányt a Lánchíd kiiktatása csak elmélyítené;
- - probléma továbbá, hogy az október 27én a Főváros, a zöld- és kerékpáros szervezetek és az Autóklub által közösen aláírt intézkedési célok értelmében a pesti alsó rakpart Lánchídtól délre eső szakasza (még csak időszakosan, távlatban opcionálisan) kieshet a hálózatból, és amennyiben Lánchíd is kiesne, úgy az id. Antall József rakpart hálózati értéke is egyszeriben „megsemmisülne".

Ellenezzük tehát a város működőképességének adott „pofon" megtöbbszöröződését."
https://www.autoklub.hu/klub/hirek/szakmai-allaspont/

„Sem az autósok teljes kitiltását, sem a Lánchíddal párhuzamosan a Szabadság híd egyirányúsítását nem tartja kellően megindokolhatónak az autóklub jogi bizottságának elnöke. Lapunknak azt mondta, hogy az elképzelés megvalósítása újabb lépés lenne az autósok fokozódó kiszorításához vezető úton, ha a lezárásokat ráadásul semmilyen alternatív útvonallal, újabb Duna-híd megépítésével nem kompenzálják."
Jól érzékelik? A személyautós közlekedés kiszorítása, csökkentése a cél, ugyan iért kellene ehhez bármiféle kompenzáció?
„A dokumentum szerint az egyik korlátozási formaként az szerepel, hogy a jövőben teljesen kitiltják az autókat a Lánchídról. A másik pedig, hogy az egyik irányban megnyitják az autós forgalmat, ugyanakkor egyirányúsítják a Szabadság hidat is, így a két híd együttesen biztosítaná a kétirányú autóforgalmat. Mi egyik verziót sem tartjuk elfogadhatónak. Úgy véljük, a főváros javaslata egy újabb lépés az autósok fokozódó kiszorításához vezető úton" – fogalmazott Kovács Kázmér, aki szerint elvileg ugyan az írásbeli alternatívák szerint nem kizárt

az sem, hogy az autók újra a korábbihoz hasonlóan vehessék birtokba a teljes Lánchidat, de a szándék gyaníthatóan nem ez."
„A szakértő szerint problémás lesz, ha a korlátozásokat a jelenlegi forgalom mellett nem is tervezik ellensúlyozni semmivel, és a lezárt szakaszok helyett a jövőben sem kínálnak alternatívát az autósoknak, holott a városnak nem lezárásokra, hanem a jelenleginél is több dunai átkelőre lenne szüksége.
Megint a kompenzáció, valamilyen kárpótlás jelleggel, igénye! Nyilván nem akarja érteni az intézkedés lényegét.
Jobb, ha tudjuk, hogy a „Szakértő" sem mérnök, hanem egy jogász, aki éppen az Autóklubnál kapott munkát.
Ha egy mérnök elolvas 10 jogszabályt, akkor ő már ettől jogi szakértő?
Nem olyan ez, mintha a Teremtő a 8. napon a Lánchidat eleve a személyautókkal együtt teremtette volna meg és ezt belerakatta volna a Bibliába, mint megmásíthatatlant.
Mintha előjogaik lennének.
https://hirado.hu/belfold/cikk/2022/11/22/a-magyar-autoklub-nem-tudja-elfogadni-karacsony-jelenlegi-tervet-a-lanchid-lezarasarol
Mintha a szegedi rakpart autómentesítését ellenző autós lobbit hallanám. Egy – a város lakosságához képest – kis létszámú, de hangos csoport ugyanezt fújja. Jól értékeli Szegeden azt, hogy a Város vezetése szavazatvesztéstől tartva meghalja őket.

A Magyar Autóklub közleménye szerint:
„Karácsony Gergely 3 éve tervszerűen igyekszik kiszorítani az autósokat a belvárosi utakról, mert helyette biciklis paradicsomot álmodott a főváros hatalmas épületei közé. Az láthatóan nem zavarja a főpolgármestert, akinek nincs jogosítványa, hogy a várostervezési szakemberek szerint Budapest adottságai ezt nem teszik lehetővé."
Itt is természetesen
„A felháborodás hatalmas volt, mivel ennek kapcsán egyáltalán nem konzultált a szakmai szervezetekkel, és nem végeztetett reprezentatív közvélemény-kutatást (csakúgy, mint közvetlenül előtte a pesti alsó rakpart kapcsán)."
Mi is, milyen is lett volna?
„A Lánchíd lezárása illeszkedik a tervszerű autósüldözésbe." Nahát!
„A tervezet ellen tiltakozott a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, a Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete és az Országos Taxis Szövetség is. A szakmai érvek ellen a főpolgármester mindössze azt tudta felsorakoztatni indokként, hogy Budapest történelmi belvárosa sokkal több annál, hogy autópályaként tekintsünk rá."

„Balogh Samu, a főpolgármester kabinetfőnöke szerint a másfél éves lezárás bebizonyította, hogy nem omlott össze a főváros közlekedése, az autósok megtalálták az útvonalukba igazítható átkelési lehetőséget. A szomszédos hidak felvették a Lánchíd korábbi forgalmát, miközben a hídhoz vezető utakon megszűntek a mindennapos torlódások.
„Érdemes lenne megkérdezni a környéken élőket, akarják-e, hogy újra zsúfoltság és dugók legyenek a környékükön""
https://kozlekedesbCztonsag.kti.hu/kie-legyen-a-lanchid/
És így tovább a világ végéig!

Az ún. szakmai, társadalmi vitához
Minden hasonló esetben automatikusan beugrik az, hogy ilyen vitákat kell rendezni és akkor minden megoldódik. Ez súlyos tévedés!

Egy szemműtét esetén ilyesmi fel sem merül, mert a laikusok nem mondhatják ki azt, hogy a hályogműtét HELYETT gipszeljék be a lábát vagy vegyék ki a bal oldali tüdejét.
A hídépítés is egy szakma, melyet laikusok, kóklerek, pancserek nem látnak át.
A Lánchíd útburkolatának szélesítése csak horribilis összeggel lenne megoldható, de értelme sem lenne, mert a rávezető és az elvezető utak szélesítésére sincs hely. A fizikai akadályokat mindenkinek objektívként kellene kezelni akkor is, ha kezdetben a tudatlansága miatt addig ismeretlenek.
Mi értelme van az olyan vitáknak, ahol a szemben álló felek egymást kizáró, ellehetetlenítő érveket védenek és ráadásul azokból egy cm-t sem hajlandók engedni.
Az ilyen „viták" inkább a társadalom tájékoztatására, lenyugtatására, a kompromisszum elfogadására lennének jók. Be lehetne mutatni, hogy az első blikkre beugró ötleteknek milyen következményei lennének.

Ami nyilvánvaló és ami várható
Nyilvánvaló az, hogy

- még a szakemberek is rendkívül megosztottak, szint a vizet hasonlítják a tűzhöz jelleggel,
- nem is beszélve a fővárosi társadalomról.
- A pártpolitika mára már a téma minden mozzanatába befészkelte magát annyira, hogy már-már a Főváros-Kormány ellentétére épül minden. A Kormány autósüldözésről, autósellenességről, a Főváros a klímaváltozásról kommunikál. Itt is két részre szakadt a Főváros. Az is jól jellemzi a helyzetet, hogy a szakemberek az ellenzéki médiában (Népszava, Telex) publikál.
- **„Mindegyik változat mellett és mindegyik ellen szólnak valós érvek."**
  Tehát ún. tiszta, egyértelmű megoldás itt sincs és Szegeden sem lenni!
- Természetes az, hogy egy hasonló vita estén a szegediek is ugyanide, ugyaneddig tudnának eljutni. Kompromisszum kell.
- Mivel kicsiben ugyanez várható, lehetőleg ezeknek elébe kellene menni.

Ami megjósolható:
ha döntés születik is, az politikai lesz.

Mit tehetünk?
Várjuk, figyeljük az újabb tárgyalásokat, egyeztetéseket.

Szeged, 2023. IV. 7.