

## **Autópálya vagy városi közlekedés Budapest szívében? A Magyar Kerékpárosklub álláspontja a Keleti pályaudvar - Erzsébet híd közlekedési tengely helyzetéről és lehetséges fejlesztéséről**

Budapest közepén – egy korábbi téves közlekedéspolitikai döntés miatt – autópálya halad keresztül. Az Erzsébet hídon 2x3 sávban áramlanak be a gépjárművek a Kossuth Lajos utcába, a Rákóczi útra és a rakpartra. Akadályozzák a városi közlekedést, zajjal és szennyezett levegővel terhelik a környezetet. A buszsáv ellenére a közösségi közlekedés járművei (amelyek lényegesen több embert szállítanak, mint az itt sűrű sorokban áramló személyautók) nem tudnak akadálymentesen haladni, gyalogni lehetetlen a környezet szennyezettsége miatt, és természetesen kerékpározni sem lehet, mert nincs rá hely. Az „autópálya” miatt nem működnek mára az út menti üzletek sem, ezek nagy része ugyanis már rég bezárt. Pedig a belvárosban ezekre a funkciókra lenne elsősorban szükség, ezeket kellene kiszolgáltatni a közlekedési infrastruktúrának is.

Ez az „autópálya” mára akadály a fejlesztéseknek („Budapest szíve”, a „Belváros új Főutcája” stb.) amelyekkel a tervezők – nem kis részben tanulva a korábbi közlekedéspolitikai hibákból – törekednek városunk belső részét élhetőbbé, átjárhatóbbá, lakhatóbbá tenni. A szakemberek szinte példa nélküli módon, egyöntetűen állítják, hogy meg kell szüntetni a belvárost kettészelő „autópályát”. Úgy kell átalakítani, hogy megfeleljen a közlekedés igényeinek, lehetővé tegye a boltok működését, miközben a környéken lakók és dolgozók számára élhető feltételeket, csendet és tiszta levegőt biztosítson.

Az említett fejlesztések tervezése során rendre előkerül a kérdés, mi legyen a Kossuth Lajos utcával, a Rákóczi úttal, az Erzsébet híd közlekedésével. A tervezők javaslatai általában az egyéni gépjárműforgalom kapacitásának csökkentését, a felszíni közösségi közlekedés fejlesztését (például a villamos visszaépítését), a gyaloglás feltételeinek javítását és a kerékpáros közlekedés lehetőségének biztosítását tartalmazzák. Egyöntetű szakmai vélemény, hogy itt nem létezik más alternatíva. Azonban ilyen mértékű változásokat végrehajtani Budapest életében nem könnyű.

Érdekek, vélt vagy valós igazságok ütköznek egymással, sokszor olyan erővel, hogy azt már a – tételezzük fel – jó szándékú politika sem tudja (meri) felvállalni. Ezért nem születik érdemi döntés a témában hosszú évek óta, csak foltozgatások, rész megoldások, vagy éppen semmi, például a gyalogos és kerékpáros közlekedés javítása érdekében.

Mint mostanában, amikor a „Belvárosi Főutca” projekt folytatódik, összekapcsolva a már elkészült, de a Kossuth Lajos utcával egymástól elválasztott két részt. Elkészül a felszíni gyalogos átkelés, megépült az új Március 15. tér, ott már kerékpározni is lehet, de a Kossuth Lajos utcára senki sem fog gyalogosként ráfordulni a hatalmas forgalom miatt, és a kerékpárral közlekedő sem tud majd például Budáról átjönni a szép pesti Duna-partra, vagy az Astoriához, az új, csodásan kerékpározható Kiskörúthoz.

A tervező látva a problémát, keresi a megoldást. Az egyéni gépjárművektől nem vehet el

egyetlen centit sem, mert nem engedi a politika, ezért a járda kárára kíván kapacitást növelni. „Nem tudnak haladni akadálymentesen a buszok a mostani buszsávon? Tegyük ezeket be középre. Csak éppen ehhez egy picit el kell venni a járdákból is. Nem lehet a hídon, az útfelületen helyet biztosítani a kerékpározásra? Menjenek a járdán!”

Tiltakozunk az ellen, hogy – akár ideiglenes jelleggel is – a gyalogos felület kárára fejlesszenek járműközlekedést. Az ilyen „megoldások” csak fokozzák a problémákat. Ezért szervezetünk, a Magyar Kerékpárosklub csak olyan fejlesztést támogat, ami komplexen kezeli a közlekedési szakma által már rég leírt problémát: városunk szívében nincs helye autópályának.

Budapest, 2011. 09.02.

László János  
a Magyar Kerékpárosklub elnöke