

Összhangban embertársainkkal és a természettel

A Levegő Munkacsoport álláspontja a 10-es út mentén kialakult helyzetről

Mit kerül el a 10-es út első szakasza?

Állítólag azért kell megépíteni a 10-es út első szakaszát, hogy elkerülje a településeket. A szóban forgó **útszakasz valójában egyetlen települést sem kerülne el.** A tervezett új, kétszer kétsávos, mintegy 4 kilométer hosszú szakasz a már meglévő kétszer egysávos úttól mintegy száz méterre (egy hosszabb szakaszán pedig csupán 20 méterre) haladna. Az ürömi csomópontnál kezdődne és Pilisvörösvárig déli határánál (pontosabban, a 16. km-nél) érne véget. Az új út egyik végén, az ürömi leágazásnál a kétszer egysávos budapesti Bécsi úthoz, a másik végén pedig Pilisvörösvár szintén kétszer egysávos főutcájához csatlakozna – **azaz mindkét esetben három sáv torkolna egy sávba!** Amennyiben megépül, a becsatlakozásoknál hatalmas dugók alakulnak majd ki mindkét irányban, jelentősen súlyosbítva még a mostani helyzetet is. Annak, hogy ezen útszakasz megépítése fontosabb, mint a Pilisvörösvárt elkerülő út mielőbbi megvalósítása egyetlen „indokát” látjuk: a Solymári Önkormányzat már jóváhagyta egy cég kérelmét, hogy az új út mellé egy nagy bevásárlóközpontot telepítsen. (Sajnos, nem ez lenne az első eset, hogy egy külföldi magáncég beruházását több milliárd forint közpénzzel ilyen rejtett módon támogatják.) Ez a bevásárlóközpont még tovább gerjesztené a személyautó- és kamionforgalmat!

Az új útszakasz a völgy mélyén, az Aranypatak mellett, vízenyős területen húzódna. Ez azt jelenti, hogy az komoly töltésen kell feküdnie. A környezeti hatástanulmányban semmilyen konkrétumot nem lehet találni arról, hogy honnan és miként képzelik el az ehhez (valamint a bevásárlóközponthoz és hatalmas parkolójához) szükséges **irdatlan mennyiségű építési anyag szállítását.** Vajon melyik településen keresztül, és hány hónapig szállítanák?!

Ha más szakaszokat építenének, akkor az segít-e a településeken?

Amennyiben olyan útszakaszokat építenének meg, amelyek valóban elkerülik a pilisi településeket, akkor ez enyhíthetné ezeken a településeken belül a közlekedési gondokat és a környezeti ártalmakat. Így például **Pilisvörösvár esetében** célszerű lenne megépíteni azt az utat, amely már létezik a város szerkezeti tervében, és ténylegesen **elkerülné** a várost úgy, hogy keleten észak felé elhagyja a jelenlegi 10-es utat, majd a Terranovánál visszatér oda. Ez **azonnali megkönnyebbülést hozna a városnak, ráadásul jóval kisebb költséggel.**

Az új 10-es út Pilisvörösvár és Keszthely közötti 18 km-es szakaszának megépítése viszont teljesen bizonytalan. Erre a szakaszra még nem készültek el a hatásvizsgálatok, a terveket még nem fogadták el. A Piliscsévi Ön-

kormányzat és a környezetvédelmi hatóság csak úgy járult hozzá az út megépítéséhez, ha az mintegy két kilométeren keresztül alagútban halad. Az állami költségvetés súlyos hiányát és rendkívül magas adósságállományát is figyelembe véve kétséges az is, hogy mikor lesz pénz a megépítésre. Egyes hírekkel ellentétben ugyanis az Európai Unió nem ad pénzt az út építésére. A bajokat még tetézi, hogy az elkészült tervek szerint erre a szakaszra csak két helyen, Keszthely térségében és Pilisvörösvár után lehet ráhajtani. Ebből következik, hogy Pilisjászfaluról, Piliscsabáról, Tinnyéről és a Zsámbéki medencéből Budapest irányába közlekedők akkor is **Piliscsaba és Pilisvörösvár főutcáján** lesznek kénytelenek autózni, ha hosszú évek múlva megépül az új út.

A megfelelő eredmény eléréséhez egyéb intézkedéseket is meg kellene hozni. Így például forgalomcsillapítást kellene bevezetni a településen belül, valamint biztosítani kellene azt, hogy nem épülnek újabb olyan létesítmények, amelyek jelentős személygépkocsi-, illetve kamionforgalmat vonzanak. Amennyiben ezek az intézkedések elmaradnak, akkor ugyanolyan helyzet alakulhat ki, mint Dél-Buda térségében...

Ha az új 10-es út teljes egészében megépülne, **akkor is csak egy sáv fogadná az akkor már három sávon Budapest felé haladó gépkocsi-áradatot** a Bécsi úton, amely már jelenleg is telített. Tehát még nagyobb – több kilométeres – dugók alakulnának ki a Bécsi út előtt. Van-e ugyan távlati tervek arra, hogy további utakat építenének, amelyek állítólag levezetnék ezt a forgalmat. Ezek megvalósulása több mint 150 milliárd forint, jogi akadályok és hosszú évek kérdése. Ennél is sokkal súlyosabb baj, hogy ezek az utak Óbudát és Békásmegyert érintenék, ami az ottani lakosság kemény ellenállását váltaná ki. Már most is állandóak a lakossági panaszok a hatalmas forgalom miatt. Ha ezek az utak valamikor mégis megépülnének, akkor sem tudnak majd jobban bejutni a járművek a fővárosba: mindenki számára nyilvánvaló, hogy **Budapest már a jelenlegi forgalmat is alig tudja elviselni,** és ennek bármilyen fokozása közlekedési szempontból is megengedhetetlen.

A külföldi és hazai tapasztalatok egyaránt bebizonyították: a városba vezető utak bővítése nem enyhíti a közlekedési és környezeti problémákat, hanem csak fokozza azokat. Még **a világ leggazdagabb országaiban sem tudtak ilyen módon úrrá lenni ezeken a gondokon.** Tehát nekünk más megoldást kell keresnünk.

Az új 10-es út megépítése a Bécsi úttól Keszthelyig több mint 30 milliárd forintba kerülne, és több évet venne igénybe. A megépíteni javasolt további utakkal együtt az összes építési költség meghaladhatja a 150 milliárd forintot. Vajon ebből az összegből (vagy akár ennek a töredékéből) nem lehetne-e valóban megoldani a problémát – meghez hozzá emberbarát módon és rövid idő alatt?

Hogyan oldható meg a személyforgalom?

A megoldás egyik kulcseleme az esztergomi vasútvonal. **Négy év alatt megvalósítható lenne itt egy sűrű közlekedésű, minden igényt kielégítő, korszerű elővárosi vasút a szükséges ráhordó járatokkal és parkolókkal.** Ennek teljes költsége mintegy 30 milliárd forintot tenne ki, azonban már 10 milliárd forint befektetéssel, lényegesen rövidebb idő alatt is jelentős javulás érhető el.

A probléma enyhítésére javasolható a buszjáratok átmeneti sűrítése. A legutóbbi (2000. évi) forgalomszám-lálás adatai szerint egy átlagos munkanapon a 10-es úton busszal 10800-an lépnek be Budapestre, míg személygépkocsival 14400-an (további 2600-an pedig tehergépkocsival). A főváros határán naponta 240 busz, 8900 személygépkocsi és 1860 tehergépkocsi lép be. Csak a buszokat és a személyautókat számításba véve megállapítható, hogy **az utasok 40 százalékát a járművek 2,6 százaléka szállítja (a buszok), a többi 60 százalékát pedig a járművek 97,4 százaléka (a személyautók)!**

Mindössze másfél milliárd forintból néhány hónap alatt üzembe lehet helyezni annyi korszerű, alacsony károsanyag-kibocsátású autóbust, amely a meglévő állománnyal együtt kényelmesen el tudná szállítani mindazon utasok felét, akik jelenleg személygépkocsival közlekednek a 10-es úton. A személygépkocsi forgalom ilyen mértékű csökkenése pedig azt eredményezné, hogy mind a busszal, mind a továbbra is autóval utazók jó tempóban közlekedve, rövidebb idő alatt érnék el uticéljukat. Ez azonban csak ideiglenes megoldás lehet, hiszen ezek a járművek is terhelnék az utakat, balesetveszéllyel és egyéb módokon zavarva a települések életét. Nem tudnák azt az utazási kényelmet sem biztosítani, mint a vasút. Természetesen ennek csak akkor van értelme, ha a buszok haladni tudnak, és nem a dugókban állnak.

Nemzetközi tapasztalatok szerint önmagában még a legjobb tömegközlekedés mellett sem várható, hogy az autóval utazók nagy része arra átváltson. Szükség van a személygépkocsi-forgalom ésszerű korlátozására is. Ennek számos módja ismeretes: különböző forgalomtechnikai megoldások, megfelelő mértékű parkolási díj kivetése a nem helyben lakók részére, esetleg útdíj bevezetése a fővárosban. Ez is viszonylag rövid idő alatt megoldható, amennyiben van hozzá politikai akarat.

Van még egy lehetőség, ami nem kerül pénzbe (sőt, jelentős megtakarítással jár!) és egy-két hónap alatt megvalósítható. Ez az ún. telekocsi-rendszer, ami Nyugat-Európában már számos helyen sikerrel működik. Lényege, hogy **nem egy ember ül egy kocsi** (amint az a 10-es úton többnyire tapasztalható), hanem három, négy, esetleg még öt is. Ehhez csupán egy olyan központot kell kialakítani minden településen, amely egyezteteti az igényeket, megszervezi azt, hogy az egymáshoz közel lakók része ilyen módon tudja megoldani mindennapi közlekedését. (Sőt, Nyugaton általában már erre sincs szükség, csak egy jól működő internetes honlapra.) Ezzel a módszerrel akár a felére is csökkenthető lenne a 10-es úton Budapestre irányuló személygépkocsi-forgalom.

Hogyan oldható meg a teherforgalom?

A 10-es úton a teherforgalom teszi ki az összforgalom közel 20 százalékát. Elsősorban a nehéz tehergépjárművekre kell megoldást találni, hiszen a 10-es úton ezek alkotják az összes tehergépkocsi-forgalom több mint 70 százalékát. Kérdés, hogy vajon továbbra is az ország összes adófizetőjének kelljen-e fizetni sok milliárd forintot a kamionok által okozott bajok elkerüléséért?

Javasoljuk, hogy **a nehéz tehergépkocsik után** üzemeltetők olyan mértékű **útdíjat fizessenek, ami megfelel az általuk okozott károknak és a részükre szükséges útépítés- és fenntartás költségeinek.** Az Európai Unió jogszabályai szerint ez lehetséges minden olyan útvonalon, ahol azt a közlekedésbiztonsági követelmények indokolják. A 10-es út ilyen.

Meg kell teremteni az áruforgalom korszerű szervezési feltételeit is annak érdekében, hogy minél kevesebb legyen az alacsony kihasználtságú, illetve üresjárat. Szükséges továbbá a tehergépjárművek környezetvédelmi, műszaki, közlekedésbiztonsági ellenőrzésének számottevő szigorítása. Elengedhetetlen a vasúti teherfuvarozás feltételeinek jelentős javítása is.

Tudomásunk szerint nem készült olyan felmérés, amely kimutatta volna, hogy a térségben honnan hová, mennyi tehergépkocsi közlekedik. Így szinte lehetetlen további konkrét megoldási javaslatokat kidolgozni. Ha például a forgalom nagy része a pilisi térségből indul vagy oda érkezik, akkor ösztönözni kell egyes, nagy kamionforgalommal járó tevékenységek áttelepítését olyan területekre (így például a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ köré), ahol az környezeti és közlekedési szempontból is a legkedvezőbb.

Mit kaphat a térség cserébe?

A tehergépkocsi forgalmát csökkentő említett intézkedések esetleg munkahelyek megszűnésével és az önkormányzatok bevételeinek csökkenésével járhatnak majd a 10-es út menti településeken. **Ha azonban az állam megtakarít 150 milliárd forint útépítést, akkor miért ne adhatná oda ennek az összegnek legalább egy részét a térség önkormányzatainak?** Ebből bőven jutna arra, hogy a vasutat, a tömegközlekedést fejlesszék, felújítsák a már meglévő utakat, és támogassák sok olyan környezetbarát munkahely létrehozását, amelyek megfelelnek a térség adottságainak és az átlaghoz képest magasán képzett humán erőforrásának (így egyebek mellett a korszerű technológiák terén, az épületfelújításban, az energiahatékonyság javításában, az idegenforgalomban, a biotermesztésben, a különböző szolgáltatásokban). További előnye ennek a megoldásnak, hogy jelentősen javulna a környezet állapota és a lakosság életminősége.

Csak olyan megoldás fogadható el, amely a lehető legnagyobb mértékben egyezteteti az eltérő érdekeket, ugyanakkor tiszteletben tartja minden embertársunkat, és élhető lakókörnyezetet biztosít mindenkinek. .
Ilyen megoldást szorgalmaz a Levegő Munkacsoport.

A témával kapcsolatban várjuk az Ön véleményét is az alábbi címen:

*Levegő Munkacsoport, 1465 Budapest, Pf. 1676, Telefon: (1) 411-0510, fax: (1) 266-0150, E-posta: levego@levego.hu.
Honlapunk, ahol további tájékoztatást talál: www.levego.hu*