

## Civil szervezetek álláspontja az M0-s autópálya északi szakaszáról

Az utóbbi időben egyre több hírt hallhatunk, olvashatunk az M0-s autópálya északi szakaszának továbbépítéséről a 2-es úttól a Dunán keresztül a 11-es útig, majd a 10-es útig. A híradások és a hivatalos nyilatkozatok mind az új beruházás előnyeiről szólnak annak ellenére, hogy gazdasági, területfejlesztési, szociális, közlekedési és környezetvédelmi szempontból egyaránt sokan megkérdőjelezzik annak értelmét. Ezeket az észrevételeket az államnak és az érintett önkormányzatoknak erkölcsi és törvényi kötelessége nyilvánosságra hozni. (A személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló törvény kimondja: „Az állami vagy helyi önkormányzati feladatot, valamint jogszabályban meghatározott egyéb közfeladatot ellátó szerv és személy a feladatkörébe tartozó ügyekben – ideértve a gazdálkodásával kapcsolatos ügyeket is – köteles elősegíteni a közvélemény pontos és gyors tájékoztatását.”) Ezt annál is inkább meg kellene tenni, mivel igen jelentős összegű közpénz felhasználásáról és sok ember életét közvetlenül érintő tervekről van szó.

Az M0-s autópálya északi szakaszának (a 2-es út és a 10-es út közötti rész, beleértve a Duna-hidat is) megépítése több mint 100 milliárd forintba kerülne. Ezen az útvonalon, illetve annak egyes szakaszain az előrejelzések szerint naponta egy irányban összesen mintegy 40 ezer jármű haladna el. Túlnyomó részben ugyanazok a járművek használnák az utat mindkét irányban, és mindennap ugyanazok a járművek vennék igénybe. Ebből megállapíthatjuk, hogy a beruházás járművenként 2,5 millió forint támogatást jelent. Aligha lenne nehéz olyan közlekedési vagy más beruházást találni, amelynél az említett 100 milliárd forintot jóval nagyobb hatékonysággal lehetne felhasználni. (Egy új munkahely létrehozása például átlagosan 3-4 millió forintba kerül.)

Az északi szakasz megépítése ellentmond a térség gazdasági érdekeinek. A Pilisi térséget és a Budai hegységvidéket a biológiai gazdagsága és a viszonylagos nyugalom miatt választották egyre többen a lerobbant nagyvárosból menekülve. Az itt áthaladó úthálózat forgalmát, hasonlóan az EU egyre jobban terjedő gyakorlatához, alá kell vetni az ott élők és a természet védelme érdekeinek.

Vajon ezzel a hatalmas beruházással javulnak-e közlekedés feltételei Budapesten? Még a az 1990-es évek közepén független szakértők számítógépen modellezték a várható helyzetet, és egyértelműen kimutatták, hogy az M0-s északi szakaszának megépülése esetén Észak-Budapest egész térségében számottevően növekedni fog gépjármű-forgalom. (Ez egyébként modellezés nélkül is bárki számára nyilvánvaló lehet, ha megtekinti a Dél-Buda térségében kialakult helyzetet.) Ráadásul amennyiben az északi szakasz vagy akár csak a Duna-híd most épülne meg, mielőtt még elkészül az M0-s keleti szakasza a gödöllői átkötés nyomvonalán, akkor az M3-as autópályán haladó járművek jelentős része az M0-s északi szakaszára zúdul majd, még elviselhetetlenebb forgalmat és környezetszennyezést okozva a térségben.

Még ha valamilyen csoda folytán a többletforgalom elmaradna, ez a szakasz akkor is csak legfeljebb 3-4 ezer járművel mentesítené a főváros egyéb útjait, hiszen az itt haladó forgalom 90 százaléka nem a fővárost északra elkerülni kívánó járművek teszik majd ki (mint ami az eredeti tervek szerint a környékű létesítésének a célja), hanem azok, amelyek a fővárosba irányulnak, illetve onnan indulnak. Ma naponta mintegy fél millió gépjármű közlekedik Budapesten (és hasonló mennyiségű áll az utakon és a parkolóban, akadályozva a forgalmat). Ez azt jelentené, hogy az M0-s északi szakasza egy százalékos arányban sem mentesítené a fővárost még egy ideális esetben sem. Ráadásul a térség gépjármű-állománya havonta 4000-rel növekszik...

Az északi szakasz súlyosan szennyezné az általa érintett környéket. A légszennyezés, a zaj, a forgalmi zsúfoltság növekedése, a zöldterületek pusztulása az ott lakók egészségét veszélyeztetné, valamint további Budapest-környéki üdülőövezeteket tenne tönkre. Az uralkodó széljárás és domborzati viszonyok miatt az erősen szennyezett levegő beborítaná egyebek mellett Békásmegyert is. Az út a főváros legjelentősebb vízbázisa felett vezetne, így egy komolyabb baleset 3 millió ember ivóvíz-szolgáltató rendszerének fő vízkészletét veszélyezteti.

A beruházásra fordított hatalmas kiadás még inkább csökkentené annak a lehetőségét, hogy a tömegközlekedés javuljon, hiszen a közlekedésre fordítható összegek igen korlátozottak. Ezzel hiteltelenné válna a Kormány és a Fővárosi Önkormányzatnak az a gyakran hangzott álláspontja, hogy a tömegközlekedésnek elsőbbséget kell biztosítani.

Az M0-s északi szakaszának már megépült része is azt bizonyítja, hogy arra az ingatlanspekulánsoknak és az útépítőknek volt szüksége, nem pedig a főváros lakosságának. (Egyértelmű például, hogy az ingatlanspekulációban érdekelt körök kényszerítették ki, hogy az északi szakasz épüljön meg először, nem pedig a közlekedési szempontból – a fő európai folyók tekintetében

– valóban szükséges keleti szakasz. Ez utóbbit egyébként csak a gödöllői átkötés nyomvonalán szabad megvalósítani.) Nem hagyhatjuk tovább, hogy egy szűk érdekcsoport meggazdagodásáért mindannyiunk pénzével, környezetével, egészségével fizessünk.

Miként lehetne valóban javítani Észak-Budapest térségének közlekedését és környezeti állapotát? A tömegközlekedés javításával és a személygépkocsi-közlekedés ésszerű korlátozásával, valamint az árufuvarozás jobb szervezésével. Lássunk erre egy konkrét példát. A 10-es úton már elviselhetetlen a forgalom és az általa okozott környezetkárosítás, ami súlyosan érinti Óbudát is. Ha ezt a problémát egy párhuzamos új út megépítésével kívánnák megoldani, az több tíz milliárd forintba kerülne, hosszú évekig tartana, és végül semmit nem oldana meg, sőt még több gépkocsi áramolna Óbudára.

A Levegő Munkacsoport a Volánbusz szakértőivel közösen kiszámította, hogy mindössze 35 új busz beállításával mindenkit be lehetne szállítani Budapestre, aki jelenleg személygépkocsival megy oda a 10-es úton (a buszok jelenlegi átlagos férőhely-kihasználtságával számolva). Ez 1,5 milliárd forint beruházást jelentene, és néhány hónap alatt lebonyolítható.

A legjobb megoldás azonban az esztergomi vasútvonal fejlesztése lenne – a megfelelő autóbusráhordással, illetve parkolókkal az állomások mellett. Ez 30 milliárd forintba kerülne és mintegy 4 év alatt valósítható meg.

Természetesen ezek csak elméleti számítások, hiszen a gyakorlatban elképzelhetetlen, hogy mindenki tömegközlekedésre szálljon, aki eddig itt autóval közlekedett. Az viszont reálisan megvalósíthatónak tűnik, hogy a személygépkocsival utazók fele megtegye ezt, és így megszűnjenek a dugók, és jelentősen csökkenjen a környezetszennyezés. Ebben az esetben Piliscsabáig mintegy 12 milliárd forintból megvalósítható a vasút megfelelő szintű korszerűsítése, ami már reálisan kivitelezhetőnek tűnik.

A kívánatos eredmény eléréséhez mielőbb szükséges bevezetni Budapesten a közös tömegközlekedési bérletet, majd megalakítani a Budapesti Közlekedési Szövetséget.

A nemzetközi tapasztalatok szerint azonban a kívánt eredmény eléréséhez a tömegközlekedési kínálat javítása mellett szükség van a személygépkocsi-forgalom korlátozására is. Ennek a leghatékonyabb módja ebben az esetben pedig a díjfizetés bevezetése lenne a főváros határánál. (Ezt a módszert egyre több városban alkalmazzák szerte a világon, mivel felismerték, hogy általa javul az élet minősége, a város jelentős gazdasági előnyökre tehet szert, és a közlekedés is hatékonyabbá válik. Az ily módon kivetett teher az utat továbbra is használó autósok számára bőven megtérül: rengeteg időt takarítanak meg, kevesebb pénzt kell benzinre és karbantartásra költeni, és az egészségük is kevésbé károsodik.)

Külön gondot jelent a tehergépkocsik forgalma. Ezek is hozzájárulnak a torlódások kialakulásához, és jelentős az általuk okozott légszennyezés, zaj, út- és közmű-, valamint épületrongálás, továbbá balesetveszély. (A legutóbbi, 2000. évi forgalomszámlálás szerint a 10-es úton a tehergépjárművek tették ki az összeforgalom mintegy 20 százalékát. A tapasztalatok azonban azt mutatják, hogy azóta az arány számottevően megnövekedett a különböző raktárak és egyéb létesítmények megépítése miatt.) Elsősorban a nehéz tehergépjárművekre kellene megoldást találni, hiszen a 10-es úton ezek alkotják az összes teherkocsi-forgalom több mint 70 százalékát. Erre elsősorban az általuk okozott károknak megfelelő úthasználati díj bevezetését, a környezetvédelmi előírások lényeges szigorítását, az ilyen jellegű forgalmat gerjesztő létesítmények további építésének megtiltását a térségben, valamint helyi forgalomcsillapítási intézkedések alkalmazását tartanánk megfelelőnek.

Budapest, 2003. november

*Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke  
Deli Árpád, a Pilisi Civil Fórum elnöke  
Richvalski Tibor, az SOS Békásmegyer Egyesület elnöke*

További felvilágosítás:

**Levegő Munkacsoport** Országos Környezetvédő Szövetség

1465 Budapest, Pf. 1676 • Telefon: (1) 411-0509, 411-0510. Fax: (1) 266-0150

E-posta: levego@levego.hu • Honlap: www.levego.hu