

A KÖRGYŰRŰ PROBLÉMÁJA KÉT NAGYVÁROSBAN – „NORDOSTUMFAHRUNG” BÉCSBEN ÉS AZ M0-ÁS BUDAPESTEN

Mivel egy ösztöndíj segítségével – szakdolgozatom írásához – egy hónapot Bécsben tölthettem, jó lehetőséget láttam a két főváros összehasonlításában. A bécsi városháza Várostervezési és Városfejlesztési Részlegén (Magistrat-Abteilung 18) figyeltem meg azt, hogy a várostervezési ügyekben mennyire jellemző és hogyan zajlik a lakossági részvétel. Miután észleltem, hogy a participáció kevésbé az egész várost érintő, stratégiai, vagy koncepciózus terveknel jelentkezik, inkább a kisebb, meghatározottabb ügyeknel van jelen, sorra vettem az aktuálisan futó projekteket. Ezek egyike volt a Bécsi körgyűrű hiányzó észak-keleti részének, a „Nordostumfahrung Wien”-nek nevezett szakasz tervezése.. Úgy gondolom, hogy ezt a tervet, az ezzel kapcsolatos eseményeket a budapesti M0-ás körgyűrű problematikájával összehasonlítva érdekes kérdésekhez és következtetésekhez juthatunk a közlekedés, a várostervezés és a társadalom kapcsolatát illetőleg.

BÉCS:

Bécsben a várostervezés más keretek között zajlik, mint Budapesten, hiszen ott ez az önkormányzatba integrálva működik, a nagyívű terveket is a hivatalban készítik el, s erősen centralizált a tervezés rendszere. Ők inkább az ebben történő nagyobb mértékű decentralizációra törekszenek, míg nálunk inkább az ellenkezője a probléma, vagyis hogy egy ügy önkormányzati, fővárosi, vagy állami feladat-e.

Bécs Város tavaly készítette el közlekedési koncepcióját (Masterplan Verkehr), amely évtizedekre előre tartalmazza az elképzeléseket, egy átfogó képet nyújt. Részleteket már csak az egyes konkrét tervek tartalmaznak. Egyik ezek közül a körgyűrű továbbépítése, amit Észak-Kelet-Bécs egészének tervezésébe integráltak. Ennek tervezése egy tanulmány elkészítésével kezdődött, amelyet SUPerNOW-nak neveztek el. A SUP annak az eszköze, hogy a tervezés folyamatában a környezet ugyanúgy szempont legyen, mint a gazdasági illetve a társadalmi érdekek.¹

A SUPerNOW tehát a 21. és 22. kerület város- és közlekedésfejlesztésével kapcsolatos kérdéseket vizsgálta. A bécsi várostervezés úgy döntött, hogy SUP-folyamat keretében dolgozza ki az Észak-Kelet-Bécsre vonatkozó kérdéseket, terveket. A SUP-Team tagjai szakértők voltak az MA18-ból, (Stadtentwicklung und Stadtplanung – Városfejlesztési és Várostervezési ügyosztály) és a kapcsolódó részlegekből, külső tér-, táj- és közlekedéstervezők, képviselők a két érintett kerületből (Floridsdorf, Donaustadt), az összes határos niederösterreichi területből, érdekképviseleti csoportokból, környezetvédelmi csoportokból. Ezenkívül a lakosság bevonását SUP-fórumokkal és saját honlappal oldották meg.²

Ez a vizsgálat befejeződött, 2003 márciusában elkészült a jelentés.³ A probléma, hogy a területre egyre többen költöznek ki, s ezáltal afféle szuburbanizációs terület lett. Az elégtelen tömegközlekedés is közrejátszik abban, hogy egyre többen használnak személygépkocsit, súlyos dugókat – s környezeti károkat – okozva. Egészen tömören összefoglalva a tanulmány arra jutott, hogy a városrésznek egy olyan komoly, „kompakt” fejlesztésre van szüksége,

¹ Forrás: <http://www.magwien.gv.at/stadtenwicklung/supernow/index.htm>

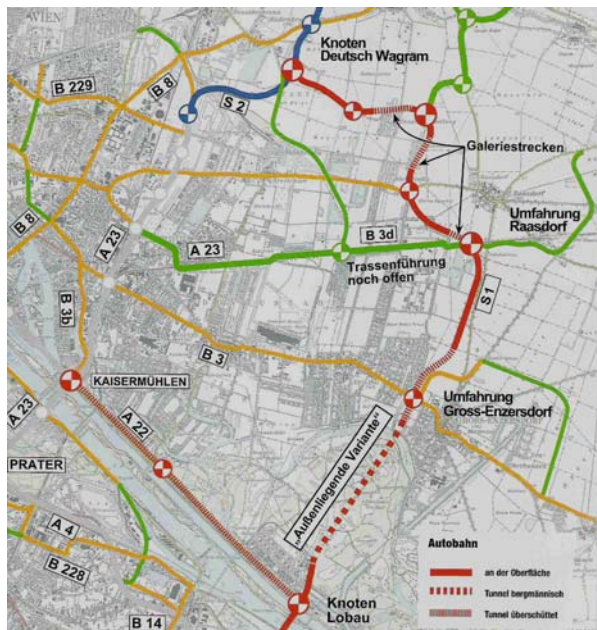
² Forrás: <http://www.magwien.gv.at/stadtenwicklung/supernow/index.htm>

³ A jelentés is letölthető a <http://www.magwien.gv.at/stadtenwicklung/supernow/download.htm> oldalon

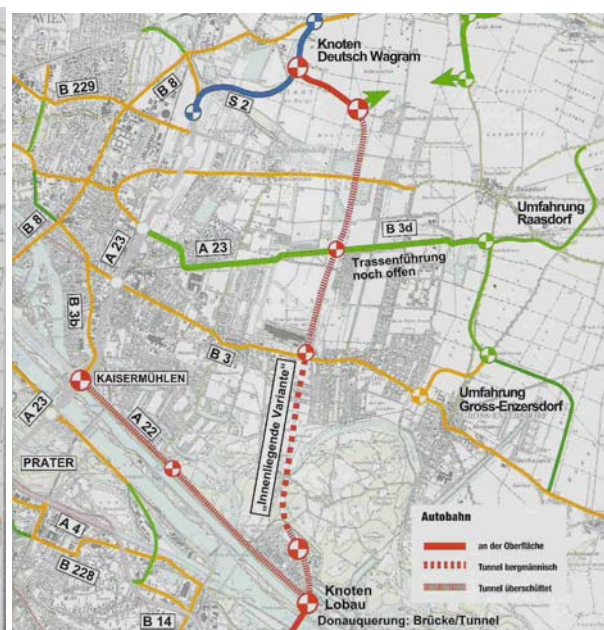
amely magába foglalja a területen történő munkahelyteremtést - javítván ezzel az életminőséget -, a tömegközlekedés nagymértékű javítását, a környezet védelmét s a környező és ehhez kapcsolódó Duna-átkelő építését. Leszögezik, hogy mivel a területen minden harmadik lakáshoz kert tartozik, sok szőlős-kert és park található, a környezet védelmét és ezen értékek megőrzését mindenképpen szem előtt kell tartani. Ugyanakkor mivel a területen áthaladnak azok az ingázók is, akik Niederösterreich Bécs környéki falvaiból érkeznek, és egy prognózis szerint 2021-re már naponta 450.000 jármű fog áthaladni a Dunán, ezért mindenképp szükség van az új átkelőre (híd vagy alagút) és a környező, amelyeket 2011-re terveznek megépíteni.⁴

Véleményem szerint a várostervezők „számukra megfelelően” informálták a lakosságot. A környező továbbépítése tulajdonképp csak egy feladatként jelenik meg a sok közül, annak ellenére hogy a valóságban valószínűleg ez az elsődleges célkitűzés. Hiszen a lokális munkahelyteremtéssel bizonyára nem a várostervezés fog foglalkozni, amely számára ez a tanulmány készült. A másik, ami kérdéses, hogy a látszólagos intézkedések mellett valójában mennyire nevezhetjük környezet-tudatosnak ezeket az út-terveket, - de erre még visszatérünk.

Az eredeti öt „Nordostumfahrung”-variációból 2003 végére csak kettő maradt, az úgynevezett belső és külső variáció. A belső átvezet a 22. kerületen, a külső a városhatáron fekszik. Jelenleg még nincs döntés, melyik variációt választják, ez csak az év végén derül majd ki.



Külső nyomvonalvariáció



Belső nyomvonalvariáció

A maradék két nyomvonalvariáció közül a belső az, amelyet a startégiai környezetvizsgálat (SUPERNOW) a legjobbnak tartott. Ebben a variációban a legrövidebb az a szakasz, amely környezetvédelmi területen (Lobau) halad, 1 km-es alagút építését tervezik. Itt még kérdéses az, hogy a Dunát híd, vagy alagút szeli majd át. A külső nyomvonaltervezet Lobaut a legszélesebb részén szeli át, 4 km-es alagutat kell létrehozni. A Dunán ennél a variációnál hidat építenének. Viszont ezt a variációt hivatalosan is kevésbé preferálják, mert így a sugárutak terhelése megnőne. Bécs Város álláspontja szerint ugyanis hiába drágább a belső

⁴ Dialog Now Nordostumfahrung Wien, 2003.11. Kiadja: Stadt Wien

nyomvonal (1, 775 Milliárd Euro), mint a külső (1,575 Milliárd Euro), környezetvédelmi szempontból inkább azt kellene megépíteni.⁵

Ebben az ügyben a következőképp zajlott eddig a lakossággal való kommunikáció:

A SUP-tanulmány publikálása után 2003 novemberétől 2004 januárig egy kísérő kiállításon megtekinthették a terveket, alternatívákat, s megkezdődött a párbeszéd. A rendezvényeken és azután az emberek kérdéseket tehettek fel, s elmondhatták kívánságaikat.

Februárban és márciusban a szakértők Workshopokat tartottak és feldolgozták a kb. 700 beérkezett kérdést. Ebben a munkában az MA18 és az ÖSAG (Osztrák Autópálya és Gyorsforgalmi Út Társaság) szakértői vettek részt. Áprilisban zajlott az a rendezvénysorozat, amely tulajdonképpen egy feedback (visszacsatolás), azaz most kaphattak választ az emberek a kérdéseikre.⁶ Erről minden lakosnak értesítést küldtek postán illetve e-mailen.

Részt vettem a három gyűlés (2004. április 13, 14, 15) közül az elsón, amely érdekes tapasztalatokkal gazdagított. Annak ellenére, hogy Glotter úr elmondta, a két variáció közül az egyik mostmár biztosan megépül, a lakosok még mindig az egész ügy ellen általánosan tiltakoztak. A gyűlésen egy általános bevezető és a lakossági gyűléseken szokásos – nem lényegi – viták (miért pont ma és itt van a gyűlés...) után a szakértők csoportokra oszlottak, s külön standoknál várták az érdeklődőket. Ezek a következő témakörök köré csoportosultak: környezet, közlekedéspolitikai és átmenő forgalom, tömegközlekedés, útvonalvariációk, lakóövezetek. Legtöbben a nyomvonalvariációkra voltak kíváncsiak. (Ebből, s a témakörökből is látszik, hogy a SUPerNOW-ban megállapított feladatok közül azért valóban a környezeti a legfontosabb)

Rövid interjúkat készítettem a lakosokkal, amelyből kiderült, hogy még reménykednek abban, hogy a környezeti út nem építik tovább, vagy legalábbis nem a fenálló két terv alapján. Úgy gondolják, lehet hatása a tiltakozásuknak, ha nem is megsemmisíteni, de legalább megváltoztatni lehet a terveket. Mindenki megemlítette, hogy a város hiába hangoztatja a környezetvédelem fontosságát, ha egyszer mindkét nyomvonal áthaladna a Lobau Természetvédelmi Területen. Ezenkívül az itt fekvő városrészek, csendes, családi házas lakó- vagy nyaralóövezetek. A lakosok 5 egyesületet is alakítottak, ebből 2-3 politikailag semleges, s saját pénzükhöz nyomtatnak szóróanyagokat, készítenek honlapot. A legnagyobb szervezet jelmondata: „Nein zur NordostDURCHFahrung” – jelezvén ezzel azt, hogy a nyomvonalak nem kerülőútként funkcionálnak, hanem keresztülmennek ÉK-Bécsen. Az interjúalanyok azt is kifogásolták, hogy mindkét variáció lakóközösségeket vágna ketté, egységeket bontana meg.



Érdekes-képp két kép az április 13-i gyűlésről, sárgában a tiltakozó egyesület tagjai

⁵ Dialog Now Nordostumfahrung Wien, 2003.11. Kiadja: Stadt Wien

⁶ Forrás: interjú Karl Glotterrel, az MA18-ből 2004. április 13-án.

Természetesen „laikus szemmel” csak óvatos véleményt fogalmazhatok meg. Mindenképp érthető számomra a lakosság aggodalma a természetvédelmi területet illetően. Ezenkívül valószínűleg abban is igazuk van, hogy ez inkább átmenő út lesz, mint kikerülő, s ezért mindenképpen káros lehet a közösségekre. Viszont a térkép alapján elég sok nem beépített terület van ezen a részen, leginkább mezők, így lehetséges, hogy ez a legjobb, amit az egész várost tekintve tehetnek. A külső variáció még inkább elkerülné a lakott területeket, viszont ez a természetvédelmi terület rovására megy.

BUDAPEST

„A fővárost elkerülő körgyűrű megépítésének ötlete már az 1940-es években felvetődött, de az első építési munkálatok csak 1986-ban kezdődtek el. Az eredetileg mintegy 100 kilométer hosszúra tervezett körgyűrűt a jelentős beruházási költségek miatt csak ütemezetten lehet megépíteni. Ugyanakkor az elmúlt években is folyamatosan változott a politikai vitákat is kavarázó nyomvonal.”⁷

1988 és 1994 között fokozatosan elkészült az M1-es és az M5-ös autópálya közötti szakasz, így megvalósult az összeköttetés e két, plusz az M7-es között. 1999-ben két ütemben adták át az M3 és a 2-es főút közötti szakaszt.

Egy tavalyi kormányhatározat alapján a teljes körgyűrűnek 2015-ig kell elkészülnie. Idén májusban tették le az alapkövet az M5-ös pályát a 4-es úttal összekötő szakaszhoz, s a tervek szerint 2005-re elkészül.

A Nemzeti Autópálya Rt-től a következő ütemtervet kaptam az M0-ás építésével kapcsolatban⁸:

M0 útgűrű építés, és tervezés ütemezése a 2003.évi CXXVIII. , az autópályák közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló Törvény alapján

2005. évben megépítendő:

- M0 Keleti szektor az M5 autópálya és az új 4. sz. főút között
- 4. sz. főút Vecsést és Üllőt elkerülő szakasza

2006. évben megépítendő:

- M0 Északi szektor a 2.sz. és a 11. sz. főutak között az Északi Duna-híddal, 10. sz. főút fejlesztésével.

2007. évben megépítendő:

- M0 Keleti szektor a 4.sz. főút és az M3 autópálya között
- M0 Déli szektor az M1 és M5 autópályák között 2x3 sávossá bővítés

2003-2007. között a tervezési és egyéb előkészítési munkák megkezdése a 2007-2015. közötti megvalósítás érdekében:

- M0 Északi szektor többi része
- M0 Nyugati szektor a 11. sz.út-és az 1.sz. főút között

Azonban az igazi problémát az M0 északi része jelenti, s a bécsihez hasonlatos problémát én ebben látnék. Ugyanis sok éve halljuk a vitát arról, hogy az északi Duna-átkötés hol lenne a legmegfelelőbb. Ezenkívül a védett Szentendrei-sziget és a területen elhelyezkedő elővárosok, s a Budai-hegyvidék miatt komoly kérdéseket vet fel az autópálya. A környezetvédők tiltakozásának leginkább a hegyvidék az alapja: „A Budapestre befutó autópályák összekapcsolása egy fél gyűrűvel is megoldható, a kormányzati tervek azonban a teljes körgyűrűvel számolnak. Az ökológusok, a környezet- és természetvédelem szakemberei

⁷ Tovább épül az M0-ás c. cikk: <http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=news&artname=20030729-cikk-tovabb>

⁸ A NA Rt. illetékesétől szerzett személyes információk alapján

régóta vitatják, hogy szükség van-e a Budai-hegyvidéken átvezető szakaszra. A Levegő Munkacsoport szerint is fölösleges és káros az északi és a Budai-hegységet is átvágó nyugati szakasz, hiszen nem kapcsol be újabb autópályákat a forgalomba. Ellenben több üdülőkörzetet tönkretesz, és igen drága.”⁹ Ezen északi szakasz megépítése csak akkor történhet meg, ha a nagy, M0-ás híd mellett épül egy a Szentendrei-szigetre vezető kis híd is. Azonban a települések és a hatóságok még mindig nem tudtak megállapodni ennek helyéről. Budakalász és Szigetmonostor még mindig nem adta meg a területfelhasználási engedélyt. Budakalász ragaszkodik egy elkerülő úthoz, Szigetmonostor pedig arra törvényre hivatkozik, amely kimondja, hogy minden településnek meg kell adni a lehetőséget a főúthoz való csatlakozásra. De mivel a Szentendrei-szigeten védett területeket és vízbázisokat érintene az út, ezért csak kerülővel lehet megoldani a település csatlakozását.¹⁰ Az átkelő helyéről azonban még mindig nem született döntés. Természetesen ütköznek az egyes települések, a hatóságok érdekei, nem is beszélve a környezetvédelmi szempontokról. Az is fontos kérdés, hogy a Szentendrei-sziget könnyebb elérhetősége milyen hatásokkal jár majd. Mindenképp forgalomnövekedés eredményez majd, de ennek mértéke és környezetre gyakorolt hatása kérdéses. Úgy vélem, hogy az egyes kormányok számára politikai kérdés az autópálya-építés, s ezen északi szakasz kapcsán nem vagyok meggyőződve arról, hogy valóban szükséges és megéri megépíteni. A fontos vízkészletek, a Budai-hegyvidék és a szuburbanizációs települések értekeinek megőrzése lehetséges, hogy fontosabb lenne, mint a körgyűrű bezárása.

A lakossággal történő kommunikáció nagyjából kimerül a médián keresztül történő tájékoztatásban, s érdembeli hatása nem volt a különféle környezetvédő szervezetek tiltakozásának sem. 1998-ban például a kaposztásmegyeri lakosok csak a munkagépek megjelenéséből tudhatták meg, hogy az M0-ás északi szakaszát építik, s az általuk alakított egyesület (KKKE), a Levegő Munkacsoport és más szervezetek tiltakozó akciókat szerveztek. Az iménti két szervezet pert is indított az állam ellen, de mindezek ellenére megépült a szakasz.¹¹

Látható, hogy a két város problémái, érdekütközései nagyjából hasonlóak. A legnagyobb különbség a jogkörökben, kompetenciákban rejlik. Bécsben erős a centrálisizáció a várostervezésben, így tulajdonképpen a „Magistrat” elképzelései az esetek többségében megvalósulnak. A tervek leginkább hosszútávúak, viszont ha kitérnek egy távoli határidőre, addigra – a várostervezők elmondásai alapján – általában meg is valósulnak. Bécsben is problémát jelent ugyanakkor, hogy a környező települések is ugyanolyan súllyal szólhatnak bele a döntésekbe, mint maga a főváros. Bécs közigazgatási határán belül viszont a vita nem annyira a kerületek és a főváros között van, hanem inkább önszerveződő lakossági csoportok tiltakoznak a körgyűrű építése ellen. A participációt elvileg lehetővé tették az említett rendezvényekkel, azonban valójában az igazán érintett – nem túl nagyszámú – csoport, akiknek nyaralója, családi háza van a területen, nem igazán érvényesítheti akarátát. Azt mindenesetre azért elismerhetjük, hogy a lakosság informálása színvonalasan valósul meg. A Budapestet körülölelő gyűrű megvalósításában is az a fő probléma, hogy a különböző települések, szervek nem tudnak megegyezni, s itt még a főváros kerületi önkormányzatainak is beleszólásuk van. Egyre követhetlenebb variációk, követelések, határidők jellemzik az

⁹ Mihók Barbara: M0-s, avagy: Mégis, kinek az érdeke? c. cikk: http://www.sulinet.hu/cgi-bin/db2www/ma/et_tart/1st?kat=Aeap&url=/eletestudomany/archiv/1999/9916/m0/m0.htm

¹⁰ Vita az M0-s északi hídjáról – Peremfeltételek c. cikk (Szabó Gábor): HVG, XXVI. Évf/26. szám, 2004. június 26., 89. oldal

¹¹ Mihók Barbara: M0-s, avagy: Mégis, kinek az érdeke? c. cikk: http://www.sulinet.hu/cgi-bin/db2www/ma/et_tart/1st?kat=Aeap&url=/eletestudomany/archiv/1999/9916/m0/m0.htm

ügyet. Igazából a lakosság semmilyen mértékben nem vesz részt a döntésekben, és információkat is csak a médiából szerezhet.

A legnagyobb kérdés igazából az, hogy mennyire válik politikai kérdéssé egy út építése, hol van az a határ, ameddig ki kell szolgálni a növekvő mértékű motorizációt, mennyire kell figyelembe vennünk a környezetvédők „ijesztegetéseit”, s a lakosság kívánságait. Kérdés marad, hogy végülis van-e olyan szituáció, amikor valóban az „össztársadalmi érdek” valósul meg – ha egyáltalán van ilyen, teszem hozzá.

Források:

- Információk Bécs Város honlapján a következő linkek alatt:
<http://www.magwien.gv.at/stadtenwicklung/supernow/index.htm> ,
<http://www.magwien.gv.at/stadtenwicklung/supernow/download.htm>
- Dialog Now Nordostumfahrung Wien című kiadvány, 2003.11. hó, Kiadja: Stadt Wien
- Tovább épül az M0-ás c. cikk a következő link alatt:
<http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=news&artname=20030729-cikk-tovabb>
- Mihók Barbara: M0-s, avagy: Mégis, kinek az érdeke? c. cikk a következő link alatt:
http://www.sulinet.hu/cgi-bin/db2www/ma/et_tart/lst?kat=Aeap&url=/eletestudomany/archiv/1999/9916/m0/m0.htm
- Vita az M0-s északi hídjáról – Peremfeltételek c. cikk (Szabó Gábor): HVG, XXVI. Évf/26. szám, 2004. június 26., 89. oldal
- Információk az Nemzeti Autópálya Rt M0-ás - illetékesétől
- Interjúk: Karl Glotterrel, az MA18-ból 2004. április 13-án bécsi polgárokkal a lakossági gyűlésről