

Lökkös Krisztina
ELTE Szociológiai Intézet
Nappali tagozat, V. évf.
Város, közlekedés, társadalom
Szemináriumi dolgozat

A kör bezárul?

Avagy szükség van-e az M0 körgyűrű észak-nyugati szakaszának megépítésére

Bevezetés

Amikor a politikai pártok egymás hiányosságaira akarnak rámutatni, akkor az egyik kedvenc érvük az, hogy „csak ennyi és ennyi kilométer autópályát (volt) képes a másik megépíteni”. Ez főképp azért elgondolkodtató, mert a laikusok fejében (és persze a többségünk laikus) az fogalmazódik meg, hogy autópályára már pedig szükség van. Ha a pártok abban nem értenek egyet, hogy összesen mekkora szakasznyi út épült, akkor hogyan várhatjuk el, hogy abban egyezség legyen – s nem csak politikai, hanem ösztársadalmi szinten –, hogy egyáltalán hova kell megépíteni és kell-e építeni autópályákat, gyorsforgalmi utakat. Érvek és ellenérvek, érdekek és ellenérdekek feszülnek egymásnak. Van ahol (pl. Balaton déli partja) azért harcolnak, hogy épüljön az autópálya, míg máshol (M0 körgyűrű északi híd) ez ellen indítanak mozgalmakat. A civilek a környezetvédő szervezetek támogatásával a lakókörnyezet megóvására hívják fel a figyelmet, a hivatalos szervek pedig az utak túlszűfoltóságára és anyagi forrásokra hivatkoznak.

Azáltal, hogy az M0 körgyűrű elérte északon a Dunát, az észak-nyugati szektorban élő településeken is felerősödtek ezek a viták. Az alábbi dolgozatban arra keresem a választ, hogy a M0 körgyűrű ezen szakaszának megépítésére szüksége van-e, milyen lehetséges módjai vannak az út építésének, illetve milyen nyomvonalak kerülhetnek szóba, valamint kitérek a társadalmi vitákra is.

Módszertan, felépítés

Mivel a tárgyalt szakasz egy egésznek a része, ezért nem lehet anélkül vizsgálni, hogy előtte ne tekintenénk át Magyarország gyorsforgalmi úthálózatát és ezen belül az M0 szerepét. Ezért először az országos hálózatról fogok írni, s csak ezután térek át a helyi problémákra. Az elemzést az irodalomjegyzékben feltüntetett dolgozatok, publikációk, vélemények alapján végzem. Szerettem volna interjút készíteni a „Van jobb M0”¹ civil szervezet képviselőjével, azonban a megbeszélte időpontban az 50 percnyi várakozási idő alatt nem jelent meg.

¹ A szervezetet ürömi és pilisborosjenői lakók hozták létre azzal a céllal, hogy megakadályozzák az út két falu közötti áthaladását.

Az országos viszonyok áttekintése

Magyarország gyorsforgalmi úthálózata

Az ország úthálózata egy történelmi örökség része. Az alsóbbrendű utak a korábbi szekérutak nyomvonalán épültek ki, és nagyon függenek a terepviszonyoktól. Összefüggő szakaszok csak ott tudtak kialakulni, ahol ezt a topográfiai viszonyok lehetővé tették. (Fleischer, 1994) A főutak már nem a terepviszonyokhoz alkalmazkodtak elsősorban, hanem a fő szempont a városok minél egyenesvonalúbb összekötése volt. Ezek az utak már az autóközlekedés kívánalmai szerint épültek annak korai szakaszában. Így egy városcentrikus főútvonal hálózat alakult ki, amelynek fő következménye, hogy egy kisebb településről csak úgy lehet átjutni egy másik kicsi településre, ha egy várost érintenek, így a nagyobb városok mintegy „leszívják” szűkebb környezetüket. Erre jó példa Budapest, Győr és Debrecen, ahol ezek a városok egy-egy sugársor középpontját alkotják. Ez a logika folytatódott a magyar autópálya szakaszok megépítésénél is, és így egy Budapest centrikus hálózatot sikerült kialakítani. Az autópályák nyomvonalának kijelölésekor a szempont az volt, hogy a korábbi főútvonalat tehermentesítsék. Így történt meg az, hogy az autópályák már meglévő főútvonalak mellé épültek meg. Ezáltal elszalasztották azt a lehetőséget, hogy a korábbi rossz, főváros centrikus struktúra helyett egy újat alakítsanak ki. Így már nem csak 80-90 km-es, hanem 100-120 km-es körzetből történt a térség leszívása. (Fleischer, 1994) Ennek megerősítését láthatjuk a rendszerváltás utáni kormányok autópálya építési programjaiban is. A 4-es főút és a 6-os főút mellé, valamint az 5-ös főút mellé (Kiskunfélegyháza és Rösztke között) kívánnak új autópályákat építeni. (Ha már ragaszkodnak a Budapest központúsághoz, sokkal célszerűbb lett volna az M5-ös helyett építeni egy autópályát az 5-ös és 6-os út közé Budapest–Tompá viszonylatban, az M3 helyett a 3-as és a 4-es főút közé Budapest–Jászberény irányban, amely elágazik Miskolc valamint Debrecen felé.) Az ideális az lett volna, ha egy olyan hálózatot építenek ki, ami lehetővé teszi, hogy egy Sopron-Szeged utazás alkalmával ne kelljen Budapestet érinteni².

Budapest érintettsége

Mivel a fő hangsúly a Budapestről kiinduló és oda befutó autópályák fejlesztésén van, ez azzal a következménnyel jár Budapestre nézve, hogy a főváros közlekedése még zsúfoltabbá válik, hiszen a város útjainak a felvevő képessége korlátozott, így minél több sávon érkeznek az autók a településre, annál telítettebbek lesznek az utak. Ráadásul a befelé irányuló forgalmak koncentráltabbak, gondoljunk reggelente az agglomerációból érkező ingázókra, valamint vasárnap esténként víkendből hazaérkező fővárosiakra. A forgalmat növeli, hogy a nagyvárosokba vezető szakaszok vonzóak a nagy kereskedelmi láncok számára. Az így kialakult bevásárló központok körül a jelentős forgalomnövekedést nem csak a nagyváros lakói, hanem a kimondottan vásárlás céljából ideérkező más településen élők is okozzák.

Szemléletmódok, tévhitek

Annak megítélésben, hogy szükség van-e még több, még szélesebb utakra megosztlanak a vélemények. Akik a dugóban ülnek, örülnek, ha azt hallják, hogy szélesítik és több sávossá teszik az utakat. Azonban a korábbi tapasztalatok mind azt mutatják, hogy ahol a zsúfoltság elkerülése érdekében újabb forgalmi sávok építésére került sor, ott nem, hogy gyors-

² Egy ilyen elméleti modelltől olvashatunk a Közlekedéstudományi Szemle 1994/1. számában: Fleischer Tamás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről.

sabban haladtak volna az autók, hanem a korábbinál még lassabban. Tehát az autópálya nem tehermentesít, hanem újabb forgalmi igényeket generál. Azok meggyőzésére, akik az autók számának növelésével indokolják az újabb autópályák szükségességét, egy példa az elmúlt két évből: a 8-as főutat szélesítették Várpalota és Székesfehérvár között. Amióta ez megtörtént vasárnap esténként az észak-balatoni forgalom jelentős része erre halad át és a forgalom lassúbbá vált. Azt mindenki elismerheti, hogy gyorsforgalmi utak esetén a gyorsabb közlekedési lehetőségek növelik az utazási kedvet, az utazási távolságot, valamint – és ez nem mellékes –, a nemzetközi áruszállítás közútra terelődését. És itt elértünk egy nagyon fontos kérdéshez, mégpedig ahhoz, hogy hova vezet a közúti gyorsforgalmi utak rohamos mértékű fejlesztése. Ugyanis a gyors fejlődés következtében a vasút szerepe csökken, s így a kevesebb környezeti ártalommal, kisebb baleseti veszéllyel, kisebb terület-igénybevétellel, kevesebb energiafelhasználással és gazdaságosabb üzemeltetéssel járó vasúti közlekedésről áttevéődik a forgalom a közutakra. (Fleischer, 1994) Ennek oka az is, hogy a világ gazdasági rendszerén belül olyan érdekláncolat alakult ki (olajkiszállítás, acélgyártás, autógyártás, útépités, út menti bevásárlóközpontok), amely a közúti közlekedést és annak építését támogatja a vasúti fejlesztéssel szemben. Emiatt a mindenkori hatalom csak abban az esetben képes támogatni környezetvédő megoldásokat, ha a tőke és a munkavállalók számára megfelelő alternatívát tud biztosítani. Ennek hiányában egyetlen megoldás marad: alaposan végiggondolt közút-fejlesztést kell végrehajtani, amely figyelembe veszi a forgalom alakulását, a környezeti igényeket, megpróbál javítani a jelenlegi struktúrán és mellőz rövid távú érdekeket.

Az M0 körgyűrű

Egy várost elkerülő gyűrűt azzal a céllal építenek meg, hogy a városon áthaladó forgalmat kivigyék a városon kívülre. Ezt a feladatát be is tölti az M0 M1-es és M5-ös közti szakasza, hiszen a Közép-Európán áthaladó tranzit nem Budapest kerületein dübörög keresztül. Azonban az ország szempontjából továbbra sem jelent fejlődést, ugyanis ez a struktúra tartósítja a jelenlegi hálózat torz voltát, így a teljes autópályahálózatot az M0 kapcsolja egybe, a fővárosra húzva ezzel jelentős forgalmat. Ha valaki szeretne eljutni Miskolcra Pécstre, akkor azt leggyorsabban csak Budapest érintésével teheti meg. A gyűrű attól gyűrű, hogy bezárul. Most vizsgáljuk meg, hogy egyáltalán be kell-e zárulnia.

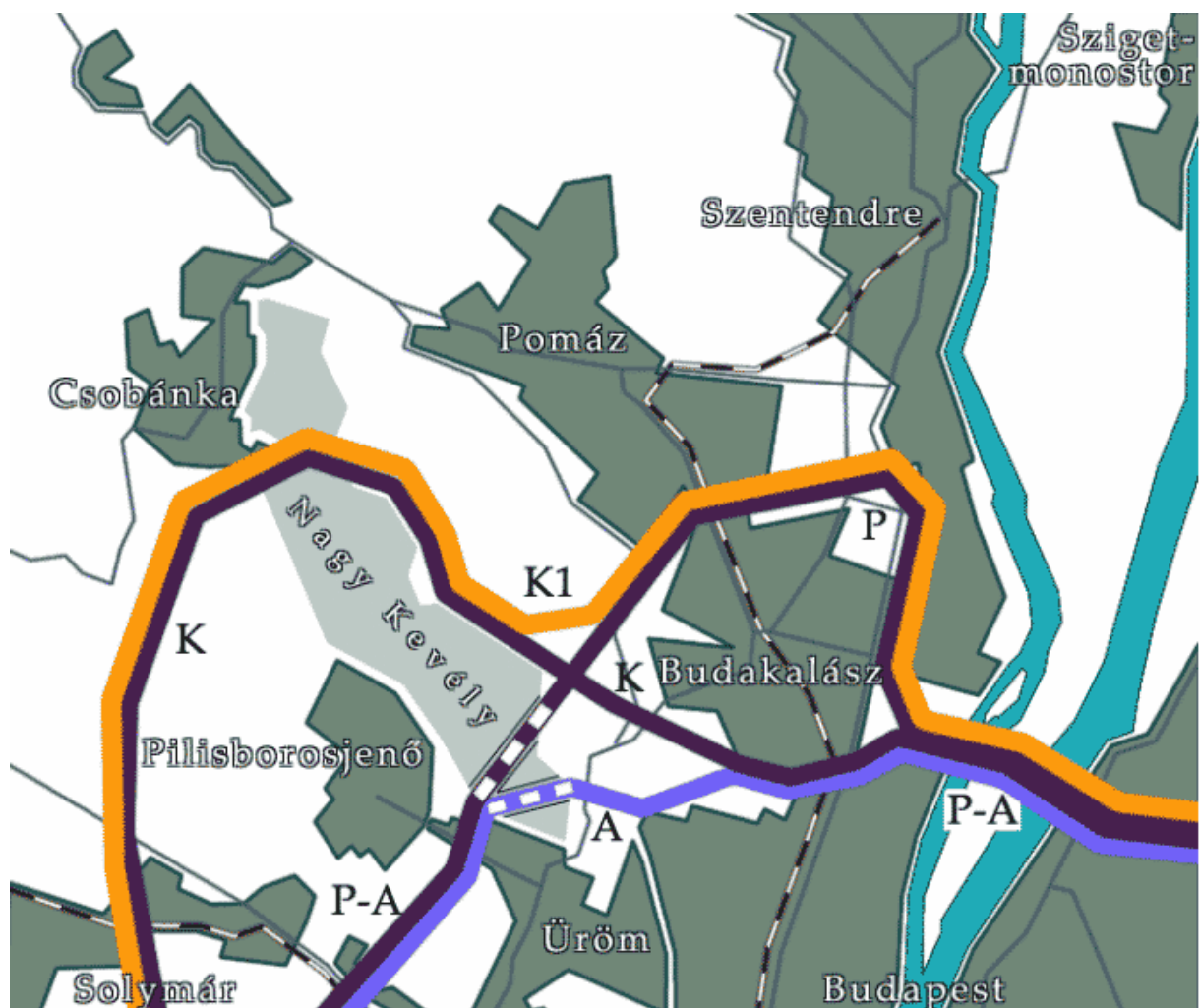
Észak-keleti szakasz, Duna-híd

Észak-keleti szakaszon a Duna és az M3-as közötti szakaszt, valamint az ettől délre eső Pécelig tartó szakaszt értem. A tervek szerint Péceltől északra az út két irányban haladna tovább. Az egyik szakasz Mogyoród és Gödöllő között csatlakozna az M3-as autópályába, ami teljesen jogos, mivel így azoknak nem Budapest a célpontjuk, azoknak nem kell nagy kitérőt tenniük. A másik szakasz közel a fővároshoz a jelenlegi 2B út folytatása, aminek a részeként szeretnék megépíteni a Duna hidat. Ez az út jelenleg a 2-es számú főútra csatlakozik. A szaktárca tervei szerint a híd 2006-ra készül el, ám a civil szervezetek akadályozni próbálják ennek építését. Környezetvédők szerint a híd építése veszélyeztetni a Szentendrei-sziget élővilágát (annak déli csücske felett haladna a híd), valamint veszélyben látják Budapest és a környék ivóvíz ellátásának biztosítását is. Közlekedési szempontból a híd megépítése azt jelentené, hogy újabb forgalmat generálna a Duna-kanyar felé, s mivel a környék nincs felkészítve a jelenleginél nagyobb forgalom befogadására, állandó zsúfoltságra lehetne számítani. Ebben az esetben pedig „joggal” hivatkozhatnak a körgyűrű támogatói a 11-es és a 10-es számú főutakat összekötő M0 szakasz megépítésének szükségességére.

Észak-nyugati szakasz: a 11-es és 10-es számú főutak között

A mellékelt térképen láthatóak a tervezett nyomvonalak. A szakminisztérium által támogatott és az Ürömi önkormányzat által elfogadott terv szerint az út Budakalász és Üröm között haladna, a Kevély-hegy alatt alagútban, majd a hegy oldalában feljőve Pilisborosjenő és Üröm között egy darabig csőben menne az út és a Kövesbércnél csatlakozna a 10-es számú főútba. (mellékelt térkép „A” út, kék színnel jelölve) Az alternatív útvonal tervek szerint a nyomvonal haladhatna Budakalász és Pomáz között, valamint a Nagy-Kevélyt megkerülve a hegy és Csobánka között. Ez utóbbi alternatíva elfogadható a „Van jobb M0” egyesület számára is. Miért hibás az önkormányzat, a szaktárca és még az egyesület elképzelése is? Mi történik, ha megépült a tárgyalt útszakasz?

M0-ás térképábrázolás UVATERV (1996) hatástanulmány alapján



"A" nyomvonal:

A Szakminisztérium által támogatott és Üröm képviselőtestülete által jóváhagyott nyomvonal

"K" és "P" nyomvonalak:

UVATERV által tervezett alternatív nyomvonalak.

"K1" nyomvonal:

A "Van jobb M0" egyesület által javasolt nyomvonal, mely Üröm és Pilisborosjenő számára is elfogadható.

Olyan forgalom zúdulna a Duna-Ipoly nemzeti Parkra, amely nem jönne létre, ha nem építenék meg az adott útszakaszt. Ráadásul a tervezett szakasz a 10-es főútba torkolna, amely jelenleg is túlszűfolt³. Így az eddig is túlterhelt 10-es útra a még nagyobb forgalom nehezen tudna becsatlakozni, ami a két település közötti M0 szakaszon a gépjárművek feltorlódásához vezetne. Emiatt a gépjármű vezetők, ha már úgy is erre jöttek, megpróbálnának egér utat nyerni, vagyis Üröm jelenlegi úthálózatát használnák erre a célra. Így az az érv, amit az ürömi önkormányzat hangoztat, hogy Üröm forgalmának a csökkenése várható az út megépítésével, hibás, hiszen az említett szakasz megépítésével olyan forgalmat húznánk Ürömrre, a fővárosra és a környékbeli településekre, amely az út nélkül messze haladna el ettől a területtől.

Üröm és a környék forgalmának problémáit nem az autók idevonzásával kell megoldani. Lehetséges megoldás az lehetne, ha a Párkány-Esztergom hidat összekötnék a Zsámbéki-medencén keresztül az M1-es autópályával. Ez tehermentesítené az amúgy is túlszűfolt és a jelenlegi nagy forgalom befogadására képtelen településeket (Tinnye, Perbál, Zsámbék, stb.). Azért alakult ki ezen a környéken ekkora kamion forgalom, mert a Szlovákiából érkezők megpróbálják Budapestet elkerülni. Ha a 10-es és 11-es utak között megépül az M0, számítani lehet arra, hogy ennek a forgalomnak egy része erre venné az útirányt. Abban az esetben, ha a Zsámbéki-medencében épülne meg egy gyorsforgalmi út, úgy az tehermentesíteni a Zsámbéki-medence településeit és megmentené a forgalomtól az észak-nyugati agglomerációt, valamint a Zsámbéki-medencében nem okozna környezeti károkat, ahogy az a Nemzeti Park területén történne. Budapest szempontjából pedig azért lenne ez előnyös, mert a város tüdeje érintetlen maradna, illetve nem zúdulna Óbudára még nagyobb forgalom.

Az agglomerációból a város irányába haladó forgalmon pedig a Budapest-Dorog vasútvonal fejlesztésével, a településeken belül pedig állomás- illetve HÉV-járatok indításával lehetne segíteni, amibe magán tőkét is be lehet vonni.

Társadalmi viták

Üröm településen parázs vita folyik arról, hogy merre menjen a nyomvonal. Sokszor személyeskedésektől sem mentesen a helyi lapokban hangoztatják érveiket pro és kontra. Az önkormányzat a civil egyesület kezdeményezését fenyegetésnek érzi és arra hivatkozva, hogy ennél rosszabb megoldás is lehet, el akarja fogadtatni a lakossággal a körgyűrű alagutas tervét. A civilek mondanivalójának központjában az épített és természeti környezet elértékeltelenedése áll. Pilisborosjenő önkormányzata, elfogadva azt, hogy az M0 elkerülhetetlen, egy számára kedvezőbb megoldást próbál kiharcolni. Budakalász pedig attól tart, hogy az északi Duna-híd megépítésével az eddiginél sokkal nagyobb forgalom zúdul a településre, ezért még jobban fél attól, hogy az út nem épül meg a 10-es főútig. A szaktárca államtitkára pedig az európai unióban is elfogadott szubszidiaritás⁴ elvét figyelmen kívül hagyva cinikusan nyilatkozik, miszerint „Magyarországnak elkelve egy közhasznosságú törvény, hogy egy kis közösség ne tudja megakadályozni a nagy többség érdekérvényesítését.”(Kovács Kálmán helyettes államtitkár) A kérdés már csak az, hogy mit értünk „kis” és „nagy” alatt? Ugyanis eszerint Budapest lakói, az agglomerációban és a zsámbéki medencében élők számítanak kicsinek, azok pedig akik bármilyen érdektől vezérelve a döntéseket hozzák lennének a nagyok.

³ A túlszűfolttságot a 10-es főút dupla sávra való bővítése sem oldaná meg, hiszen a Budapest és a környék településeinek befogadóképessége változatlan marad, valamint egy szélesebb út még több befektetést vonzana, ami pedig forgalom növekedéssel jár.

⁴ Szubszidiaritás alatt azt értem, hogy a döntések azok bevonásával születnek, akiknek a következményeket el kell viselniük.

Összefoglalás

A közlekedés területén nagyon sok tévhit él az emberek fejében. Azt gondolják, hogy ahhoz, hogy csökkenjen az utak túlszűfolttsága, azokat kell bővíteni. Ez éppen olyan, mintha egy vízzel megtelt kádból nem a dugót húznánk ki vagy a csapot zárnánk el, hogy ne ömöljön ki a víz a padlóra, hanem mellé raknánk még egy kádat. Ezzel csak időt és nem végleges megoldást nyerünk. Ráadásul a hatalom ezt a fajta gondolkodást ki is használja, és megpróbál politikai tőkét kovácsolni belőle. Tehát a dolgozat elején feltett kérdésre, hogy a gyűrű bezáruljon-e, a válasz egyértelműen az, hogy nem. Nem szabad megengedni, hogy olyan plusz forgalom zúduljon a településekre, amelyek elkerülhetők. Fontos, hogy az érintett lakók világosan lássanak ez ügyben és meg tudják védeni érdekeiket. Éppen ezért nagy szerepe van a környezettudatos gondolkodásra nevelésnek, az erős civil szervezeteknek valamint a megfelelő, őszinte tájékoztatásnak.

Felhasznált irodalom

- Fleischer Tamás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. Közlekedéstudományi Szemle 1994/1.
- Az M0 északi szakaszának hátrányai, www.lelegzet.hu
- A levegő munkacsoport tiltakozása az M0 körgyűrű építése ellen, www.lelegzet.hu
- Kovács Kálmán Közlekedési-minisztérium helyettes államtitkár válasza az Indexnek. www.index.hu
- Ürömi Tükör – Üröm Önkormányzatának lapja, 2004. június
- Van jobb M0 egyesület honlapja, www.vanjobbm0.hu
- Pilisborosjenői Hírmondó, Pilisborosjenő önkormányzatának lapja
- Gazdasági minisztérium honlapja, www.gkm.hu