

Gondolatok a Budapest körüli hurokról

Az M0-s szerepe országos összefüggésben

A közlekedési kézikönyvek a városokat, településeket elkerülő utak szerepét egyformán előnyösnek mondják az elkerült város élete, illetve az ilyen módon a településen többé átpréselődni nem kényszerülő forgalom résztvevői szempontjából. Ezeket az érveket szokták hangsúlyozni akkor is, amikor az országos tranzitforgalmat szállító autópályák és Budapest kapcsolatáról van szó: ez a „kölcsonösen előnyös” megoldás az M0-s autópálya kiépítése mellett szolgáló általános alátámasztó érv.

Nem vitatva annak a jelentőségét, hogy a Budapestet, sőt általában a belső kerületeket egyébként felkeresni nem szándékozó forgalom számára valóban rendelkezésre kell álljon egy, a város elkerülését lehetővé tevő útvonal, alá kell húzni, hogy a Budapestet nem érintő országos és nemzetközi forgalom számára az M0, azaz a főváros határában vezető út is budapesti kényszerpálya: e forgalom ugyanis kénytelen a fővárosba tartó járművekkel együtt használni a legterheltebb budapesti bevezető szakaszokat az M0-sig, majd az M0-sról letérve ismét egy hasonló szakaszon elhagyni a főváros térségét. Országos összefüggésben tehát azt kell mondani, hogy az M0 lehetővé teszi ugyan a főváros utcáinak elkerülését, de a tranzitforgalmat továbbra is a fővárosi agglomerációra húzza és azon átréseli, így nem tekinthető a tranzitforgalom szempontjából korszerű, távlatilag is kielégítő megoldást jelentő kapcsolatnak.

Az M0 szerepe Budapesti összefüggésben

Mindenek ellenére nem vitatható annak a ténynek a jelentősége, hogy mára már rendelkezésre áll az M1-es, az M7-es és az M5-ös autópályák között egy olyan autóút, amely lehetővé teszi a frekvenciált nemzetközi irányok között a forgalom kicserélődését, és az elfogadott közlekedéspolitikában szereplő négy fő közúti artéria közül már csak az M3-as út kapcsolatát kellene biztosítani ahhoz, hogy az eddig megépített hazai autópálya-darabok legalább egy autóúttal összekötve hálózatot alkothassanak. Az M3-as bekapcsolására kézenfekvő, és szerencsére újabban már a budapesti fejlesztési koncepcióban is előtérbe helyezett megoldás a már Gödöllő térségétől dél felé történő elhúzása, azaz a déli M0-s híd célbavétele. Ez a megoldás egyébként egy bizonyos szimmetriát is jelentene a budai oldallal, ahol ugyancsak mind a délnyugati (M7), mind pedig az északnyugati (M1) gyorsforgalmi út dél felől érkezik a fővárosba.

Körbe kell-e érnie a gyűrűnek?

Miközben hivatalosan az M0-s gyűrűnek a keleti oldalon történő kiegészítése, azaz az M3-as mielőbbi hálózatbakötése a szorgalmazott megoldás, állandó erőfeszítések történnek az utak építőinek oldaláról a kapcsolat késleltetésére és az M0 északi szakaszának építésére.

Világosan kell látni, hogy az M0-s eddig elkészült déli szakasza is hatalmas beruházásokat indított meg az M7-es és az M5-ös becsatlakozása közötti szakaszon, ide összpontosítva a logisztikai igényű fejlesztéseket és kikényszerítve a térségre vonatkozó korábbi elképzelések módosítását. A főváros szempontjából egyáltalán nem kívánatos, hogy egy hasonló

logisztikai sáv alakuljon ki a főváros északi határában is, Újpest/Óbuda és a Duna-kanyar között, továbbá az sem, hogy az M3-as autópálya forgalmát északon Budára átvezetve kényszerhelyzet alakuljon ki a forgalom továbbvezetésére egy olyan sávban, a budai hegyvidéken keresztül, ahol kifejezetten indokolatlan lenne a nem ott keletkezett forgalom keresztülerőltetése.

Ma már egyértelműen ki kell nyilvánítani, hogy a fővárost gyűrűbe fogó korábbi M0 autópálya-elképzelés nem tartható. Délen az M0 fontos szakasza megépült, a forgalomgerjesztő hatása az előzetes elképzeléseket is felülmúlja. Keleten a főváros határára ráépült települések leválasztása helyett indokoltabb az M3-as távolabbi, gödöllői szakaszával való kapcsolat kialakítása.

Északon nem engedhető meg, hogy a délihez hasonló logisztikai sáv épüljön ki, sőt az M3-as autópálya forgalmának bármiféle átgátolása a Duna óbudai oldalára katasztrófális helyzetet idézne elő. M0-s hídra tehát északon egyáltalán nincs szükség, de egy Újpest és Óbuda közötti városi összeköttetés létesítésével kapcsolatban is mindenképpen feltételül kell kitűzni, hogy kialakítása semmiképpen nem előzheti meg az M3-as autópálya déli M0-s hídra vezető (keleti) kapcsolatának a kiépítését. Ellenkező esetben a budai oldalra átvezetett forgalom semmi más nem szolgálna, mint ott csődhelyzet előidézését és ezen keresztül a hegyvidéket átmetsző drága autópálya építésének kikényszerítését.

A meglévő keretek semmibevétele

Az 2-es út átkelési szakaszokat elkerülő nyomvonalának megépítése kétségtelenül indokolt lépés volt, hiszen ez az út Vácig szinte folyamatosan sűrűn beépült területen vezet keresztül. Ugyanakkor az elkerülő szakasz elkészülte óta folyamatos propaganda folyik abban az irányban, hogy Budapest északi részén a gyorsforgalmi kapcsolatok kialakítását mintegy kész helyzetként ehhez az elkerülő szakaszhoz lehessen hozzárendezni. Nem ritkán maga az új útszakasz is egy leendő M2-es fél pályájaként jelenik meg, erre az M2-es útra történő hivatkozással épül az M0-s északi szakasza az M3-as és az „M2” között, és erre lehet hivatkozni akkor is, amikor a Buda felé adandó kapcsolat az „M2–M6” észak-déli tengely részeként definiálódik.

Ezzel szemben rá kell mutatni arra, hogy a kormány által 1995-ben, az országgyűlés által 1996-ban elfogadott Magyar Közlekedéspolitikai középjavon nem számolt M2-es autópályával, M6-ossal pedig távlati ütemezésben sem. Ennek megfelelően az 1997. májusi (2119/1997.) kormányhatározat, amelyik a magyar gyorsforgalmi úthálózat tízéves programját hagyta jóvá, ilyen utakat nem említ, miközben tételesen felsorolja a 2007. december 31-ig megépítendő M-útszakaszokat (például az M0-s gyűrű M5–M3 autópályák közötti szakaszát). Természetesen a közlekedéspolitikai elképzeléseken is lehet módosítani, de akkor közlekedéspolitikai szintű áttekintésben kell a módosítást végiggondolni és ennek megfelelő szinten nyilvánítani.

Ezzel szemben az újabb sugárirányú fővárosi bevezetést jelentő M6-os autópálya szinte puccsszerűen jelent meg a hazai

Az MKK Amerikában

deklarációkban 1997 decemberében, arra hivatkozva, hogy a Helsinki konferencia újabb transz-európai közlekedési folyosóként fogadta el ezt az irányt. Ehhez azonban hozzá kell tenni, hogy a Helsinki konferencia magyar kezdeményezésre tárgyalta és hagyta jóvá ezt a csatornát, vagyis úgy is fogalmazhatunk, hogy a magyar delegáció a friss közlekedéspolitikával és az alig félévvel korábban elfogadott tízéves fejlesztési kormányprogrammal ellentétes javaslatot vetett fel és szavazott meg a Helsinki konferencián.

Célszerű tehát hangsúlyozni: az elfogadott hazai szakpolitikai elképzelésekben nem szerepel újabb fővárosból induló autópályák indítása. Megváltozó szempontok indokolhatják a teljes kérdéskör újratárgyalását, de ebben az esetben is elképzelhetetlen, hogy egy esetleges szlovák–magyar–délszláv („M2–M6”) közúti csatornát a főváros budai rakpartján vagy a budai hegyeken vezessünk át – ugyanúgy, ahogy, a korábban elemzett módon az M3–M7-es összeköttetést sem indokolt erre átvezetni. Jelenleg azonban a témakörök teljes keverése folyik, és az elfogadott határozatokkal tökéletesen ellentétes beruházások ötletszerűen változó alátámasztása „európai érdekekkel”, „nemzetközi igénnyel”, vagy éppen azzal, hogy (az M0-s esetében) „a keleti oldalon holtpontra jutottak a tárgyalások az önkormányzatokkal”.

Ebben a zavaros helyzetben már felbukkant egy M4-es autópályá kialakításának a terve is a 31-es út mentén, de a 4-es út szolnoki forgalmának a tehermentesítésére. Hangsúlyozni kell, hogy a szolnoki kapcsolatot a korábbi elképzelésekben az S8-as gyorsforgalmi irány biztosítja a nyugati országrész egészével, így az M5–S8 irányban a fővárossal is. Ez a hálózat Szolnok térsége számára sokkal fontosabb pozíciót biztosít az ország keleti felében, mint egy külön megépített fővárosi autópályá, amelyik kifejezetten megakadályozná, de mindenképpen késleltetné, hogy az S8-cal jellemzett országos középső tengely és Duna-híd, vagyis a Budapestet elkerülő kelet-nyugati csatorna létrejöjjön.

Záró gondolatok

A mai gyorsan változó helyzetben önmagában nem meglepő, hogy a viszonylag friss közlekedéspolitikai elképzelések is elavulnak, felülvizsgálatra szorulnak (bár ennek jelenlegi mértékében ludas az adott közlekedéspolitika minősége maga is). Az azonban megengedhetetlen, hogy ez a tény a fejlesztéseknek egy minden kontroll alól való elszabadulását eredményezze. A tendencia viszont nagyon is egyértelmű: míg az elfogadott közlekedéspolitika legalább egy tétova lépést tett a hálózati centralizáció továbbfokozásának a lassítására*, 1997 óta ehelyett a három másik főút fővárosi bevezető szakaszának (M2, M4, M6) autópályával történő megkettőzése nyomul előtérbe.

Ennek a fajta fejlesztésnek mind az országos, mind a fővárosi következményei katasztrófálisak lennének. Területpolitikai, gazdasági, környezeti és társadalmi szempontból egyaránt égetően szükséges hogy a kérdéskörben azonnal előkészületek történjenek egy koncepcionális döntés kialakítására, addig pedig célszerű leállítani minden, az elfogadott közlekedéspolitikától eltérő fejlesztést.

Fleischer Tamás

* Más helyen kifejtettem, hogy ennek nem tartom ugyan megfelelő megoldásának a meglévő négy (M1, M3, M5, M7) fővárosból induló autópályaszakaszok tranzitvonalként az országhatárig történő meghosszabbítását sem.

1999. március 22–25. között konferenciát szervezett Miami-ban az Amerikai Mérnökök Társasága (ASCE) a városi közlekedésről, melyre 25 ország városainak képviselőit hívták meg. Magyarországról Budapestet Aba Botond, a BKV vezérigazgatója és Monigl János, a Transman Kft. ügyvezetője mellett Joó Ferenc, a Magyar Közlekedési Klub országos titkára képviselte.

A meghívott városok bemutatkozása és előadásai négy párhuzamos szekcióban történtek. Budapest városfejlődéséről, közlekedéséről és környezeti állapotáról szóló előadásával Joó Ferenc kezdte meg a magyar szekciót, majd Aba Botond a BKV Rt. helyzetéről és terveiről számolt be, végül Monigl Jánosnak a Budapesti Közlekedési Szövetség előkészítéséről szóló előadása zárta le a másfél órás programot.

A konferencián sok érdekesség elhangzott. Legjobban egy holland, műholdas helymeghatározó rendszerrel egybekötött menetkövető- és ellenőrző program keltette fel figyelmünket, melynek statisztikai adatai az Interneten is elérhetők. Azonban néhány szóban érdemes a konferencia helyszínét is leírni.

A konferenciát egy korábban igen magas színvonalú bevásárlóközpont- és szállodakomplexumban rendezték meg. A belváros közvetlen közelében emelt sokemeletes épület alsó szintjeit parkolók foglalják el, majd 2-3 szinten a bevásárlóközpont található. Efelett kapott helyet egy szinten a konferenciaközpont a különböző termeivel. A többi emeleten a szálloda szobái és kiegészítő helyiségei találhatóak. Miért is érdekes ez?

A szállodák Miami-ban a tengerpart és a város légiforgalmi csomóponti szerepe miatt (innen indulnak a járatok Dél-Amerikába) folyamatosan zsúfoltak. Ellenben a bevásárlóközpont szinte üresen áll. Az üzlethelyiségek alig fele van kihasználva, a többi pang. A meglévő üzletek is javarészt a szálloda vendégeiből élnek. Iszonyatos érzés volt egy sötét, kihalt labirintusban mászkálni, és elképzelni azt, hogy a Magyarországon a városi környezet, az emberek kárára felépített bevásárlóközpontok egy része is így járhat néhány év, évtized múlva.

Azt azonban meg kell hagyni, hogy az amerikai levegőszennyezettségi szabályozók igen szigorúak, és ennek érezni is a hatását. New York belvárosa nem büzlök úgy az autóktól, mint Budapest, de a forgalmi torlódások ettől függetlenül szinte folyamatosak.



A Levegő Munkacsoport környezetvédelmi havilapja

Lélegzet

IX. évf. 5. szám

1999. május



Társadalmi részvétel a döntéshozatalban

**Gondolatok a Budapest körüli hurokról
Üzemanyagadók és benzinturizmus Európában
A Környezeti Forradalom küszöbén**

84 Ft