

ÉSZREVÉTELEK

a Nemzeti Autópálya Zrt. megbízásából az UNITEF-83 Rt. által készített „M0 útgűrű10-11. sz. utak közötti szakasz–Előzetes vizsgálati dokumentáció” címűanyagról

Az észrevételek Békásmegyer-Ófalu a Békásmegyeri lakótelep, Óbuda és a főváros érintettségének figyelembevételével készültek. Nem terjednek ki az agglomerációs törvényben érintett településekre. A vélemény kialakításánál a lakossági fórumokon, magánbeszélgetéseken elhangzottak, valamint az SOS Békásmegyerért Egyesület álláspontja is döntő mértékben figyelembe lett véve.

Általános megállapítások:

Feltűnő, hogy a fővárost elkerülő körgyűrű pont ezen a szakaszon nem kerüli el a fővárost. A nyomvonal kijelölésénél és törvénybe foglalásánál érzékelhető a fővárost körülölelő egyes agglomerációs települések fokozott érdekérvényesítő hatása. Solymár esetében le is írják: a nyomvonalnak minél közelebb a főváros felé kell megépülnie. Az agglomeráció minél jobb kiszolgálása és mobilizációs ártalmaktól való megkímélése azonnal tetten érhető, ha az uralkodó szélirányra és a főváros területén kívül haladó nyomvonalak elvetésének álságos indokaira gondolunk.(A régebbi IV. és V. számú változatok, amelyek egy része a járulékosan épülő budakalászi elkerülő úttal esik egybe.) Ezt a gyanút alátámasztja azon érvrendszer is, amely igyekszik kisebbiteni a káros hatások valós értékét, illetve bizonyos tényekről hallgat.

Nem szól az anyag arról a tényről, miszerint az M0-s körgyűrű teljes kiépülése esetén az északi elkerülő szakasz (az M1/M7-es és az M3-as között) mintegy 24 km-rel lesz rövidebb, mint a déli. Ha figyelembe vesszük, hogy az igen rossz hírű („halálút”) déli szakasz autót út jellegű, míg az északi szakasz már teljes értékű autópályaként épül, nem nehéz megjósolni a forgalomnak a déli szakaszcól az északi szakaszra való nagyarányú áttérődését. **Ezeket a tényeket egyetlen forgalmi vagy környezetvédelmi tanulmány sem veszi figyelembe.**

A tanulmányok meg sem említik a gumiabroncsok kopásából adódó porszennyeződet sem.

Békásmegyer-Ófalu:

A település közvetlenül érintett a kérdéses szakaszhoz az Ezüsthegy déli oldalán történő nyomvonala miatt, mégis egy sor vizsgálatban úgy tesznek, mintha a település nem is létezne. Az anyagból kiderül, hogy a számítások és mérések a III. kerület főbb útvonalaira készültek, kiterjesztve Budapest IV. és XIII. kerületére is, de egyetlen egyszer sem kerülnek említésre a közvetlenül érintett békásmegyeri utcák.

A zaj és légszennyezettségi értékeket a III. kerulettől jóval távolabb mérték (az Országos Közegészségügyi Intézet RIV hálózata egyetlen budapesti állomásán, valamint az országos légszennyezettségi mérő állomáson Pesthidegkúton). Miért nem mérték meg mobil állomás kihelyezésével a tervezett szakasz közvetlen környezetében a jelenlegi értékeket és számolták ki a kiépülés utáni terhelést? Az sem derül ki, hogy a katlan szerű völgyben elhelyezkedő települést milyen pótlólagos szennyezés éri a völgy belső oldalán vezetett nyomvonal miatt általában és különösen szélcsendes időben, amikor a különféle szennyező anyagok szinte beleülnek a völgybe. Az Ezüsthegy oldala az otthalladó forgalom zaját akusztikailag felerősíti és a város felé sugározza. Az ilyen zaj védőfallal szinte megfoghatatlan. Ezen esetben kiderül, hogy egy rendkívül alacsony zaj- és

légszennyezettségi értékekkel bíró, kiváló életminőséget biztosító településen igen jelentős egészségre ártalmas károsodás keletkezik. **Miért kell egy jóminőségű emberi élőhelyet ilyen nagymértékben tönkretenni?**

A település ingatlanállományának felmérése sem pontos. Régi és alulértékeli a valós helyzetet, és nem számol az Ezüsthely valós ingatlanforgalmi értékével. A jelenlegi nyomvonal és közvetlen környezete közművesítés esetén – tekintettel a fekvésére és a budai zöldövezeti jellegére – „prémium övezetként” értékesíthető. Olyan gazdagok vagyunk, hogy egy ilyen lakóhely kialakítási lehetőségről csak úgy lemondunk?

Békásmegyér (lakótelep):

A lakótelepet ugyanazok a körülmények érintik, mint az Ófalut. Az egykoron félig lerombolt Ófalu és a Pünkösdfürdői kertészetek helyére épült, főként 10 emeletes panelházakból álló városrészben az „Előzetes Vizsgálati Dokumentáció” szerint is 50 000 ember él. A pihenés céljára szolgáló, egykoron alvó városként épült városrészben élők életkörülményei ugyanúgy megromlanak, mint az Ófaluban élők.

Az útépitési tervek igen erős tiltakozást váltottak ki az életminőségük romlásáért aggódó lakosságból. (A tiltakozások összehangolására és az alternatív javaslatok kidolgozására a helyi lakosok megalakították az SOS Békásmegyérért Egyesületet, amely évek óta hatékonyan képviseli az érdekeiket.) Véleményüket, akár csak a kerületi önkormányzat elutasító állásfoglalását elfelejtették a tanulmány mellékleteibe elhelyezni, ahol a megvalósítás szempontjából szinte csak közömbös állásfoglalások kaptak helyet. **A különböző nyomvonal-változatokkal kapcsolatos konfliktusövezetek feltüntetésénél a Békásmegyeren várható konfliktusok nagyságát mélyen alulértékelték.**

Óbuda:

Úgy Óbuda, mint Békásmegyér lakosságával mindezideig azt kívánták elhíttetni, hogy az M0-s északi szakaszának megépítésével csökkenni fog a bevezető utak és az Árpád híd zsúfoltsága. Belső-Óbudára még azt is jelezték, miszerint a környezeti terhelés is csökkenhet. Az „Előzetes Vizsgálati Dokumentáció”-ból egy értelműen kiderül, hogy egyes útszakaszokon átmenetileg történik ugyan igen kismértékű csökkenés, de ez is a KTI 2000. évi adatainak felhasználásával és 25%-os hibahatárral került kiszámításra. Sehol sem vették figyelembe a környező köré települő ipari és logisztikai létesítmények óriási forgalomnövelő hatását és a déli szakaszról a későbbiekben történő áterelőldést. Teljesen figyelmen kívül hagyták azt a tényt, miszerint a Szentendrei úton a torlódások döntő részét a Flórián téri állandósult dugók okozzák. **A Flórián téri kereszteződés ma már képtelen elvezetni-átvezetni a megnövekedett forgalmat, és mivel a tanulmány szerint a forgalom a környező megépülése esetén sem csökken, így az M0-s megépítése ezen helyzetre nem ad megoldást. A leírtakkal teljesen azonos a helyzet az Árpád híd túloldalán is. Az Árpád hídi dugók oka mindkét oldalon a hídról való le és felhajtási kapacitás szűkös voltában keresendő.**

A főváros:

Jelenleg szabályos médiaoffenzíva igyekszik elhíttetni a főváros lakosaival, hogy amennyiben a maréknyi környezetvédő nem akadályozza, akkor a környező megépül és a környezeti terhelés a városban – főként a belvárosban – csökkenni fog. Nézzük, mi a helyzet az északi szakasz esetében:

A helyi környezetvédő szervezeteknek nem az M0-s építésével, hanem a nyomvonalával van baja. Ezek a nyomvonalak még az 1974-ben az UVATERV által készített nyomvonalak ragozásával, a régi tervek kismértékű módosításával kerülnek

napjainkban is előterjesztésre. A legkisebb környezetvédelmi kárt okozó változatokat kiszűrték és elvetették, a lakossági észrevételeket teljesen figyelmen kívül hagyták.

A tanulmányban is szerepel, hogy a főváros tekintetében az uralkodó szélirány észak-északkeleti. Az uralkodó szél a Pilisi hegyek, erdők felől fúj és látja el a fővárost tiszta friss levegővel. **A főváros területére épülő autópálya olyam mértékben rontja tovább a főváros zaj-, por- és légszennyezettségi értékeit, hogy ez a belső gépjármű-forgalom csökkentésével sem lesz javítható.**

További észrevételek:

Az eredeti változatokban szereplő IV. és V. változatok azért kerültek elutasításra, mert hosszabbak és így költségesebbek. A jelenlegi V. változat esetén a 10-es és 11-es út között a teljes szakasz alagútban haladna, amelyet osztrák technológiával (feltehetően osztrák alvállalkozó) bevonásával építenének. **Mibe kerülne az alagutas építés, és milyen mérvűek lennének az állandó üzemeltetési és fenntartási költségei? Ha az eredeti IV. és V. változat drága, hihető-e az V. számú változat alagutas megvalósítása?**

A hosszabb változat (IV. vagy V.) újragondolása esetén javasolt az északi elkerülő szakasznak a déli szakasszal közel azonos hosszon való építése, mivel így a forgalom átterelődését kiváltó előnyök csökkennek. Az északi szakasznak a fővárostól való távolabb kerülése a földrajzi adottságok és a forgalom átterelődésének csökkenése miatt jóval kedvezőbben hat a főváros légszennyezettségi értékeire. További költségcsökkenést eredményezhet, hogy így elhagyható a budakalászi elkerülő út megépítése.

Az M0-s északi szakaszának a fővárostól távolabbi nyomvonalon való megépítését teljes körű lakossági konszenzus támogatja és jóval kevesebb állampolgárt érintene mint a jelenlegi embertelen tervvariációk. Nagyságrenddel kevesebb állampolgár esetén korrekt kompenzációra nyílik lehetőség a jóval kisebb költségekkel.

A 10-es utat a főváros előtt viszonylag kis költséggel be lehet kötni az M1-es autópálya felé, amely biztosítaná az M0-s déli elkerülő ágának elérését is (pl. Tök- Perbál irányában). A kelet-nyugati irányú kapcsolatok felvetik egy feljebb építendő híd megépíthetőségét is, mivel így a főváros mentesülne az átmenő forgalomtól. Ezáltal biztosítható a 11-es út és a 2/A. autópálya közötti közvetlen összeköttetés.

Véggözetkeztetés:

Magyarország közlekedési infrastruktúrája jelentősen el van maradva Nyugat-Európától. A korszerű úthálózat kialakítása korkövetelmény, amely nem kerülhető meg.

A közúti úthálózatnak a kor követelményeihez való igazítását nem lehet a múlt század második felében kialakított nyomvonalakhoz való merev ragaszkodással megvalósítani. Az autópálya-építés gyorsítása nem indokolhatja az emberi életminőség romlását, az egészséges életkörülmények felelőtlen megrontását. Ha az előkészítésben résztvevők nem tudnak lépést váltani, nem tudnak vagy nem akarnak szemléletükön változtatni, akkor olyan emberekre kell bízni a feladat megoldását, akik a kor követelményeinek megfelelően meg akarják és meg tudják oldani a feladatot. A feladat megoldását csak olyan személyekre szabad bízni, akik kellő felelősségérzettel viselkednek embertársaik iránt és mindent elkövetnek az optimális feladatmegoldás érdekében. Ez a követelmény elhivatott irányítókat és résztvevőket kíván, amiből nem szabad és nem lehet engedni.

Budapest, 2006.03.20.

Kovács Géza

az SOS Békásmegyertért Egyesület elnökségi tagja

1038 Budapest, Templom utca 58.

Telefon: 387-2322