



Budapest, 2005. március 16.

Angeli Márton
2085 Pilisvörösvár
Angeli köz 3.

Tisztelt Angeli Márton Úr!

Köszönettel megkaptuk levelét a 10-es úttal kapcsolatban.

Ha a Pilisvörösvárott élők élete, egészsége csak a legcsekélyebb mértékben érdekelte volna a mindenkori kormányzatot és szakértőit, akkor már régen megépülhetett volna a várost elkerülő út. Nem az új 10-es gyorsforgalmi út, hanem az a rövid útszakasz, amely már létezik Pilisvörösvár szerkezeti tervében, és **ténylegesen** elkerüli a várost. Ez az út Pilisvörösvár délkeleti szélénél hagyja el a jelenlegi 10-es utat északi irányban, majd a Terranovánál tér vissza a 10-esre. Gyorsan megépíthető, kis összegbe kerülne a térségben tervezett többi útberuházáshoz képest, és ami a legfontosabb: azonnali megkönnyebbülést hozna a városnak.

Ezzel szemben semmiféle települést nem kerül el a 10-es út első szakasza, amelynek környezetvédelmi engedélye ellen bírósági keresetet nyújtott be a Levegő Munkacsoport és a Piliscsabáért Egyesület. Ez a 4 kilométer hosszú szakasz az ürömi csomóponttól Pilisvörösvárig déli határáig haladna (a 15,2 km-nél érne véget). A már meglévő kétszer egysávos 10-es úttól mintegy száz méterre (egy hosszabb szakaszán pedig csupán 20 méterre!) húzódná. Az egyik végén, az ürömi leágazásnál a kétszer egysávos budapesti Bécsi úthoz, a másik végén pedig Pilisvörösvár szintén kétszer egysávos főutcájához csatlakozna – azaz mindkét helyen három sáv torkollna egy sávba! Amennyiben megépül, hatalmas dugók alakulnak majd ki mindkét irányban, jelentősen súlyosbítva még a mostani helyzetet is.

Az útszakasz sürgős megépítésének egyetlen „indokát” látjuk: a Solymári Önkormányzat már jóváhagyta egy cég kérelmét, hogy mellé egy nagy bevásárlóközpontot telepítsen. (Sajnos, nem ez lenne az első eset, hogy egy külföldi magáncég beruházását több milliárd forint közpénzzel ilyen rejtett módon támogatják.) Ez a bevásárlóközpont még tovább gerjesztené a személyautó- és kamionforgalmat!

A környezetvédelmi hatástanulmányban megtekinthető az útszakaszt ábrázoló térkép¹. Ebből jól látható, hogy az útszakasznak tulajdonképpen se eleje, se vége nincs. 2005 februárjában a PEMÁK (Pest Megyei Állami Közútkezelő Kht.) egy újabb térképet² bocsátott a Piliscsabáért Egyesület rendelkezésére. Ebből már egyértelműen kiderül, hogy az útépités csak a majdani bevásárlóközpontot üzemeltető multicég érdekeit szolgálja.

Ugyanakkor az új 10-es út továbbépítése Pilisvörösvár keleti szélétől teljesen bizonytalan. Erre a szakaszra még nem készültek el a környezeti hatásvizsgálatok, ami azért is nagyon fontos, mert itt rendkívül értékes természetvédelmi területek találhatók. A Piliscsési Önkormányzat és a környezetvédelmi hatóság csak úgy járul hozzá az út megépítéséhez, ha az közel két kilométeren keresztül alagútban halad³. Ráadásul ez egy karsztos terület, ami rendkívül megrágítja és lassítja az alagútépítést. Az állami költségvetés súlyos hiányát és rendkívül magas adósságállományát is figyelembe véve, kétséges az is, hogy mikor lesz pénz mindennek a megépítésére. Igen valószínű, hogy a 2006-os választások után elkerülhetetlenül bekövetkező megszorító intézkedéseknek ez a beruházás is áldozatul fog esni. Egyes hírekkel ellentétben ugyanis az Európai Unió nem ad pénzt az út építésére. (Kovács Ferenc közlekedési helyettes államtitkár nemrég kijelentette⁴: az Európai Unió kizárólag vasútfejlesztésre ad pénzt, autópálya-építést Magyarországon nem támogat.) A 10-es út megépítése részben Európai Befektetési Bank hiteléből történne. Ez a bank minden aggály nélkül ad hitelt, hiszen a kockázata nulla: a hitel visszafizetését a kamatokkal együtt az állam garantálja, az összeget az adófizetők állják.

A bajokat még tetézi, hogy az elkészült tervek szerint erre a szakaszra két helyen, Keszthely térségében és Pilisvörösvár után lehet ráhajtani. Ebből következik, hogy Pilisjászfaluról, Piliscsabáról, Tinnyéről és a Zsámbéki medencéből Budapest irányába közlekedők továbbra is Piliscsaba és Pilisvörösvár főutcáján lesznek kénytelenek autózni.

Ha azonban mégis abban reménykednénk, hogy meglesz a pénz mindezeknek – és még további utaknak – a megépítésére, akkor is hosszú éveket kell majd várni a megvalósításukra. Azonban ha mindez megvalósulna, az sem segítene azon a gondon, hogy **az immár három sávon Budapest felé haladó gépkocsi-áradat a Bécsi út egy sávjába torkolna**, amely már jelenleg is telített. Tehát még nagyobb – több kilométeres – dugók alakulnának ki a Bécsi út előtt. Vannak ugyan távlati tervek arra, hogy további utakat építenének, amelyek állítólag levezetnék ezt a forgalmat. Azonban ez hosszú évekig tartana, és hatalmas költségekkel járna. Ennél is sokkal súlyosabb baj, hogy ezek az utak Óbudát és Békásmegyert érintenék, ami az ottani lakosság kemény ellenállását váltaná ki, hiszen már most is állandóak a lakossági panaszok a hatalmas forgalom miatt. Ha azonban ezek az utak valamikor meg is épülnének, akkor sem tudnak majd jobban bejutni a járművek a fővárosba: mindenki számára nyilvánvaló, hogy **Budapest már a jelenlegi forgalmat is alig tudja elviselni**, és ennek bármilyen fokozása közlekedési szempontból is megengedhetetlen.

A Budapest és Pilisvörösvár közötti útszakasz a völgy mélyén, az Aranyvölgyi-patak mentén húzódna. Ez azt jelenti, hogy az útnak komoly töltésen kell feküdnie. A környezeti hatástanulmányban semmilyen konkrétumot nem olvastunk arról, hogy honnan és miként

¹ Ld. http://www.levego.hu/media/10-es/10-es_ut_terkep_kv.htm. A térképet újból megrajzoltuk, mivel a kapott másolat nem volt alkalmas a honlapon való közzétételre. A folyamatos piros vonal mutatja az engedélyezett szakaszt, a szaggatott pedig a tervezett (még engedély nélküli) folytatást.

² Ld. http://www.levego.hu/media/10-es/10-es_ut_terkep_proure.htm

³ A Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség 2004. május 23-án kelt, KF: 0971-8/2004. számú határozatában, amellyel engedélyt ad az új 10-es út első szakaszának megépítésére, a következőket rögzíti: „a tervezett út további szakaszai csak országos jelentőségű védett terület érintése nélkül létesülhetnek.” Ez azt jelenti, hogy legalább 2 kilométer hosszan alagútban kell vezetni az utat.

⁴ A Közlekedéstudományi Egyesület konferenciáján 2005. február 24-én, Tatán.

képzelik el az ehhez (valamint a bevásárlóközpontoz és hatalmas parkolójához) szükséges irdatlan mennyiségű építési anyag szállítását. Vajon melyik településen keresztül?! És hány hónapon át?!

Összefoglalva: Az említett útépitések nem a pilisvörösvári lakosok érdekeit szolgálják, hanem egy multicégnek és az útépitő lobbinak az érdekeit. Számukra hosszú évekig tartó sok milliárdos üzletet biztosít az adófizetők pénzéből, miközben a pilisvörösvári lakosok a jelenleginél is rosszabb helyzetbe kerülnek. Azonnali javulást hozna viszont a Pilisvörösvárt valóban elkerülő, viszonylag rövid útszakasz megépítése.

A továbbiakban részletesen válaszolunk az egyes kérdéseire.

1. Az érintettek véleménye

Álláspontunk kialakítása előtt megkérdeztük az érintettek véleményét.

A 11 – hidegkúti, pilisborosjenői, piliscsabai, pilisjászfalui, pilisvörösvári, solymári, ürömi és zsámbéki – társadalmi szervezetet tömörítő Pilisi Civil Fórum egyhangúan támogatta a Levegő Munkacsoport álláspontját. Az ezzel kapcsolatos nyilatkozatunkat már 2003-ban közölte a Népszabadság.⁵ A nyilatkozatra egyetlen ellenvélemény sem érkezett.

Amint azt a térség polgármestereinek nyilatkozataiból tudjuk, a 10-es út budapesti továbbvezetését elsősorban az Óbudán és Békásmegyeren, majd Újpesten átvezető újabb utak (M0-s északi szakasza, aquincumi híd stb.) megépítésével képzelik el, sőt a Budai alsó rakpart bővítését is szükségesnek tartják a többletforgalom levezetésére.

Békásmegyeren 1997-ben a helyi tagszervezetünkkel, az SOS Békásmegyereit Egyesülettel közösen minden házba eljuttattuk a lakossági fórumra meghívó szórólapunkat, amelyen pontosan megjelöltük a témát. A közösségi ház zsúfolásig megtelt nagytermében felszólalók kivétel nélkül elleneztek az M0-s azon szakaszának megépítését, amely az Ezüst-hegyen menne keresztül és az uralkodó szélirány miatt Békásmegyere 50 ezer lakosát árasztaná el kipufogógázaival. Olyan volt a közhangulat, hogy a fórumon részt vevő politikusok közül egy sem akadt, aki ki mert volna jelteni: támogatja az M0-s északi szakaszát!⁶

Hasonlóképpen megkérdeztük a Budai alsó rakpart mentén lakókat is, hogy kívánják-e a bővítést. A lakossági fórumon minden lakó ellenezte a tervet.⁷

Újpest lakosságát nem volt módunk megkérdezni, azonban ismerjük önkormányzatának álláspontját. 2000-ben tanácskozást szerveztünk az észak-budapesti hidakról, ahol az önkormányzat képviselője komoly aggodalmait fejezte ki a tervezett aquincumi híd káros környezeti hatásaival kapcsolatban.⁸ Az esztergomi Hídlap pedig 2005 februárjában a következőkről tudósított: „Derce Tamás, Újpest polgármestere lapunknak elmondta, hogy az aquincumi híd megépítésével nem értenek egyet, mivel ez teljesen ellehetetlenítené a kerület életét.”

2004 májusában jelen voltunk azon a megmozduláson, ahol többszáz pilisborosjenői és ürömi lakos tiltakozott az M0-s északi szakaszának megépítése ellen.⁹

A közvélemény-kutatások sora mutatja, hogy Budapesten az emberek a legsúlyosabb gondjaik közé sorolják a közlekedési zűrzavart, a dugókat, a szennyezést. Azonban közvélemény-kutatások nélkül is nyilvánvaló: aligha szeretné bárki is, hogy a fővárosban tovább növekedjen a gépkocsi-forgalom.

Többször végeztünk közvélemény-kutatást arról, hogy a lakosság általában mennyire támogatja a Levegő Munkacsoport elképzeléseit. Ezekből megállapítható, hogy a lakosság többsége egyetért velünk.¹⁰

⁵ Útépités helyett tömegközlekedés? Népszabadság, 2003. június 23., <http://www.nol.hu/cikk/115423/>

⁶ Ld. <http://www.lelegzet.hu/archivum/1998/07/0644.hpp>

⁷ Ld. <http://www.lelegzet.hu/archivum/1999/11/0307.hpp>

⁸ Ld. <http://www.lelegzet.hu/archivum/2000/09/2313.hpp>

⁹ Ld. <http://www.lelegzet.hu/archivum/2004/06/3048.hpp>

2. A tájékoztatáshoz való jog

A civil szervezeteknek fontos feladata a tájékoztatás, azonban ennek komoly anyagi korlátjai vannak – ezek a szervezetek nem dúskálnak a pénzben. Az önkormányzatoknak viszont törvényben előírt kötelessége a tényszerű és pontos tájékoztatás.

Az Alkotmány 61. §-ának (1) bekezdése kimondja: „*A Magyar Köztársaságban mindenkinek joga van a szabad véleménynyilvánításra, továbbá arra, hogy a közérdekű adatokat megismerje, illetőleg terjessze.*” Tehát függetlenül attól, hogy esetleg egy önkormányzat vagy polgármester egyetért-e egy bizonyos véleménnyel, vagy sem, az alkotmányos alapjogokat mindenki számára biztosítani kell.

A személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. évi LXIII. törvény 19. §-ának (1) bekezdése szerint „*az állami vagy helyi önkormányzati feladatot, valamint jogszabályban meghatározott egyéb közfeladatot ellátó szerv vagy személy (...) a feladatkörébe tartozó ügyekben (...) köteles elősegíteni és biztosítani a közvélemény pontos és gyors tájékoztatását.*” A közérdekű adatok megismeréséhez fűződő jogokat nem csak egyes közérdekű adatok eltitkolása sértheti, hanem a kiegyensúlyozatlan, elfogult tájékoztatás is. Ezért is szükséges, hogy az önkormányzatok lehetőséget biztosítsanak a különféle vélemények megismertetésére, megvitatására.

A környezeti ügyekben az információhoz való hozzáférésről, a nyilvánosságnak a döntéshozatalban történő részvételéről és az igazságszolgáltatáshoz való jog biztosításáról szóló, Aarhusban, 1998. június 25-én elfogadott Egyezmény kihirdetéséről szóló 2001. évi LXXXI. törvény – különösen annak 5–8. cikkei – szintén kötelezővé teszik, hogy az önkormányzatok megfelelő tájékoztatást adjanak a környezetvédelemmel összefüggő kérdésekről és ebbe bevonják az érintett társadalmi szervezeteket.

Hasonló követelményeket ír elő a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény VIII. fejezete („Az állampolgárok részvétele a környezetvédelemben”), valamint alábbi bekezdései:

„46. § (1) *A települési önkormányzat (...) a környezet védelme érdekében (...) d) együttműködik a környezetvédelmi feladatot ellátó egyéb hatóságokkal, más önkormányzatokkal, társadalmi szervezetekkel; e) elemzi, értékeli a környezet állapotát illetékességi területén, és arról szükség szerint, de legalább évente egyszer tájékoztatja a lakosságot;*”

„54. § (1) *Minden állampolgárnak joga van a környezeti ismeretek megszerzésére és ismereteinek fejlesztésére.*”

A fejlett demokráciákban minden önkormányzat rendszeresen és hatékonyan tájékoztatja települése lakosságát a fontosabb helyi ügyekről. (Nem csak úgy, hogy a polgármesteri hivatalban kifüggesztenek egy kis cédulát arról, hogy milyen üléseken vehetnek részt a polgárok – és esetleg tölthetnek el órákat, amíg végre sor kerül arra a napirendi pontra, amelyik őket érdekli.) Egyebek mellett ingyenes helyi újságokat is ki szoktak adni ebből a célból. A jó példáért nem is kell messzire menni: a III. kerületi Önkormányzat havonta juttatja el díjmentesen a 24 oldalas Óbuda újságot a kerület minden háztartásába, összesen 64 ezer példányban. Ebben a lapban rendszeresen jelennek meg lakossági levelek is (közöttük nem ritkák az olyanok, amelyek a gépkocsi-forgalom által okozott elviselhetetlen állapotokra panaszkodnak.) Sőt, legutóbb közzétették a Levegő Munkacsoport állásfoglalását is a 10-es útról.

A híres amerikai szociálpszichológus, Elliot Aronson egyik könyvében kitér arra, miként történhetett meg, hogy Kennedy elnök hibásan ítélte meg a helyzetet, és egy olyan támadást

¹⁰ Ld. <http://www.lelegzet.hu/archivum/2004/11/3136.hpp>,
<http://www.lelegzet.hu/archivum/2002/05/0110.hpp>,
<http://www.lelegzet.hu/archivum/1996/04/1025.hpp>

intézett Kuba ellen a Disznó-öbölben, amelyben végül teljes vereséget szenvedett. Kennedy ezután rájött, hogy a hiába volt körülvéve magasan képzett, rendkívül intelligens emberekkel: tanácsadói csoportjának együttes hangulata olyan volt, hogy senki sem látta értelmét, hogy felszólaljon a terv ellen. Ezután eldöntötte, hogy minden döntés előtt egyeseknek el kell játszaniuk az ördög ügyvédjét. A társadalomban ezt az opponensi szerepet kell, hogy betöltsék a civil szervezetek. Ez elenyésző pénzt igényel, különösen ahhoz képest, mint amennyibe egy elhibázott beruházás, illetve a hibák utólagos kijavítása kerül.

Szintén Aronson vizsgálataiból tudjuk, hogy az emberek általában sokkal könnyebben elfogadnak valamit, ha azt a politikusok és a hatóságok is támogatják. (Például Amerikában a faji megkülönböztetés felszámolása az iskolákban sokkal nehezebb volt azokon a településeken, ahol a helyi hatóságok nem léptek fel a szegregáció ellen.) Ez azt jelenti, hogy a civil szervezeteknek fokozottabb lehetőségeket kell(ene) biztosítani opponensi, javaslattevői feladataik elvégzéséhez, hogy időben fel tudják hívni a figyelmet a kormányzat, illetve az önkormányzatok esetleg hibás lépéseire.

A témához kapcsolódóan javasoljuk még a „Mihez legyen jogunk?”¹¹ című cikk elolvasását.

3. A budapestiek panaszai

Nem azt írtuk, hogy Budapest 1,7 millió lakosa tüntetne a 10-es út ellen. Azt próbáltuk érzékeltetni, hogy a főváros lakosságának ugyanúgy elege van a rá zúduló irtatlan forgalomból, mint a pilisvörösváriaknak. Szinte nincs olyan bevezető út Budapesten, ahonnan az elmúlt években ne kaptunk volna könyörgő lakossági leveleket vagy telefonhívásokat, hogy segítsünk csökkenteni az ezen utak mentén kialakult súlyos környezeti ártalmakat. (Nemrég például egy személyes beszélgetésen a XV. kerület polgármestere kérte, hogy segítsünk az M3-as bevezető szakaszán kialakult elviselhetetlen szennyezés mérséklésében...)

4. Az M0-s északi és nyugati szakasza

Az M0-s északi és nyugati szakaszával kapcsolatos részletes állásfoglalásainkat honlapunkon megtalálhatja.¹² Ezek lényege az, hogy ennek a szakasznak a megépítése gazdasági, közlekedési és környezetvédelmi szempontból egyaránt elhibázott lenne. Sokkal több kárral járna, mint haszonnal. Így például a Pilisre zúdulna az M3-ason és más kelet-magyarországi utakról a nyugat felé – illetve vissza – menő kamionforgalom nagy része.

5. A forgalom előrejelzése

A Fővárosi Önkormányzat megbízásából már az 1990-es évek közepén készült egy számítógépes modell arról, hogy miként alakulna a gépjármű-forgalom Észak-Budapest térségében, amennyiben megépülne az M0-s északi hídjá és a kapcsolódó úthálózat. A modell a forgalom számottevő növekedését mutatta a teljes térségben. Ezt az eredményt az önkormányzat elrejtette a fiókjai mélyére, de a Levegő Munkacsoportnak sikerült megszereznie, és közzé is tettük.¹³ Tudomásunk szerint azóta a beruházók készítettek egy másik modellt, ami viszont a forgalom csökkenését mutatta ki... Mivel a számítógép a betáplált programok és adatok alapján olyan eredményt hoz ki, amelyet csak akarunk, jobb ha

¹¹ Népszabadság, 2004. augusztus 13., <http://www.nol.hu/cikk/329196/>

¹² <http://www.lelegzet.hu/archivum/1994/05/1384.hpp>

<http://www.lelegzet.hu/archivum/1995/10/1272.hpp>

<http://www.lelegzet.hu/archivum/1998/02/0538.hpp>

<http://www.lelegzet.hu/archivum/1999/02/0477.hpp>

<http://www.lelegzet.hu/archivum/1999/10/0341.hpp>

<http://www.lelegzet.hu/archivum/2002/12/2166.hpp>

<http://www.lelegzet.hu/archivum/2002/12/2165.hpp>

¹³ Ld. <http://www.levego.hu/media/10-es/10ut.htm>

a nemzetközi és hazai gyakorlati tapasztalatok alapján készült tudományos vizsgálatok eredményeire hagyatkozunk. Ezek pedig azt bizonyítják, hogy az új utak újabb, korábban egyáltalán nem létező forgalmat eredményeznek. A témának ma már hatalmas szakirodalma van (az angolul tudó érdeklődőknek javasoljuk, hogy az interneten keressenek rá az *induced traffic* kifejezésre), amelyek közül az alábbiakban csak néhányat említenénk.

A brit kormány külön bizottságot (SACTRA: Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment) hozott létre a kérdés kivizsgálására. A neves szakemberekből álló testület 1994-ben közzétett jelentésében (Trunk Roads and the Generation of Traffic¹⁴) egyértelműen leszögezte: az új utak korábban nem létező forgalmat gerjesztenek. A jelentés – valamint a növekvő társadalmi ellenállás – hatására a brit kormány törölte programjából az új autópálya-építési tervek túlnyomó többségét.

Az iparilag fejlett országok példája ma is azt bizonyítja, hogy még a leggazdagabb nemzeteknek sincs annyi pénze, ami útépitésekkel megoldhatná a közlekedési torlódások egyre növekvő problémáját. Az Amerikai Egyesült Államok jól ellátott autópályákkal, gyorsforgalmi utakkal, az amerikaiak mégis idejük jórészét a dugókban töltik. A Victoria Transport Policy Institute számításai szerint a közlekedési dugók következtében keletkező károk meghaladják az évi 100 milliárd dollárt¹⁵. Ráadásul a helyzet egyre romlik. A Texas Transportation Institute vizsgálatai szerint¹⁶ az USA nagy agglomerációiban az útépitésekre fordított dollármilliárdok ellenére a közlekedési dugókban eltöltött átlagos idő 1990 és 2000 között 41 százalékkal növekedett! Az egész országra vonatkozóan pedig 1980 óta 236 százalékkal lett több az az idő, amelyet egy átlagos amerikai a közlekedési torlódások miatt vesztegetett el.

Hasonló gondokkal küszködik az Európai Unió is. Az EU 2001-ben elfogadott új közlekedéspolitikája megállapítja: „A közlekedési torlódások miatt Európát az a veszély fenyegeti, hogy elveszíti gazdasági versenyképességét. A legfrissebb ilyen tárgyú tanulmány kimutatta, hogy egyedül a közúti közlekedési torlódások külső költségei a Közösség GDP-jének 0,5%-ával egyenlők. A következő 10 évre szóló forgalom-előrejelzések szerint, ha semmit nem teszünk, akkor az utakon 2010-ig jelentősen növekedni fognak a torlódások. A torlódások rovására írható költségek 142%-kal fognak növekedni, és eléri az évi 80 milliárd eurót, ami a Közösség GDP-jének mintegy 1%-a.” Az anyag következő mondatában már a probléma egyik fő okát is megjelöli: „A jelenlegi helyzet kialakulása részben arra vezethető vissza, hogy a közlekedők nem mindig fizetik meg az általuk okozott költségeket.”¹⁷

Ha a nálunk jóval magasabb gazdasági teljesítménnyel és sokkal nagyobb nemzeti vagyonnal rendelkező országok sem tudták autópályákkal megoldani a közlekedési problémáikat (sőt, azok inkább egyre csak súlyosbodtak), akkor esztelenség azt hinni, hogy Magyarországnak is ezt az utat kell követnie.

Azonban mást is kimutattak a kutatók: amennyiben leszűkítenek vagy lezárnak egy utat, akkor az egész térségben csökken a forgalom. Másképpen fogalmazva, a közlekedő járművek egy része egyszerűen eltűnik!¹⁸

¹⁴ http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_roads/documents/page/dft_roads_503913-03.hcsp (Elnézést kérünk, hogy helyenként angol nyelvű honlapokra utalunk. Folyamatosan törekszünk arra, hogy a témával kapcsolatos fontosabb fejleményekről magyarul is hírt adjunk, azonban a nagyobb mennyiségű anyagok fordításának komoly gátat szabnak a pénzügyi korlátaink.)

¹⁵ www.vtpi.org

¹⁶ <http://tti.tamu.edu/researcher/v34n1/congestion.stm>, <http://www.lelegzet.hu/archivum/1999/04/0449.hpp>

¹⁷ Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni. Az Európai Bizottság Fehér Könyve, Brüsszel, 2001. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium fordítása.

¹⁸ Ld. <http://www.lelegzet.hu/archivum/2000/07/2238.hpp>,

<http://www.lelegzet.hu/archivum/1998/02/0541.hpp>,

<http://www.lelegzet.hu/archivum/2000/07/2229.hpp>,

<http://www.lelegzet.hu/archivum/1996/10/1106.hpp>

Az első hallásra hihetetlennek tűnő jelenségek magyarázata nagyon egyszerű. Ezzel kapcsolatban legtöbbször az amerikai Robert Morris *A közlekedés, mint a kereslet és kínálat függvénye* című tanulmányára¹⁹ hivatkoznak. A szerző elmagyarázza, amit tulajdonképpen mindannyian tudunk — hogy a keresletet az ár szabályozza. Ha az ár alacsony, azaz kevés költséggel és viszonylag rövid idő alatt (az idő pénz!) tudunk végighaladni egy úton, akkor azt használni is fogjuk. Ha viszont — például a forgalmi torlódások következményeként — növekszik az eljutás költsége (ideje), akkor csökken a kereslet, s az úton kevesebben fognak haladni. Ily módon kialakul az egyensúly a kereslet és a kínálat között.

Ennél viszont még hihetlenebb és döbbenetesebb, hogy döntéshozóink és tervezőink ezeket a tudományos eredményeket teljesen figyelmen kívül hagyják, és közvéleményt sem tartják érdemesnek arra, hogy róluk tájékoztassák. Pedig mindezeket a tanulmányokat jól ismerik, hiszen a Levegő Munkacsoport számtalanszor felhívta rájuk a figyelmüket, és nemzetközi konferenciákon is sokszor hallhattak róluk. Arra, hogy ennek mi lehet az oka, már 12 évvel ezelőtt rávilágított egy tanulmány, amely egy közlekedési szakfolyóiratban jelent meg²⁰. A szerző, dr. Fleischer Tamás kimutatta, hogy szinte minden nagyobb fővárosi közúti beruházás után – a tervezők előrejelzésével ellentétben – tovább romlott a közlekedés és a környezet állapota. Ennek okát a következőkben vélte megtalálni: „*ha minden egyes beruházás esetében egyedileg kell a központi pénzek újraelosztója számára bizonyítani, hogy feltétlenül szükséges az adott beruházásra pénzt juttatni, akkor valóban ez a módszer válik a legeredményesebb rövid távú pénzszerzési taktikává: azaz ott a legjobbak a beruházások elfogadására az esélyek, ahol a leglátványosabban demonstrálható a helyi megoldandó probléma, a csőd, a torlódás.*” A témában leginkább érintett közlekedéstervezők mind a mai napig abban érdekeltek, hogy ne rendszerszintű megoldásokat keressenek, hanem olyanokat, amelyek újabb – lehetőleg minél nagyobb – megoldandó problémákat hoznak létre.

Ehhez hasonlóan jellemzi a helyzetet egy volt fővárosi önkormányzati képviselő is: „*A rendszerváltás 12 esztendeje alatt nyilvánvalóvá vált, hogy a szakértők sem szentek, s a köz érdekében jobb az ő lelkiismeretük helyett a súlyok és ellensúlyok bonyolult rendszerére támaszkodni. E szabály alól a fővárosi közlekedés tervezése sem kivétel. A kötött forrásokkal gazdálkodó fővárosi önkormányzat – végső soron a város adófizetői – abban érdekelt, hogy minél kevesebb pénzből, minél gyorsabban, minél több probléma megoldódjon. A tervezőintézet, a Főmterv Rt. viszont, ahol hosszú éveken át készült a főváros közlekedésfejlesztési koncepciójának nevezett anyag, gazdasági társaságként a bevételben és a profitban érdekelt: abban, hogy minél több és minél nagyobb értékű megrendelést kapjon. Meg is kapná a magáét az a tervezője, aki autóbuszvásárlással, netán autóbusszáv kijelölésével javasolná egy budapesti (tömeg)közlekedési probléma megoldását ott, ahol alagúttervezés is szóba jöhet! Nem csoda, hogy az általuk alkotott közlekedésfejlesztési koncepcióról a laikus olvasó számára is gyorsan kiderül, hogy elsősorban a tervezők, építők érdekeit és a megrendelések generálását szolgálja. Sok ezermilliárd forintos beruházási étlap, amelyből akár évtizedekig mazsolázhatnak együtt tervezők és kivitelezők anélkül, hogy attól kellene félniük, kialakul egy elfogadható közlekedési struktúra Budapesten.*”²¹

6. A tömegközlekedés fejlesztése

Az esztergomi vasútvonalon az utasok száma az elmúlt 8 évben csaknem a kétszeresére emelkedett. 2000-ben naponta 1600 utas lépett be így Budapest határán, 2004-ben pedig

¹⁹ Robert Morris: Traffic as a Function of Supply and Demand. In *Traffic Quarterly*. Volume 31. Connecticut: ENO Foundation for Transportation. 1977. pp. 591-603. Részletesebb ismertetését ld. <http://www.lelegzet.hu/archivum/1996/10/1106.hpp> és

<http://www.culturechange.org/issue8/traffic%20expands.htm>

²⁰ Városi Közlekedés, 1993/5.

²¹ Vargha Márton: Pénz az ablakban? Népszabadság, 2003. január 14., <http://www.nol.hu/cikk/94495/>

mintegy 2400. Tudomásunk szerint ez nem okozott különösebb gondot a csatlakozó BKV-járatokon. Amennyiben a 10-es úton jelenleg autóval közlekedők fele vasútra szállna át, akkor 7–8000-rel többen jönnének be így naponta Budapestre. Mivel a BKV járatain naponta több mint egymillió ember utazik, ez összességében nem jelentene számottevő többletterhelést. Egyes csatlakozó járatokat némileg sűríteni kellene, de ennek költségei elenyészőek a BKV teljes költségvetéséhez képest.

Ha egész Budapesten hasonlóképp próbálnánk megoldani a problémát (a jelenleg autóval bejövők felét tömegközlekedésre terelni), az is megoldható lenne 30–40 milliárd forintból egy-két év alatt. Ekkor azonban elsősorban az autóbusz-közlekedés javítása jöhet szóba, hiszen a kötöttpályás közlekedés beruházási költsége és ideje sokkal nagyobb. Ezzel egyidejűleg azonban lehetőség szerint fel kell újítani, korszerűsíteni kell a kötöttpályás közlekedési eszközöket (elővárosi vasút, villamos, HÉV, trolibusz, metró) is. Csak ennek megtörténte, vagy legalább jelentős előrehaladása után szabadna újabb nagyobb szabású tömegközlekedési beruházásokba kezdeni.

A tömegközlekedés fejlesztését mindig is támogattuk. (Erre számos példát talál kiadványainkban, elsősorban a Lélegzet című havilapunkban.) Úgy véljük, hogy elsősorban a meglévő hálózat hatékony működését, felújítását, korszerűsítését kell biztosítani, az új nagyberuházások nem történhetnek az előbbieik rovására. Ennek az elvnek a figyelembevételével támogatjuk az újabb metróvonalak építését.²² A tömegközlekedés fejlesztésére a Fővárosi Önkormányzatnak, valamint az érintett közlekedési vállalatoknak (BKV, MÁV, Volánbusz) részletesen kidolgozott terveik vannak; ezeket ismerjük, és mielőbbi megvalósításukat mi is szorgalmazzuk (bár az egyes beruházások ütemezésével kapcsolatban vannak vitáink).

7. Az autóbuszok légszennyezése

A legkorszerűbb autóbuszok már olyan részecskeszűrőkkel vannak felszerelve, amelyek gyakorlatilag teljes egészében megsemmisítik dieselmotorok kipufogógázának az egészséget leginkább károsító összetevőit. A másik komolyabb egészségkárosító tényező a nitrogén-oxid-kibocsátás, ami korszerű autóbuszoknál messze a megengedett határérték alatt marad (és mindenképp nagyságrendekkel alacsonyabb, mint az ugyanannyi utast elszállító, jelenleg az útjainkon futó személyautó).

Az egészséget közvetlenül nem károsító szennyezőanyag a szén-dioxid, amely viszont a világméretű éghajlatváltozás legfőbb előidézője. Ugyanakkor egy utaskilométerre számítva, az autóbuszok csak néhány százalékát bocsátják ki annak a szén-dioxid mennyiségnek, mint a személyautók.

Ma már az autóbuszok légszennyezése vonatkozásában (persze, csak a legkorszerűbb járműveket tekintve, nem pedig a jelenleg az útjainkon futó elavult buszokat) a legkomolyabb gond a kopás miatt a gumikról és az aszfaltról leváló részecskék, amelyek között rákkeltők is találhatóak nagy számban.

8. A személygépkocsi-forgalom csökkentése

A 10-es út vonatkozásában a célkitűzésünk a személygépkocsi-forgalom 50 százalékos csökkentése, legalábbis csúcsidőszakban. Ezáltal teljesen megszűnnének a dugók.

Ebben az esetben nem kell bővíteni az utat annak érdekében sem, hogy a Budapestről kifelé haladó forgalom felgyorsuljon. Elegendő lenne a csomópontok előtt egy viszonylag rövid kanyarodó sáv létesítése.

Azt hogy Pilisvörösváron mekkora forgalmat tartanak elfogadhatónak a települést elkerülő út (ami nem egyenlő az új 10-es úttal!) megépítése után, azt a helyi lakosoknak kell

²² A témával kapcsolatban figyelmébe ajánljuk: http://www.levego.hu/kiadvany/4metro_felleb_kozlfe104.pdf

eldönteniük. Ön szerint „ha 30 vagy akár 50 százalékkal csökkenne a Pilisvörösváron az áthaladó forgalom, az is elviselhetetlen a város lakóinak.” Az elkerülő út megépítése után szükségesnek tartott forgalomcsillapításhoz a Levegő Munkacsoport szívesen nyújt szakmai segítséget, amennyiben ilyen igény felmerül.

Azonban itt mi szeretnénk feltenni egy kérdést Önnek. Ha Ön Pilisvörösváron elviselhetetlennek tart akár egy 50 százalékkal csökkentett átmenő forgalmat (amit teljes egészében meg tudunk érteni), akkor nyilvánvalóan hasonlóképp gondolkozik más településekről is, hiszen az ott élő embereket is ugyanolyan jogok illetik meg, mint a pilisvörösváriakat. Hadd kérdezzük meg, hogy milyen forgalomcsökkenést tart elviselhetőnek azokon az útvonalakon, ahol kétszer három vagy kétszer négy sávot dübörög a forgalom, és amelyek két oldalán 10 emeletes házak és iskolák vannak? Javasolná-e azt, hogy például a Vörösvári úton és a Szentendrei úton csak kétszer egy sávot hagyjanak meg, és azokon is kevesebb, mint a felére csökkentsék a forgalmat? Miként képzelel el ennek a megvalósítását?

Mindezzel egyáltalán nem azt kívánjuk mondani, hogy ne oldjuk meg a pilisvörösváriak gondjait, és azt sem, hogy ne épüljön meg az elkerülő út. Csupán azt szeretnénk volna érzékeltetni, hogy országos környezetvédő szervezetként mások érdekeire, kívánságaira is tekintettel kell lennünk.

A kérdés tárgyilagossá megítéléséhez ismerni kell még a következő tényeket. A Budapesti Agglomerációban (Budapesten és a környező 78 településen) a személygépkocsi-forgalom 70–80 százalékát a nem-budapesti lakosok idézik elő. Más szavakkal, a lakosok egyharmada (a Budapesten kívül lakók) okozzák a forgalom és az ebből eredő légszennyezés háromnegyedét, miközben a kétharmaduk (a budapestiek) mindössze az egynegyedét.

9. Az elkerülő út szükségessége

Itt kell egy fontos tényezőre felhívni a figyelmet, ami nagyrészt magyarázatot ad arra, hogy a pilisvörösváriak közül sokan miért nem értik a Levegő Munkacsoport álláspontját. Az Ön leveléből nyilvánvaló, hogy nem is hallott a Pilisvörösvár településszerkezeti tervében meghatározott elkerülő útról. Ugyanez világlik ki a legtöbb olyan levélből, amit más pilisvörösvári lakosok írtak nekünk az utóbbi időben. Ezt az alultájékozottságot megdöbbenéssel vettük tudomásul, hiszen ezzel nem számoltunk. Eddigi állásfoglalásainkat úgy írtuk meg, hogy az egyes pilisi településeket elkerülő rövid útszakaszok megépítésének terveit magától értetődőnek vettük. Így nem is tértünk ki rájuk, hanem csak az egész térség szempontjából vizsgáltuk az ügyet. Ezért most itt hangsúlyozzuk a Levegő Munkacsoport ezzel kapcsolatos álláspontját, amit már többször közzétettünk: *„Amennyiben alapos vizsgálatok nyomán célszerűnek látszik az adott települést elkerülő út létesítése, akkor is felesleges gyorsforgalmi utat építeni: elegendő a tehermentesítést szolgáló rövid elkerülő út megépítése. Ez utóbbit pedig úgy kell megvalósítani, hogy az érintett térségben összességében ne növekedjen a közúti kapacitás (azaz a településen belül szűkíteni kell az utak átteresztőképességét). Az újonnan megépült út környékét pedig megfelelő területrendezési előírásokkal kell védeni a fokozott környezeti ártalmaktól (például attól, hogy újabb forgalomgerjesztő létesítmények települjenek oda).”²³*

10. Parkolási díjak és városi útdíjak

A parkolási díjak és útdíjak óriási előnye, hogy a mértékük teljesen rugalmasan alakítható, akár még egy napszakon belül is. Nehéz most pontos összeget mondani, hiszen ezt majd a gyakorlat alakítja ki. Első lépésként a jelenlegi parkolási díj kétszeresére emelését, valamint a parkolási övezetek kiterjesztését javasolnánk. Mind a parkolásszabályozásról, mind a városi útdíjról Budapest vonatkozásában több tanulmány is készült, az utóbbiról korábban a

²³ Lukács András: Elősegítik-e az autópályák a gazdasági fejlődést? Levegő Munkacsoport, 2003. <http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/autopalya.pdf>

Budapesti Műszaki Egyetemen, nemrég pedig a TRANSMAN Kft. gondozásában. A Lélegzet hasábjain és a honlapunkon többször is beszámoltunk mind a parkolásszabályozási ügyekről²⁴, mind az útdíjakkal kapcsolatos fejleményekről²⁵. A részletekkel kapcsolatban javasoljuk, hogy forduljon a tanulmányok szerzőihez, illetve a Fővárosi Önkormányzat (az elérhetőségüket meg tudjuk adni).

11. A tehergépkocsi-forgalom ésszerűsítése

Az, hogy mennyire csökken a tehergépkocsik által okozott környezetszennyezés mértéke, ha részükre útdíjat vezetnek be, elsősorban a díj mértékétől függ. Itt a svájci példát tudnánk idézni, ahol 2001-ben vezettek be ilyen díjat. Ezt kivétel nélkül minden útra vonatkozóan egyformán meg kell fizetni, függetlenül attól, hogy a jármű autópályát vesz-e igénybe vagy valamilyen más utat. A díj csak a megtett kilométertől, a jármű megengedett összsúlyától és légszennyezési mutatóitól függ. Az átlagos díj 2001-ben tonna-kilométerenként 1 eurócent volt, 2005-ben pedig már 1,7 eurócent. A díjból származó bevétel 2001-ben 510 millió eurót tett ki (közel 130 milliárd Ft), 2005-ben pedig 1020 millió euró (mintegy 250 milliárd Ft) bevételt jeleznek előre. A díj hatására 2001-ben és 2002-ben egyaránt 5 százalék körüli forgalomcsökkenést tapasztaltak, 2003-ban pedig enyhe növekedést. A díj bevezetése előtt viszont évente 5–6 százalékkal növekedett a forgalom.

Az útdíjat természetesen nem lehet és nem is szabad csak egyes településeken kivetni, hanem ezt országosan kell megtenni. A költségek ebben az esetben össztársadalmi szinten nem növekednének, sőt, csökkennének. Az adófizetők általános terhelése helyett azok fizetnék meg a költségeket, akiket ez illet.²⁶

A más útvonalon történő szállításnál arra gondoltunk, amit az egyik pilisvörösvári lakos levelében olvastunk: szerinte a kamionok nagy része azért használja a 10-es utat, hogy elkerülje a díjfizetést az M1-esen. Ha ez valóban így van, akkor ennek megoldására is a svájci példát kell követnünk: a tehergépkocsikra kivetett díjak minden útvonalon legyenek érvényesek, ne csak az autópályákon.

Valójában azonban nem tudjuk, hogy mennyire igaz az autópálya elkerülésére vonatkozó felvetés. Ehhez és számos egyéb kérdés helyes megválaszolásához ugyanis rendelkezniünk kellene a térség teherforgalmával kapcsolatos „honnan hová” felméréssel. 2003 februárjában a Levegő Munkacsoport és a Pilisi Civil Fórum közös levelet írt az akkori gazdasági és közlekedési miniszternek, kérve egy forgalmi felmérés elkészítését a térségre vonatkozóan. Választ a mai napig nem kaptunk. A felmérés elenyésző összegbe kerülne az útépités költségéhez képest. Például a teherforgalom ilyen jellegű felmérésére a 10-es úton 2 millió forintot ajánlatot kaptunk az egyik, kitűnő referenciákkal rendelkező cégtől.

Számos lehetőség van a közúti teherforgalom csökkentésére olyan módon, hogy ezáltal nem csökken, hanem növekszik egy-egy település, illetve az egész ország versenyképessége és a foglalkoztatottság szintje. Ezzel kapcsolatban több ismertetést is olvashat a

²⁴ Ld. például: http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_bp/parkolastervezet.pdf,
<http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/13/2908.hpp>,
<http://www.lelegzet.hu/archivum/2004/12/3161.hpp>,
<http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/13/2907.hpp>

²⁵ Ld. például <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/06/2782.hpp>. Ugyanebben a számban további cikkeket is talál a témáról, beleértve az útdíjszedés technikáit is. Figyelmebe ajánljuk még: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2000/01/0263.hpp>. A honlapon a keresőbe beírva az „útdíj” szót, további cikkeket is talál a témáról.

²⁶ Részletesebben ld. a „Közlekedési támogatások” című tanulmányban: http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf

Lélegzetben.²⁷ A városi teherforgalom ésszerűsítésére vonatkozóan egyre több követendő példát mutat az Európai Unió BESTUFS (Best Urban Freight Solutions – Legjobb Városi Teher szállítási Megoldások) programja²⁸.

12. A szállítási igényesség

A különböző gazdasági tevékenységeknek igen eltérő az áruszállítás-igényességük. Ugyanannyi foglalkoztatottra vetítve például a nyelvoktatás vagy a számítógépes programfejlesztés nagyságrendekkel kevesebb teherfuvarozással jár, mint például a bányászat vagy az útépités. De például még az építőiparon belül is fajlagosan sokkal kisebb az épületfelújítások szállítási igényessége, mint az új építkezéseké. A szállítási igényességet nagymértékben lehet csökkenteni azzal is, ha helyi termékeket fogyasztunk a távolról ideszállított termékek helyett. Például, ha a kamionokkal az Alpokon keresztül szállított olaszországi ásványvíz helyett a Budai térségből származó ásványvizet fogyasztunk. Vagy ha a más földrészekről importált banán helyett több hazai almát vásárolnánk (ehhez persze az is kellene, hogy jó minőségben, gazdag választékban és olcsón lehessen hazai almát kapni – ezért inkább ennek eléréséhez kellene támogatást nyújtani).

13. Közlekedési infrastruktúra és gazdasági fejlődés

Világszerte komoly viták folynak arról, hogy milyen szerepet tölt be a fejlődésben a közlekedési infrastruktúra (és különösen az autópályák) bővítése. Mi ebben a kérdésben Fodor Istvánnal, az Ericsson Magyarország és a Magyar EU Bővítési Üzleti Tanács elnökével értünk egyet, aki a következőket nyilatkozta: „...mit ad nekünk az EU és a pénzt mire költjük? Azokkal értek egyet, akik szerint a kapott pénz legfeljebb 30 százalékát szabad a gazdaság élénkítésére fordítani, 70 százalékát a társadalomba kell fektetni. Az újonnan felvett országok a strukturális és kohéziós alapok jelentős részét az infrastruktúrába tették, az egyetlen kakukktörzsa Írország volt. Ők a támogatás 80 százalékát az oktatásra, a tudás alapú társadalom építésére fordították. Tessék megnézni, hova jutottak az írek!”²⁹ Álláspontunk részletesebb kifejtését megtalálhatja az „Elősegítik-e az autópályák a gazdasági fejlődést?” című tanulmányunkban. Itt még csak annyit említenénk meg, hogy ma már egyértelműen bebizonyosodott: számos olyan tevékenység található, amelyekre sokkal inkább érdemes a pénzünket költeni, mint az autópálya-építésre, ha valóban az ország versenyképességének a növelése célunk.

Teljesen nyilvánvaló az is, hogy amennyiben a pilisi térségben útépitésre előirányzott összeget más tevékenységekbe fektetnék, a sokszorosát lehetne elérni mind a munkahelyteremtés, mind pedig a gazdasági fejlődés terén. Ilyen tevékenységek például az egyes korszerű technológiák, tudásintenzív ágazatok, az épületfelújítás, az energiahatékonyság javítása, az idegenforgalom, a biotermesztés, a különböző szolgáltatások. Természetesen a konkrét feladatok megvalósítását megfelelő előzetes tanulmányok, valamint társadalmi és szakmai vita kell, hogy megelőzze. Azonban ezek kivitelezése is sokkal gyorsabban megtörténhet, mint a tervezett útépitések.

²⁷ Ld. például a Lélegzet 2003. októberi számát: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/10>, különösen a következő cikkeket: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/10/2856.hpp>, <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/10/2857.hpp>, <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/10/2858.hpp>, <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/10/2859.hpp>

A lap 2005. márciusi száma (amely hamarosan fenn lesz a honlapunkon) szintén jórészt az áruszállítás problémáival és a megoldás lehetőségeivel foglalkozik.

²⁸ <http://www.bestufs.net>. Érdekességként megemlítenénk, hogy 2005 szeptemberében a BESTUFS Budapesten fogja megtartani 3. tanácskozását.

²⁹ Üzleti 7, 2002. december 16.

A Levegő Munkacsoport az elmúlt években sokat foglalkozott a munkahelyteremtés kérdéskörével. A tanulmányainkban kimutattuk, hogy az általunk javasolt megoldások nagymértékben elősegítik a foglalkoztatottság növelését.³⁰

14. Elkerülő utak és városi bevezető utak

Szerte a világon sok város körül építettek elkerülő utakat, amelyek részben segítettek az adott város helyzetén. Számos helyen elegendőnek találták egy félgyűrű megépítését a város körül, így például Bécs esetében. Hasonlóképpen nem tartjuk szükségesnek az M0-s bezárását, azaz az észak-nyugati és nyugati szakasz megépítését.

Ami a bevezető utak kiszélesítését illeti, a nyugat-európai városokban már rájöttek, sőt az Egyesült Államokban is kezdenek rájönni, hogy ez elhibázott lépés volt. (Ld. válaszuk 5. pontját!) Nem értjük a javaslatát, hogy először építsük meg az utakat, és utána korlátozzuk a forgalmat.

Úgy véljük, igen tanulságos lehet számunkra a hétmillió lakosú Bogota, ahol mindössze három év alatt olyan eredményeket értek el, amelyeknek az egész világ a csodálatára jár. Ennek a lényege, hogy korlátozták a személygépkocsi-forgalmat, és az eredetileg autópályákra szánt összegeket a tömegközlekedés fejlesztésére, valamint a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javítására fordították. Mindenképp ajánljuk, hogy olvassa el ezzel kapcsolatban Bogota akkori polgármestere, Enrique Peñalosa nyilatkozatait³¹. Azt is javasoljuk, hogy hallgassa meg Oscar Edmundo Diaz előadását, amelyet idén júliusban fog tartani a Levegő Munkacsoport konferenciáján a budapesti Új Városházán³². Ő volt ugyanis Peñalosa legfőbb segítőtársa az említett intézkedések véghezvitelében.

15. Környezetvédelem

A környezetvédelmi tényezők tekintetében az egyik legfontosabb az átszellőzés kérdése. „A pilisvörösvári medence a főváros tüdeje” – olvashatjuk Pilisvörösvár honlapjának nyitóoldalán. Valóban, itt húzódik a főváros egyik legfontosabb csatornája, ahonnan a tiszta levegőt kapja. Ezt a tüdőt nem szabad tovább roncsolni autósztrárával, bevásárlóközpontokkal, hatalmas, aszfalt borította parkolókkal. Az ürömi lakosok már most is arról számolnak be, hogy szélcsendes időben sárgás füst telepszik a völgy fölé. Szeles időben pedig Budapest kapja meg ezt a szennyezést...

16. A Levegő Munkacsoportot érintő következmények

Amennyiben a Levegő Munkacsoport javaslatait valósítanák meg, és attól sem javulna Pilisvörösvár és környéke közlekedési helyzete, az számunkra erkölcsi bukást és anyagi csődöt jelentene, hiszen a tagjaink és támogatóink egyaránt elfordulnának tőlünk. Hadd kérdezzünk azonban vissza: Mi lesz a következménye annak, ha bekövetkezik, amit a Levegő Munkacsoport előrejelez, vagyis hogy Pilisvörösvár lakóinak először el kell szenvedniük a 4 kilométeres sztrádaszakasz, a bevásárlóközpont és parkolója építésének minden hátrányát, majd az emiatt megnövekedett forgalmat, és csak hosszú évek elteltével épül meg (ha egyáltalán megépül) a Pilisvörösvárt részben tehermentesítő új 10-es út, de még akkor is sokkal nehezebben fognak Budapestre bejutni a minden korábbinál nagyobb dugók miatt? Ebben az esetben milyen erkölcsi és anyagi felelősség terheli majd mindazokat – különösen a tervezőket és a politikusokat –, akik a jelenlegi hivatalos tervek megvalósítását szorgalmazzák? Ki és miként fogja mindezt számon kérni rajtuk?

³⁰ Ld. például „Az államháztartás ökoszociális reformja” című tanulmányunkat: <http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/koltsegvetes/koltsegvetes.htm>

³¹ Ld. például: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2002/09/0037.hpp>

³² A konferencia programját ld. a <http://www.worldcarfree.net/conference/> honlapon! Hamarosan magyarul is olvasható lesz a Levegő Munkacsoport honlapján.

17. A bírósági kereset

Arra kérdésére, hogy a Levegő Munkacsoport visszavonja-e a bírósági keresetét, a válaszunk: nem. Úgy gondoljuk, hogy miután elolvasta válaszunkat, Ön is helyesli a döntésünket. Biztosak vagyunk abban – és ennek már több jelét is tapasztaljuk –, hogy Pilisvörösvár lakói mind fel fogják ismerni, milyen merénylet készül ellenük, és ők is azt kérik majd, hogy ne vonjuk vissza a keresetünket, hanem együtt küzdjünk egy valódi megoldásért.

Levelében azt kéri, hogy kérdéseit „a lehető leghamarabb megválaszolni szíveskedjenek”, mivel ezek „több tízezer embert foglalkoztatnak”. Reméljük, minél többen segíteni fognak, hogy a válaszaink eljussanak hozzájuk.

Tisztelettel üdvözli a Levegő Munkacsoport nevében:

Lukács András
elnök

