

Civil szervezetek állásfoglalása az M0-s tervezett észak-budai szakaszáról

Az M0-s tervezett észak-budai szakasza mentén tevékenykedő környezetvédő civil szervezetek tanácskozást tartottak Békásmegyeren, 2009. február 14-én, ahol az alábbi állásfoglalást fogadták el:

Az M0-s tervezett észak-budai szakasza és a kapcsolódó utak megépítése helyett valódi alternatívát kínálunk Budapest és térsége környezeti, közlekedési és gazdasági gondjainak mérséklésére, az itt élők életminőségének javítására.

A globális és lokális pénzügyi, gazdasági és környezeti válság éppen az eddigi gyakorlat tarthatatlanságára hívja fel a figyelmet: a gazdasági és közlekedési politika gyökeres átalakítására van tehát szükség. Súlyosbodnak a környezeti problémák, különösen veszélyes a globális éghajlatváltozás. Budapest térségében a levegő- és zajszennyezés megbetegedések sokaságát okozza. Folyamatosan megtapasztalhattuk az energiahordozók kiszámíthatatlan drágulását, az importenergia költségvetési egyensúlyunkat és függetlenségünket fenyegető veszélyeit.

Az M0-s autópálya továbbépítése a Budai-hegységen át az eddigi elhibázott politika folytatását jelentené:

1. Veszélyeztetné az érintett térségben és a fővárosban élők alkotmányos jogát az egészséges környezethez. Ezt támasztotta alá a környezeti hatásvizsgálat is.
2. Jelentősen szennyezné a főváros tüdejét jelentő észak-nyugati szélcsatornát.
3. „Geológiaiailag, ökológiaiailag nagyon érzékeny területen kerülne megvalósításra” (amint azt a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakvéleménye megállapítja).
4. A beruházás építésföldtani megalapozottsága alapjaiban megkérdőjelezhető (a Budapesti Bányakapitányság állásfoglalása szerint is).
5. Újabb jelentős személy- és tehergépkocsi-forgalmat gerjesztene a Buda-környéki, illetve a pilisi településeken anélkül, hogy megoldást kínálna a főváros és agglomeráció közlekedési és környezeti gondjaira (amint azt a beruházó által megrendelt forgalmi előrejelzések is bizonyítják).
6. Rázúdítaná a térségre a nemzetközi tranzitforgalmat és az országrészek közötti átmenő forgalmat (amint ezt a Nemzeti Közlekedési Hatóság állásfoglalásában elismeri).
7. A kapcsolódó utak megépítése (beleértve az M0-s további, a 10-es út és az M1-es közötti szakaszát) további súlyos környezeti problémákat okozhat, de az ezekkel kapcsolatos elképzelések eddig nem kaptak nyilvánosságot a hivatalos szervek részéről.
8. A beruházás ellentmond az országgyűlés által elfogadott Nemzeti Környezetvédelmi Program célkitűzéseinek is.
- 9.

A fentiek alapján megállapítható, hogy a kiadott környezetvédelmi engedély megalapozottsága alapjaiban megkérdőjelezhető. Ezért kérjük az engedély megsemmisítését.

A nemzetközi teherforgalom szükségleteit az M0-s már meglévő szakaszai, valamint a 2010-ben elkészülő M31-es út kielégítik. Az átmenő tehergépkocsi-forgalmat nem szabad lehetővé tenni a Budai-hegységen és a Pilisen keresztül!

A helyi igények kielégítésére sem kívánatos a nehéz tehergépkocsik forgalma. A térségben a kamionforgalom jelentős részét az utóbbi években odatelepült logisztikai

központok, bevásárlóközpontok és egyéb létesítmények idézik elő. A helyi önkormányzatok a környezetvédő civil szervezetek és a helyi lakosság jelentős részének tiltakozása ellenére engedélyezték ezeknek a létesítményeknek a felépítését. Elfogadhatatlan, hogy az általuk okozott környezeti és közlekedési problémákat most újabb hatalmas környezetszennyezéssel és a válságok által amúgy is sújtott adófizetők több százmilliárd forintjából kívánják megoldani.

Az M0-s tervezett továbbépítése nem javít a személygépkocsi-közlekedésen sem. A főváros irányában haladó autóforgalom több mint 90 százaléka nem átmenni akar Budapesten, hanem itt van az úticélja. A főváros határával párhuzamos út egyébként is nyilvánvalóan nem csökkenti a rá merőleges (Budapestre bevezető) utak forgalmát. Amint említettük, az új út csak újabb forgalmat gerjesztene, a főváros pedig már a jelenlegi forgalmat sem bírja el! Az M0-s eddig megépült szakaszai is azt bizonyítják, hogy ezek újabb súlyos helyi konfliktusokat okoztak (például az M0-s déli szakasza környékén, valamint Árpádföld és Csömör térségében) anélkül, hogy csökkentették volna a személygépkocsi-forgalmat a főváros belső kerületeiben. Az M0-s eddigi szakaszainak megépítésére elsősorban azért volt szükség, hogy tehermentesítsék Budapestet az átmenő tehergépkocsi-forgalomtól. Ugyanakkor folyamatosan húzódik-halasztódik a személygépkocsi-közlekedéssel szemben alternatívát kínáló (elővárosi) közösségi közlekedés színvonalának javítása.

Még a hivatalos forgalmi előrejelzések is azt mutatják, hogy csak viszonylag kis mértékben csökkenne a forgalom a térség egyéb útjain, amennyiben megépülne az M0-s szakasza a 10. és 11. számú főút között.

Ennek a szakasznak a megépítése ellentmond a térség gazdasági érdekeinek is. A Pilisi térség és a Budai hegyvidék biológiai gazdagságát uniós szinten is számon tartják. A természeti értékei, a nagyvárosinál egészségesebb és nyugodtabb életkörülmények miatt választották lakóhelyüknek egyre többen az elmúlt években. A beruházás súlyosan károsítaná ezeket az értékeket.

A szakasz megépítését csak hazai közpénzekből lehetne fedezni, hiszen ehhez a beruházáshoz uniós támogatásra nem számíthatunk. A civil szervezetek sürgetik a közpénzek hatékonyabb felhasználását.

Számos jel mutat arra, hogy a hatóságok a mindenkori hatalom politikai nyomására nem veszik figyelembe a civil szervezetek, a helyi lakosság véleményét. Így például teljesen elhallgatták, hogy Békásmegyeren, Ürömon és Pilisborosjenőn több ezren aláírásukkal tiltakoztak a beruházás ellen. Békásmegyeren eddig már 650 lakos jelentett be kártérítési igényt arra az esetre, ha megépül az autópálya-szakasz.

Mielőtt meghatároznánk az eszközöket, a célt kell meghatározni. Az elsődleges cél az életminőség javítása. Ezt a célt nem lehet a környezet további pusztításával elérni. Budán, Buda környékén, illetve a pilisi településeken a környezeti ártalmak legnagyobb részét a közúti gépjármű-forgalom okozza. Tehát amennyiben a cél ezen ártalmak csökkentése, akkor ezt csak a közúti forgalom csökkentésével lehet elérni, nem pedig új utak építésével.

A környezeti gondok és a közlekedési problémák megoldását az alábbi intézkedések megvalósításával látjuk lehetségesnek:

1. az esztergomi vasútvonal mielőbbi korszerűsítése, a járatsűrűség és a sebesség számottevő növelése;
2. megfelelő teljesítményű ráhordó autóbusz-hálózat biztosítása;
3. a Budapestre irányuló buszjáratok sűrítése és lehetőség szerint forgalmi előnyben részesítése;
4. a személygépkocsi-forgalom ésszerű korlátozása (például útdíj bevezetésével);
5. a 12 tonna feletti nehéz tehergépkocsikra olyan mértékű útdíj kivetése, amely jelentősen csökkenti ezen járművek forgalmát (mindenekelőtt hídvám kivetése a Megyeri-hídon és az Árpád-hídon);
6. a nagy személy- és tehergépkocsi-forgalmat vonzó létesítmények további telepítésének megtiltása a térségben;
7. a helyben történő foglalkoztatás támogatása;
8. az agglomerációs településeken a további belterületbe vonások és növekvő beépíthetőséget eredményező övezet-átsorolások befejezése.

Ezek az intézkedések együttesen is jóval kisebb összegbe kerülnek, mint a térség tervezett közúti fejlesztései. Viszont ez utóbbiakkal ellentétben tartós megoldást adnak a térség közlekedési és környezeti problémáira.

Budapest, 2009. február 14.

*Adyliget Barátai Alapítvány
Budaligeti Lakosok
Budakalászi Környezetvédő Csoport
Csömöri Civil Egyesület
Erdőszél Lakóközösség (Pesthidegkút)
Hidegkúti Érdekvédő Egyesület
Levegő Munkacsoport
Örökzöld Lakóközösség (Pesthidegkút)
Piliscsabáért Egyesület
SOS Békásmegyerért Egyesület
SZIKE Környezet- és Egészségvédelmi Egyesület (Árpádföld)
Ürömi Településfejlesztési és Érdekvédelmi Egyesület
Van jobb M-nUll Ürömiek és Pilisborosjenőiek Környezetvédő Egyesülete
Zöldgömb Sport Klub (Óbuda)*