



Budapest, 2007. január 8.

**Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi
és Vízügyi Főfelügyelőség**
Budapest

Tárgy: Észrevételek az UNITEF'83 Kft. által készített „M0 északi szektor 11. sz főút – 10. sz. főút közötti szakasz, Előzetes vizsgálati dokumentáció” című, 2006. 10. kelt. anyaghoz

Tisztelt Főfelügyelőség!

Az UNITEF'83 Zrt. által készített „M0 északi szektor 11. sz főút – 10. sz. főút közötti szakasz, Előzetes vizsgálati dokumentáció” című anyagot (a továbbiakban: evd) megismerve, a terv által érintett tagszervezetünk és más lakosok észrevételeit is felhasználva, az alábbiakban adjuk meg véleményezésünket.

1. Többlet forgalom az agglomerációból

Az evd szerint az M0 útgyűrű északi szektor 11. sz főút – 10. sz. főút közötti szakasza (a továbbiakban: az észak-budai M0) megépítésének a célja a következő: „Az M0 körgyűrű jelenleg vizsgált szakasza a meglévő 11. sz. főút csomópontjától a külön tervezett új 10. sz. főút csomópontjáig tart, azaz feltételezi az új 10. sz. főút kiépítését is, legalább a körgyűrűig. A beruházás célja, hogy kapcsolatot teremtsen a két főút között, ezzel tehermentesítve mindkét főút fővárosi bevezető szakaszát és az Árpád-hidat, ami jelenleg északi irányból az első közúti kapcsolat Buda és Pest között. Ugyancsak tehermentesíti az agglomerációhoz tartozó egyes településeket (Üröm, Budakalász, Pomáz, Csobánka) az átmenő forgalomtól.” (3. oldal)

Az evd a következőkkel magyarázza a térség útjainak zsúfoltságát: „A megyei úthálózati elemek közül a 10., 11. sz. főút, az 1108, 1111, 1115 j. összekötő utak, valamint a 11101, 11105 j. bekötő utak a tervezési területen található, illetve a közvetett hatásterület részei. A 11. sz. főutat kivéve a többi 2*1 sávú kiépítésű. A főutak túlterheltsége szinte minden napszakban kimutatható, az összekötő utak a településen átvezető szakaszaik miatt balesetveszélyesek. Az utak telítettségének magyarázata többek között abban keresendő, hogy Budapest észak-nyugati agglomerációjának lakos-száma jelentősen megnőtt az elmúlt 15 évben, köszönhetően a nagymértékű parcellázásnak, ugyanakkor a közúthálózat fejlesztése nem követte az igényeket.” (20. oldal)

Az evd-ből nem derül ki, hogy miként tehermentesítené az észak-budai M0 az említett utakat, és különösen a két bevezető (10. és 11. sz.) főutat, **hiszen jelenleg a forgalom több mint 90 százaléka Budapestre kíván bejutni, nem pedig elkerülni a fővárost.**

Ráadásul, ha ránézünk a térképre, azt látjuk, hogy az észak-budai M0 által „tehermentesítendő” 10-es, 11-es (Budapestre Szentendre, illetve Esztergom felől bevezető és onnan kivezető) főút, valamint néhány további, településeken átmenő (szintén a fővárosba bevezető és onnan kivezető) út nagyjából **észak-dél** irányú. Amint említettük, ezeken az utakon jellemzően olyan gépjárművek haladnak napi rendszerességgel, amelyek reggel Budapest felé, este pedig onnan az északi, észak-nyugati agglomeráció irányába tartanak, vagyis **ingáznak**. A tervezett észak-budai M0 pedig kelet-nyugati irányú, azaz nagyjából **merőleges** lenne az előbb említett, túlnyomó részben **ingázásra** használatos útvonalakra! Az evd megállapítása és a valóság közötti ellentmondás nyilvánvaló, hiszen **az észak-déli irányú ingázó útvonalak zsúfoltságát nem lehet az ezekre éppen merőlegesen futó, kelet-nyugati „elkerülő” útvonallal mérsékelni!**

Az M0-ás északi hídján az előrejelzések szerint naponta mintegy 50 ezer személyautó halad majd át két irányban. Mivel túlnyomó részben ugyanazok az autók mennek majd oda és vissza is, naponta összesen 25 ezer autó fogja használni a hidat. Ezeknek legfeljebb 10 százaléka kerüli majd el a fővárost, azaz mindössze 2500 autó. A fővárosban viszont jelenleg mintegy 600 ezer személyautó van, és naponta további 280 ezer lép be a városhatáron. A személygépkocsik száma Budapesten és Pest megyében havonta 3000-rel növekszik. Mindebből nyilvánvaló, hogy az M0-ás északi hídja és az észak-budai M0 még akkor sem javítana semmit sem a főváros közlekedési és környezeti állapotán, ha valamilyen csoda folytán tényleg csak a többi út és híd tehermentesítése történne meg. Amint azonban fentebb bemutattuk, egyáltalán nem ez fog történni, hanem korábban nem létező, újabb hatalmas forgalom zúdul majd a térségre.

Az sem jelent megoldást, ha a forgalom egy része átmegy majd a pesti oldalra az M0-ás északi hídján, és a IV. kerület már jelenleg is túlzásfolt útjain igyekszik majd elérni a fővárosi céljait. A főváros már a jelenlegi forgalmat sem bírja el, s környezetvédelmi, közlekedési és gazdasági szempontból egyaránt a közúti forgalom csökkentésére lenne szükség. Arra sem találunk még utalást sem az evd-ben, hogy Budapesten miként lehetne „a közúthálózat fejlesztésével követni az igényeket”, hacsak nem bontják el a fővárosi épületek felét.

Mivel az evd. 1.1 fejezete: „a tervezett tevékenység célja...” alatt kiemeli az Árpád-híd tehermentesítésének szerepét, az erre vonatkozó forgalmi adatokat hasonlítjuk össze:

Az evd-nek az Árpád-híd tehermentesítésével kapcsolatos állítását teljes mértékben cáfolják az NA Rt. által megrendelt forgalmi előrejelzések eredményei. Mindez egyértelműen és részletesen látható a Közlekedés Kft. által 2005-ben készített forgalmi térképeken.

A 2.5.-1. számú térkép a jelenlegi helyzetet mutatja;

A 2.5.-4. számú térkép azt az esetet ábrázolja, amikor már megépült az M0-ás északi hídja és az Aquincumi híd, de nem épült meg az M0-ás autópályának a 10-es és 11-út közötti szakasza;

A 2.5.-2. számú térképen pedig az az eset látható, amikor már megépült az M0-ás északi hídja és az Aquincumi híd, és már elkészült az M0-ás autópályának a 10-es és 11-út közötti szakasza is. Itt ezekből az előrejelzésekből csak néhány jellemző adatot emelünk ki.

**A jelenlegi és előrejelzett reggeli csúcsórai forgalom két irányban
Budapest északi közúti hídjain**

Személygépkocsik

Híd	2005 (2.5.-1. számú térkép)	2018 (2008?) a 11-es és 10-es út közötti szakasz megépítése nélkül (2.5.-4. számú térkép)	2018 (2008?) a 11-es és 10-es út közötti szakasz megépítése esetén (2.5.-2. számú térkép)
Árpád híd	8191	8546	8284
Aquincumi híd	-	6029	5940
M0-ás északi híd	-	3710	5084
Összesen	8191		

Tehergépkocsik

Híd	2005	2018 (2008?) a 11-es és 10-es út közötti szakasz megépítése nélkül	2018 (2008?) a 11-es és 10-es út közötti szakasz megépítése esetén
Árpád híd	1102	1101	967
Aquincumi híd	-	866	654
M0-ás északi híd	-	921	1330
Összesen	1102		

Összes gépjármű

Híd	2005	2018 (2008?) a 11-es és 10-es út közötti szakasz megépítése nélkül	2018 (2008?) a 11-es és 10-es út közötti szakasz megépítése esetén
Árpád híd	9293	9647	9215
Aquincumi híd	-	6895	6594
M0-ás északi híd	-	4641	6414
Összesen	9293		

Forrás: M0 északi szektor forgalmi vizsgálat. UNITEF'83 Rt. és KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft.

A fenti adatok járműre és nem egységjárműre vonatkoznak. Ezt figyelembe véve, látható, hogy az evd 4.7. „Zaj, rezgés” című fejezete által közölt, szintén a Közlekedés Kft. forgalmi vizsgálatára hivatkozó táblázatból a „mértékadó óra forgalma: MOF”, egységjárműben megadott, Árpád-hídra vonatkozó adatai hasonló számadatokat tartalmaznak:

Az Árpád-híd jelenlegi és előre jelzett forgalma

Jelenleg	10362
Jövőben, az M0 11. sz. főút és 10. sz. főút közötti szakaszának megépülése nélkül	10756
Jövőben, a tervezett M0 szakasz megépülése esetén	10271

Tehát amint az UNITEF'83 és a KÖZLEKEDÉS Kft. által készített előrejelzések mutatják, az Árpád hídon lényegesen nem változik a forgalom, ha megépül az M0-ás északi hídja, sőt még akkor sem, ha az Aquincumi híd is megépül. Ugyanakkor az újonnan megépült hidakon további jelentős forgalom keletkezik! **Összességében több mint kétszer annyi személygépkocsi és háromszor annyi tehergépkocsi zúdul majd a III. kerületre, mint korábban.** A jelenleg is sokszor elviselhetetlen gépjármű-forgalom a kerület útjain immár katasztrófálissá válik. Bár az előrejelzések csak a 2018. évre szólnak, az eddigi tapasztalatok alapján nyilvánvaló, hogy a hatalmas forgalom ennél sokkal előbb fog kialakulni. Ezt bizonyítják a nemzetközi tapasztalatok is, amelynek hatalmas szakirodalma van. A leggyakrabban valószínűleg a brit kormány által létrehozott SACTRA (*Standing Advisory*

Committee on Trunk Road Assessment) bizottság jelentésére szoktak hivatkozni, amely a témával foglalkozó legnevesebb brit szakembereket tömörítette. A bizottság bizottság számos konkrét eset tanulmányozása után egyértelműen megállapította: az új utak újabb, korábban nem létező forgalmat eredményeznek.

Robert Morris amerikai közgazdász széles körben idézett, *A közlekedés, mint a kereslet és kínálat függvénye* című tanulmányában a fentebb bemutatott jelenséget azzal magyarázza, amit tulajdonképpen mindannyian tudunk — hogy a keresletet az ár szabályozza. Ha az ár alacsony, azaz az emberek kevés költséggel és viszonylag rövid idő alatt (az idő pénz!) tudnak végighaladni egy úton, akkor azt sokan fogják használni. (Ld.: *Robert Morris: Traffic as a Function of Supply and Demand. In Traffic Quarterly. Volume 31. Connecticut: ENO Foundation for Transportation. 1977. pp. 591-603.*)

Arra vonatkozóan, hogy az új utak újabb, korábban nem létező forgalmat gerjesztenek, Magyarországon is számos példát láthatunk. Esetünkben valószínűleg az M0-ás déli szakaszának az esete a legérdekesebb:

„Az M0-ás körgyűrűn az M1-es, M7-es és az M5-ös autópályák közötti szakaszon ma már komoly forgalom zajlik. A mérnökök feltételezték, hogy az elkerülő autópálya tehermentesíti a Bocskai és a Budaörsi utat. Nem így történt. A műszerek az M0-ás átadása után körülbelül két hétig jelezték a járművek számának csökkenését, utána visszaállt a korábbi állapot. Mindössze annyi történt, hogy a teherautókat személykocsik váltották fel.” (A Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztálya forgalomtechnikai alosztálya csoportvezetőjének nyilatkozata, Népszabadság, 1995. január 6.)

„Tény, hogy ilyen nagyságú forgalmat csak az ezredfordulóra vártak az M0-ás tervezői.” (Az Autópálya Igazgatóság osztályvezetőjének nyilatkozata az M0-ás déli szakaszáról, Népszabadság, 1995. március 1.)

Tehát a tervezők az M0-ás déli szakasza esetében 6 évet tévedtek. Joggal feltételezhető, hogy az M0-ás északi hídjának, illetve észak-budai szakaszának megépítése után sem kell 10 évet várni az előrejelzett óriási forgalom kialakulására.

2. A nemzetközi kamionforgalom

Sőt, az észak-budai M0 megépítése esetén még sokkal rosszabb helyzet várható, mint az M0 déli szakaszának megépítésekor. Ez utóbbi legalább annyi előnnyel járt, hogy a kamionforgalom nagy részétől tehermentesítette a Budaörsi utat és a csatlakozó útvonalakat, tehát a sűrűn lakott városrészeket. Az M0-ás északi hídjának megépítése esetén viszont a Kelet-Magyarország felől nyugatra, illetve onnan visszafelé menő **rengeteg kamion nagy része Észak-Budán és a pilisi térségben fog rövidebb utat találni magának.** Ez azt jelenti, hogy az ott lakóknak már hétvégén és éjszaka sem lesz egy perc nyugalomuk sem a kamionok dübörgése miatt.

A témával kapcsolatban idézünk Dr. Fleischer Tamás (Világgazdasági Kutatóintézet) *A zöldövezetek és a közlekedés kérdése a Budapesti Agglomerációban* című tanulmányából (Budapest, 2002):

„Teljesen elhibázott koncepciónak kell tekintenünk az M3-as forgalmának Budára történő átnyomását az M0-s gyűrű kiépülő északi hídján, majd Budán a forgalom belső Buda irányában, az M0-s folytatása irányában és a 10-es út irányában történő szétterítését. Ehhez képest szinte közömbös, hogy a 11-es és a 10-es út között alagútban van-e a forgalom vezetve, ha utána erre a terhelésre hivatkozva 2×2 sávon kell gyorsforgalmi utat építeni a

Pilisen keresztül, és dél felé is kényszerűen folytatni kell az M0-st.

Az M0-s nyugati szektorát illetően a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervének (BATT. 2000) az a megfogalmazása, miszerint „a korábban tervezett területek felhasználása az alsóbbrendű úthálózatra kapcsolódik, azok megvalósítására a tervezett M0-s nyomvonal nincs gerjesztő hatással”, egy olyan kérdésben kívánja az érdekelteket megnyugtatni, amire valójában a terv a továbbiakban nincs hatással. Ha egyszer az autópálya kapcsolat kiépül, semmiféle mai tervnek nincs valódi kompetenciája az út jövőbeli használatát akadályozni, a mellételepülést tiltani, a forgalmat csillapítani. A megfogalmazás egyetlen dolgot viszont elárul: ma, illetve a tervezett fejlesztések idején az adott területeknek *nincs szükségük* az autópálya kapacitására, a térségek megközelítése autópályát nem igényel, vagyis **az autópálya kizárólag a tranzitforgalom átvezetésére épül ki a Budai Tájvédelmi Körzeten át**. Azt azonban, hogy mi várható, jól mutatja a már megépült *déli* M0-s híd esete, ahol is mind az M0-s forgalma, mind pedig a mellételepült aktivitás mértéke *jelentősen meghaladja* az előre jelzett értéket és az egész déli térséget összefüggő logisztikai zónává változtatta. (...*a hagyományos területi szerkezet megváltozott. ...a nagy kiterjedésű (döntően ipari-, kereskedelmi-, logisztikai funkciók befogadására tervezett „hagyományostól eltérő szerkezetű” települési) területek a közlekedési hálózatot követő összefüggő sávokban kerültek kialakításra. E területek túlzott koncentrációja mára már adottság”...*) Ezen tehát ma már nem lehet érdemben segíteni, de itt volna az alkalom, hogy *a tanulságokat legalább a főváros északi oldalán levonjuk*: nevezetesen az északi térség védelmének az lenne a megfelelő módja, ha az M3-as autópályát *nem* ebben a térségben vezetnénk át Budára, hanem Gödöllőtől a megfelelően kiépített M0-s keleti és déli oldalon. Ettől eltérő stratégia a „megnyugtató” ígéretek ellenére (csak a Dunán visszük át, lejáró se lesz, a 11-es út után alagútba tesszük stb.) Újpesten, Óbudán, Békásmegyeren, a 10-es úton, Esztergomban, a Budai Tájvédelmi Körzetben egyaránt kész helyzet kialakulását eredményezi, kezelhetetlen forgalommal és a térséget gyorsan pusztító kapcsolódó fejlesztésekkel, amelyek helyben lecsapódó haszna nem fogja elérni azt az értéket sem, amit a zöldterületek megrongálásának következtében *pénzben* el fognak szenvedni az érintettek, nem beszélve az externális és távlati hatásokról. A majdani „váratlan” hatásokat az is jól érzékelteti, hogy maga a BATT tervei az M0-son kívül és azon belül egyaránt egy-egy újabb É-D kapcsolat kiépülésével is számolnak; az előbbi egyébként részben a 2x2 sávós 10-es gyorsforgalmi utat és Esztergomot terheli tovább (nem tisztázva, hogy ott *hány* hídról van szó).”

3. Vizsgálendő alternatívák

Ha fenti megállapítások ellenére esetleg mégis úgy gondolják az evd készítői, hogy az észak-budai M0 tehermentesítené a térség egyéb útjait, akkor is meg kellett volna vizsgálniuk, hogy ennek a leghatékonyabb módja valóban az új út megépítése-e. A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (Kvtv.) 6. §-ának (3) bekezdése viszont a következőképpen rendelkezik: „A megelőzés érdekében a környezethasználat során a leghatékonyabb megoldást, továbbá a külön jogszabályban meghatározott tevékenységek esetén az elérhető legjobb technikát kell alkalmazni.” Lehetséges, hogy ebben az esetben a közúti forgalom iránti keresletkorlátozás, illetve a vasúti szállítás, a tömegközlekedés fejlesztése, a forgalomcsillapítási intézkedések bevezetése, valamint megfelelő területrendezési előírások sokkal hatékonyabban szolgálnák az említett célokat. Tehát mindezeket a lehetőségeket meg kell vizsgálni, és csak ezek után lehet dönteni az új út engedélyezéséről.

4. „A szennyező fizet” elv

A beruházás megvalósítása esetén súlyosan sérülne a „szennyező fizet” elv. A közúti közlekedés jelenleg nem fizeti meg az általa okozott költségek jelentős részét (ld. a Közlekedési támogatások – A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások c. tanulmányt: http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf). Az észak-budai M0 állami forrásokból történő megépítése tovább rontaná ezt a helyzetet.

Az észak-budai M0 esetében ez a visszásság különösen szembeűnő. A térség önkormányzatai folyamatosan minősítették át zöldterületeiket, mezőgazdasági területeiket építési övezetté és egyéb módokon is ösztönözték a beépítéseket. Ennek hatására sokan kiköltöztek ezekre a településekre, viszont a munkahelyeik (oktatási intézményeik stb.) Budapesten maradtak, ami hatalmas napi bejövő forgalmat eredményezett a fővárosban, már szinte elviselhetetlen közlekedési és környezetvédelmi problémákat okozva. Ugyanezek az önkormányzatok az elműlt években nagy kamionforgalommal járó létesítményeket is engedélyeztek a településükön. Mindezek a folyamatok a mai napig sem álltak le, sőt, esetenként a felgyorsulásuk várható. Most viszont **az emiatt felmerűlő hatalmas költségeket (különösen az új út építésének költségeit) teljes egészében az egész ország adófizetőinek a pénzéből kellene megfizetni.** Álláspontunk szerint ez törvényellenes (ld. az alábbiakban), továbbá gyökeresen ellentétes a társadalmi igazságosság és a gazdasági ésszerűség elveivel, sőt az általános erkölcsi normákkal is. Elfogadhatatlannak tartjuk, hogy a szóban forgó esetben mindezeket a költségeket ne azok fizessék meg, akik a problémát okozták. A helyzetet tovább súlyosbítja, hogy a közpénzen (így a budapestiek pénzéből is) megvalósítandó beruházás még tovább növelné a főváros közlekedési és környezetvédelmi gondjait!

A beruházás megvalósítása tehát **űtközik a Nemzeti Környezetvédelmi Program előírásaival, és ezért a jelenlegi körűlmények között nem engedélyezhető.** A 132/2003. (XII. 11.) OGY határozattal jóváhagyott, a 2003-2008. közötti időszakra szóló Nemzeti Környezetvédelmi Program ugyanis a következőket tartalmazza:

„1.1. A Program alapelvei

„Az NKP-II a legfontosabb hazai és nemzetközi környezetpolitikai alapelvekre épűl, amelyek három fő csoportba sorolhatók:

- A környezetvédelemben mára már hagyományosnak tekintett alapelvek (pl. az elővigyázatosság, a megelőzés, a helyreállítás, a felelősség, az együttműködés, a tájékoztatás, a nyilvánosság és a „szennyező fizet” elve).”

4. A MEGVALÓSÍTÁS ESZKÖZEI ÉS INTÉZMÉNYRENDSZERE

4.2. A megvalósítás lehetséges eszközei

(...)

Közgazdasági eszközök

Az NKP-II céljainak elérése érdekében ki kell alakítani a környezet- és természetvédelmet támogató, a környezetterhelés számottevő csökkentését elősegítő gazdasági szabályozás (árszabályozás, adótörvények, támogatási rendszerek, egyéb eszközök) komplex rendszerét. A gazdasági szabályozásból ki kell iktatni az erőforrások értékét csökkentő, a természeti és az épített környezetet romboló, a felhasználókat hibásan orientáló elemeket és mértékeket.

A közgazdasági eszközök alapvető funkciója, hogy a használóval érzékeltessék a környezet igénybeveteléből, terheléséből eredő társadalmi költségeket, és érvényesűljön a „szennyező fizet” elv. A közfeladatokra összegűűjtött forrásokból (adókból) ugyanakkor csak olyan tevékenységeket célszerű támogatni, amelyeknek kedvezűek a környezeti és a társadalmi hatásai. Ennek egyik fontos lépéseként többek között el kell készíteni a környezetszennyező

tevékenységek állami támogatásának mértékét tartalmazó felmérést, amelyet a szennyezés csökkentésének érdekében társadalmi vitára kell bocsátani.

(...)

A környezetet terhelő különböző tevékenységek ún. külső költségeinek becslése, számbavétele a szabályozó eszközök módosításának és új eszközök bevezetésének, a támogatási rendszerek kialakításának egyik meghatározó alapja. Az NKP-II végrehajtásának időszakában egyre inkább alapozni kell a külső költségek belsővé tételére, a „szennyező fizet” elv minél hatékonyabb érvényesítésére. A közszolgáltatási díjak megállapításakor (pl. víz- és csatornadíjak, hulladékkezelési díjak) fokozatosan a teljes költségmegtérülés elvét kell alkalmazni.” (Kiemelések tőlünk.)

Még megemlítendő, hogy az Európai Unió Alapszerződésében rögzíti a „szennyező fizet” elvet, így azt Magyarországnak emiatt is kötelező betartania.

5. A levegőszennyezés

Fentiek azt bizonyítják, hogy az M0-ás autópálya északi hídjának és észak-budai szakaszának megépítése nem csökkentené a térség gépjármű-forgalmát, hanem tovább növelné azt. Ezt tetézné, hogy az új út (az M0-ás déli és keleti szektorához hasonlóan) különböző gazdasági fejlesztéseket gerjesztve, további jelentős személy- és tehergépkocsi-forgalom növekedését is okozná. A főváros légszennyezettségi állapotán pedig nem segítene, mivel a különböző irányokból közlekedő személyforgalom döntő része ide irányul. Nem tartjuk szerencsésnek a nemzetközi tranzit folyosóknak az összekötését sem a Budai hegyvidéken keresztül, hiszen az M0-ás már megépült déli és épülő keleti szektora ezt a szerepet kielégítően betölti. (A keleti szektorban természetesen az M31-es – az ún. Gödöllői átkötés – megépítésének kell elsőbbséget adni.)

A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőség által 2004-ben készített Budapest és Környéke Agglomeráció Integrált Levegővédelmi Intézkedési Programja a következőket tartalmazza: „A főváros és környezetének levegőminőségét a kibocsátásokon és az időjáráson kívül a földrajzi fekvés is jelentősen befolyásolja. Kedvező hatású, hogy a területre jellemző északi és nyugati szelek viszonylag tiszta levegőt szállítanak. Az átszellőzést a Duna és a Budai hegység völgyei is elősegítik. (...) Dorog és Esztergom közel esik az agglomeráció nyugati településeihez, a két szennyezett levegőjű város hatása ezeket gyakran eléri. A Pilis hegység az agglomeráció több települését és Budapestet megvédi ettől. (...) A főváros domborzati jellege és fekvése miatt az átszellőzés néhány légcsatornán át valósul meg.”

Az Európai Unió vizsgálatai kimutatták, hogy minden budapesti lakos életéből átlagosan legalább 3 évet veszít el a közlekedésből eredő porszennyezés miatt. Ezen a helyzeten sürgősen javítani kell, nem pedig tovább rontani! Ezt követelik meg az Európai Unió előírásai (96/62/EK irányelv és 1999/30/EK irányelv), valamint a 14/2001. (V.9.) számú KöM-EüM-FVM együttes rendelet (2. melléklet).

A megnövekedett forgalom miatti többlet légszennyezés nemcsak Budapestet érintené. Így például a szintén érintett ürömi medencében a domborzati viszonyok következtében az esetek többségében megáll a levegő, és feldúsul az egészségre káros, a közlekedés által kibocsátott légszennyező anyagokkal. A megfigyelések szerint itt a légmozgás csak a felsőbb rétegekben mutatkozik, az alsóbb rétegeket pedig a mozdulatlanság jellemzi. Ebből következően az ürömi medencében minden további jelentős forgalomnövekedés jelentősen és tartósan megnöveli a légszennyező és egészségkárosító anyagok jelenlétét a lakott területeken.

6. A hatásterület

Az evd nem vizsgálta, illetve nem megfelelően vizsgálta, hogy a tervezett létesítmény megvalósítása milyen hatással jár az általa a közvetett hatásterületre. A hatásterületet a Kvtv. 69. §-ának (2) bekezdése, valamint a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R.) 7. § (3) bekezdése és 7. melléklete alapján kell meghatározni. . Az R. szerint a hatásvizsgálati eljárásban vizsgálandó környezeti hatások teljes hatásterülete a *közvetlen* és a *közvetett* hatásterületből áll. Előbbi a hatótényezőkhöz hozzárendelhető hatásfolyamatokkal érintett terület, míg utóbbi a továbbterjedő hatásfolyamatokkal kapcsolatos terület. Álláspontunk szerint az evd a hatásterületet rendkívül szűken határozta meg, csupán a beruházás közvetlen, illetve környező hatásterületének egy részére szorítkozva. Ugyanakkor nyilvánvaló, hogy a szakasz megépítése jelentősen megváltoztathatja a csatlakozó utak terhelését is. Ezen belül különösen fontos lenne annak a vizsgálata, hogy milyen hatása lesz a beruházásnak a pilisi térségre, továbbá a 10-es úttól délre fekvő térségre, valamint Észak-Pestre és környékére. Nyilvánvaló ugyanis, hogy az észak-budai M0 megépítése esetén a megnövekedett forgalom jelentősen tovább rontaná a közlekedési viszonyokat ezeknek a területeknek az egyébként is túlszűfolt útjain, illetve a csatlakozó úthálózaton, amelyek kapacitásnövelése gyakorlatilag nem lehetséges, és környezetvédelmi szempontból nem is célszerű.

Tisztelettel:

Schnier Mária
elnökhelyettes

Lukács András
elnök

