

Budapest, 2005. április 15.

Fővárosi Bíróság
Budapest

Tisztelt Fővárosi Bíróság!

Alulírott

Richvalski Tibor elnök az SOS Békásmegyertért Egyesület (1038 Budapest, Ádám u. 9-10/c.)

I. r. felperes,

Túri Gábor elnök a Van jobb M-nUll Ürömieks és Pilisborosjenőieks Környezetvédő Egyesülete (2096 Üröm, Rákóczi F. u. 20.) III. r. felperes,

Béda Ferenc elnökségi tag a Solymári Környezetvédők Egyesülete (2083 Solymár, Váci Mihály u. 2. IV. 14.) III. r. felperes,

Lukács András elnök a Levegő Munkacsoport Országos Környezetvédő Szövetség (Levegő Munkacsoport, 1075 Budapest, Károly krt. 3/a. III. em. 2.) II. r. felperes, valamint

Csonka András, a Védegylet (2031 Piliscsaba, Munkácsy u. 3.) V. rendű felperes nevében

k e r e s e t e t

terjesztünk elő a Nemzeti Autópálya Rt. (székhely: 1036 Budapest, Lajos u. 80.) alperes ellen, és kérjük a T. Bíróságot, hogy az alábbi tényállás és bizonyítékok, valamint a Ptk. 341. §-a (1) bekezdése („*Károsodás veszélye esetén a veszélyeztetett kérheti a bíróságtól, hogy azt, akinek részéről a veszély fenyeget, tiltsa el a veszélyeztető magatartástól, illetőleg kötelezze a kár megelőzéséhez szükséges intézkedések megtételére és – szükség szerint – biztosíték adására.*”) és a környezet védelméről szóló 1995. évi LIII. törvény (Kt.) 99. §-a („(1) *Környezetveszélyeztetés, környezetszennyezés vagy környezetkárosítás esetén a szervezet a környezet védelme érdekében jogosult fellépni, és a) állami szervtől, helyi önkormányzattól a megfelelő, hatáskörébe tartozó intézkedés megtételét kérni, vagy a b) környezethasználó ellen pert indítani. (2) Az (1) bekezdés b) pontja szerinti perben az ügyfél kérheti a bíróságtól, hogy a veszélyeztetőt a) tiltsa el a jogsértő magatartástól (működéstől); b) kötelezze a kár megelőzéséhez szükséges intézkedések megtételére.*”) alapján tiltsa el az alperest az M0-s autópályán északi hídjának megépítésétől, illetve az M0-s északi szakaszának továbbépítésétől, a környezetet veszélyeztető jogsértő magatartástól.

Kérjük továbbá, hogy a T. Bíróság kötelezze az alperest arra, hogy a többoldalú és pártatlan tájékoztatás érdekében az északi szakasz megépítésének káros környezeti és gazdasági hatásairól készült tanulmányokat, szakértői anyagokat, véleményeket – közzététel útján, a felperesek egyetértésével – ismertesse meg az érintettekkel és a közvéleménnyel.

Álláspontunk szerint az M0-s autópályán 2. sz. főúton és 11. sz. főúton, 75+445 – 78+345 km szelvények közötti szakasza (északi Duna-híd és ráhajtó utak) 2004. év végén elkezdődött építési munkálatai, a megépülő gyorsforgalmi út és az ahhoz kapcsolódó mesterséges műtárgyak, illetőleg a Szigetmonostori önkormányzat által az M0-s híddal való hozzájárulás fejében kért, Szigetmonostor községnek a 11. sz. főúthoz kapcsolódó Duna-ági átjárását biztosító, tervbe vett közúti híd súlyosan veszélyeztetik a környezetet és a környezet egyes elemeit.

Álláspontunkat az alábbiakkal indokoljuk:

A Kt. megállapítja:

6. § (1) A környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy

a) a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő;

b) megelőzze a környezetszennyezést;

c) kizárja a környezetkárosítást.

6. § (3) A megelőzés érdekében a környezethasználat során a leghatékonyabb megoldást, továbbá a külön jogszabályban meghatározott tevékenységek esetén az elérhető legjobb technikát kell alkalmazni.

Az alperesi beruházással érintett vízbázisok:

Szigetmonostor községnek a 11. számú főúthoz kapcsolódó Duna-ági átjárását biztosító közúti híd szerepel az Országos Környezet- és Vízügyi Főfelügyelőség Hatósági Irodája 14/1114-4/2004. ügyszámú Határozatával határozatlan ideig meghosszabbított, a Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőség H-534/24/1999. számú Határozatával kiadott környezetvédelmi engedélyében. Helye – a Pest Megyei Közigazgatási Hivatal szakhatósági hozzájárulása szerint – Szigetmonostor és Szentendre közötti megegyezéstől függ, de mindenképpen átszelné Budapest északi vízbázisának a Szentendrei-szigeten lévő belső és külső védőövezetét.

Az M0-s autópálya északi szakaszának nyomvonala, különösen a Szigetmonostor községnek a 11. számú főúthoz kapcsolódó Duna-ági átjárását biztosító közúti híd (tanulmányterv „C” változat) több helyen átszeli Budapest északi vízbázisának a Szentendrei-szigeten lévő belső és külső védőövezetét, A és B jelű hidrogeológiai védőövezetét. A Szigetmonostor és a 11. sz. főút között tervezett ezen kapcsolat, valamint az attól Szigetmonostor lakott részéig vezető mintegy 3 km hosszú közút építése és üzemelése következtében keletkező szennyezések miatt a Monostor 4-es vízbázist be kellene zárni. Az okozott környezeti hatások (olajszivárgás, szemetelés, haváriák) tehát **Budapest és környéke legjelentősebb ivóvízbázisát fenyegetik, amely mintegy másfél millió ember részére biztosít jó minőségű ivóvizet.** A Szentendrei-szigeten ugyanis a Vízművek parti szűrésű víznyerő kútjai jelenleg még szinte érintetlen természeti környezetben helyezkednek el. A tiszta környezet miatt az innen nyert vizet nem szükséges olyan költséges, ózonos tisztító eljárásnak alávetni, mint például a csepeli vízbázis kútjaiból nyert vizet.

A környezetvédelmi engedélyt tartalmazó H-534/24/1999. sz. Határozatban, a közegészségügyi hatóság kikötései között (2. pont) előírta, hogy „a hidrogeológiai védőterületen csak olyan, az illetékes vízügyi, közegészségügyi és környezetvédelmi hatóságokkal előzetesen egyeztetett tevékenység végezhető, ami a termelt víz minőségét, sem mennyiségi mutatóit nem veszélyezteti.” A 2002. októberi Környezetvédelmi engedélyezési terv a 8. oldalán ugyancsak kénytelen ezt előírni, mivel ezt az előírást a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási művek védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet (VR) 10. §-a tartalmazza: „Az egyes védőidomokban, védőterületeken olyan tevékenység végezhető, amely a kitermelés előtt álló, vagy a már kitermelt víz minőségét, mennyiségét, valamint a vízkitermelési folyamatot nem veszélyezteti.” A „Kis-Duna híd” és a hozzá kapcsolódó közút építése miatt azonban jól működő kutakat kellene bezárni, ami a mennyiségi mutatókra is jelentős kedvezőtlen hatást gyakorolna. A minőségi mutatókat pedig a forgalom légszennyező anyagainak a talajfelületre történő kicsapódása (a szennyező anyagok száraz, vagy csapadék esetén nedves üledékkel a talajba, talajvízbe kerülnek), a valószínű havária esetek (pl. savas, lúgos vegyszereket, vagy

üzemanyagot szállító járművek balesetei) és az úthasználók szennyező magatartása (illegális hulladék-lerakás, szemetelés) veszélyezteti. Hosszabb távon pedig a szigetnek az új út- és hídkapcsolatai következtében történő potenciális felértékelődése miatt növekedne a terület igénybevétele, amely gyakorlatilag megszüntetné az itt elhelyezkedő vízbázisok védettségét.

A VR. kimondja:

„11.§ (1) A belső védőidomban és védőövezet területén csak a vízkivétel létesítményei és olyan más létesítmények helyezhetők el, melyek a vízkivételhez csatlakozó vízellátó rendszer üzemi céljait szolgálják. A létesítményeket és berendezéseket úgy kell üzemeltetni, hogy szennyező anyag ne kerülhessen a vízbe, a terepfelületre vagy a felszín alá, a vizet gyűjtő, kitermelő, szállító berendezésekbe.”

„12.§ (1) A felszín alatti vízbázisok külső védőövezetén és védőidomában olyan tevékenység végzése, létesítmény elhelyezése, melynek jelenléte vagy üzemeltetése következtében csökkenhet a vízkészlet természetes védettsége, illetőleg a vízbe (20 napon belül le nem bomló) szennyező anyag, illetve élőlény kerülhet, tilos.”

A VR. 12. § (2) bekezdés b) pontja és 5. számú melléklete pedig egyértelművé teszi, hogy **a védőterületen új közút nem létesíthető.**

Az M0-s hídja szintén veszélyezteti a Szentendrei-szigeten fekvő értékes vízbázist. Itt hosszabb távon a diffúz kicsapódás által okozott szennyezésre kell számítani, ami a szigeten messzire eljut, mivel a híd méterekre a földtől cölöpökön fut majd. További kockázatot jelentenek az esetleges haváriák.

A vízbázisokat fenyegető veszélyekre az Unitef Mérnöki Iroda által még 1994-ben készített engedélyezési terv részeként készített Részletes környezeti hatásvizsgálat is felhívja a figyelmet. A részletes környezeti hatásvizsgálat ide vonatkozó kivonatát (13.oldal, 18-22. oldal) M/2. számon mellékeljük, és kérjük, hogy kerestetünk elbírálásakor vegyék figyelembe.

Az alperes tevékenységének hatása az épített környezetre:

Az M0-s északi hídjának üzembe helyezése esetén jelentős mértékben növekszik majd a jelenleg is túlszűfolt kistelepülések úthálózatát terhelő forgalom. Békásmegyer, Óbuda, Pilisborosjenő, Piliscsaba, Pesthidegkút, Solymár és Üröm előregedő útjai fogják elvezetni a pesti oldalról érkező nehéz tehergépjármű forgalmat. Az úthoz közel álló épületek és az útburkolat állapotára ez a terhelés katasztrofális hatással jár (repedések, útsüllyedés, stb.). A forgalommal járó zajterhelés és balesetveszély pedig elviselhetetlenné teszi a lakosok életét.

Várhatóan jelentősen megnövekszik a budai alsó rakpart forgalmi terhelése is. Előreláthatólag az M3-as autópályáról jövő, vagy oda igyekvő kamionok egy része is ezt az útvonalat fogja majd igénybe venni.

A KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft., által korábban végzett forgalmi előrejelzés is alátámasztja a fenti veszélyt, számottevő gépjármű forgalom-növekedést jelez a híd üzembe helyezése után Észak-Budán és a pilisi településeken. A forgalmi előrejelzést kerestetünkhöz M/3. számon mellékeljük.

A 11. sz. főúttól a 10. sz. főútig tervezett szakasz pontos vonalvezetését még nem egyeztettek a települési önkormányzatokkal és a lakossággal.

Amennyiben a kerestetünk tárgyát képező, vagyis a 2. sz. főút és a 11. sz. főút közötti szakasz megvalósulása által megnyílna a továbbépítés lehetősége, amely végső soron a Budai Hegyvidéken keresztül valósítaná meg az összeköttetést az M3-as autópálya és az M1-es autópálya között, az maga után vonná a tájba nem illő, nagy teherforgalmat vonzó létesítmények oda települését, mely jelenséget valamennyi gyorsforgalmi út esetében tapasztalhattunk.

Az alperes tevékenysége következtében fokozódó levegőszennyezés:

Az M0-s északi hídja üzembe helyezése esetén, ahogyan már korábban is említettük, rendkívüli mértékben növekedni fog az átmenő gépjármű-, elsősorban kamionforgalom a Budai Hegyvidéken. Figyelembe véve a főváros környékén uralkodó észak-nyugati szélirányt nagy bizonyossággal megjósolható, hogy Budapest és különösen az út közvetlen környezetének levegője a jelenleginél is jóval szennyezettebb lesz az északi híd üzembe helyezése után.

A főváros környéki kistelepülések és üdülőövezetek különleges értékét éppen a tiszta levegő adja. A gépjármű-forgalom növekedése miatt azonban a lakosok és a pihenni vágyók súlyos és közvetlen levegőszennyezésnek lesznek kitéve, mely egészségüket is komolyan veszélyezteti. Aggályosnak tartjuk, hogy a híd építésének engedélyezési eljárása során nem alkalmazták a levegő védelmével kapcsolatos egyes szabályokról szóló 21/2001. (II. 14.) Korm. rendelet előírásait, mert az építkezés közvetlen és közvetett hatásterületén a forgalom növekedése miatt jelentős, határértéket túllépő levegőszennyezés várható. Az említett rendelet 5.§-a kimondja:

„5. § (1) Tilos a környezeti levegő olyan mértékű terhelése, amely légszennyezést vagy határértéken felüli légszennyezettséget okoz, valamint a környezeti levegő bűzzel való terhelése.”

„7.§ (11) Azokban a zónákban, ahol a légszennyezettség a határértéknél kisebb, illetőleg a talajközeli ózon koncentrációja kielégíti a hosszú távú célt, a fenntartható fejlődéssel összhangban meg kell őrizni a meglévő jó állapotot.”

Az élővilágra gyakorolt hatások:

Az északi híd gyakorlatilag kettészeli a 34/1997. (XI. 20.) KTM sz. rendelettel létesített Duna-Ipoly Nemzeti Park Szentendrei-szigeten lévő védett területét. Az építkezés és a híd üzembe helyezése után megnövekvő gépjármű-forgalom rendkívüli mértékben veszélyezteti a szigeten lévő értékes, védett gyep- és fatársulásokat. A sziget déli része tradicionális madárvonuló állomás, amelynek károsítása katasztrofális következményekkel járna, megszűnne például a Lupa-szigeti kárókatona-pihenőhely. A jelenleg érintetlen Merzsán-tó is olyan közel fekszik az útszakasz nyomvonalához, hogy a zavarás miatt jelentősen károsodni fog az élőhely és veszélybe kerülnek a környék ritka életközösségei. Az építési munkák levegő-, talaj- és vízszennyezési hatásai és járművek közvetlen, fizikai hatása is visszafordíthatatlan károkat fog okozni a védett terület élővilágában. A tervezett útszakasz 2. számú úttal kialakított csomópontja szomszédságában található rendkívül ritka, fokozottan védett homoktövis is állandó veszélynek lesz kitéve a közlekedők szemetelő magatartása és a forgalom, valamint az esetleges havária esetek szennyezése miatt.

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. tv. 35.§ (1) bekezdés a) pontja is kimondja, hogy védett természeti területen *„tilos olyan épületet, építményt, nyomvonalas létesítményt, berendezést létesíteni vagy üzembe helyezni, amely annak jellegét és állapotát veszélyezteti, károsítja, vagy ott a tájképi egységet megbontja”*. Az idézett törvény 42. § (1) bekezdése szerint pedig *„tilos a védett növényfajok egyedének veszélyeztetése, engedély nélküli elpusztítása, károsítása, élőhelyeinek veszélyeztetése, károsítása.”*

Az útépités madárvilágra gyakorolt várható káros hatásait elemzi a „Madárvédelmi szakvélemény”, mely az engedélyezési eljárás során készült. A szakvéleményt M/4. számon mellékeljük és kérjük a Tisztelt Bíróságot, hogy keresetünk elbírálásakor bizonyítékként vegye figyelembe. Indítványozzuk továbbá Selmeczi Kovács Ádámnak, a Pest Megyei Madarász Kör tagjának szakértő tanúkénti meghallgatását.

Az M0-s autópályát budai oldalon történő továbbépítésének környezeti veszélyei:

Az M0-s körgyűrűre vonatkozó távlati kormányzati tervek szerint a gyorsforgalmi út építése nem állna meg az északi szakasz, vagyis az északi Duna-híd, illetve a 11. és 10. számú főútra való bekötés megvalósításával. A fővárost elkerülő körgyűrű a tervek szerint tovább fog épülni a Budai-hegységen keresztül egészen az M1-es autópályáig. Amennyiben az északi híd felépül, a nyugati szakasz kivitelezése elkerülhetetlenné válik, hiszen a kormányzati szándék egyértelműen arra irányul, hogy a híd mindkét oldalán megvalósuljon a beruházás, a híd ugyanis nem torkolhat a „semmibe”. A nyugati szakasz megépítésének tervét a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. 2. számú melléklete is tartalmazza. A körgyűrű nyugati oldalának megvalósítását és az ezzel járó katasztrofális környezeti hatásokat tehát csak úgy előzhetjük meg, ha az északi híd sem épül meg!

Az európai úthálózatba illeszkedő észak-déli közlekedési folyosó a jelenlegi tervek szerint a Parassapuszta-Vác-Budapest vonalon valósulna meg a 2-es út fejlesztésével. Azonban felmerült, hogy az V/C folyosót Szlovákiában a Párkány-Zseliz, vagy a Révkomárom-Komárom vonalon építik meg, ezek a települések legalábbis ezért lobbiznak. Amennyiben ez a változat valósulna meg, az még nagyobb forgalommal és jelentős környezetterheléssel járna Budapest nyugati agglomerációjának térségében. A Párkány-Esztergomi út a Zsámbéki medencén vezetne át és forgalmát a megépíteni kívánt M0-s nyugati szakasza vezetné el. Azonban ha Magyarország megmarad az M2-es észak-déli folyosó mellett, akkor az M0-s nyugati szakaszára ilyen okból sincs szükség.

A körgyűrű nyugati oldalon történő továbbépítése jelentősen veszélyeztetné a környezetet, illetve a környezet egyes elemeinek állapotát a Budapest levegőminőségét többé-kevésbé elviselhető szinten tartó és a főváros lakosságának egészsége szempontjából alapvető fontosságú Budai-hegységben és a Pilisben (azaz nagyrészt védett területeken). A tervezett nyomvonal kettévágja a kirándulóhelyeket és üdülőövezeteket, az útépités utánra prognosztizálható gépjármű-forgalom pedig rendkívüli mértékben szennyezné a levegőt, károsítaná az élővilágot és számos értékes karsztvíz-forrást veszélyeztetné. A kivitelezési munkák során rengeteg fát kellene kivágni, talaj- és domborzat átalakítási munkálatokat kellene végezni, amely gyökeresen átalakítaná a természeti területeket.

A nyugati oldal első szakaszát Üröm térségében tervezik megépíteni, ahol a nyomvonal kizárólag a föld alatt vezethető, a tervek ezért egy 1200 méter hosszú, 50 méter mély fúrt alagutat is tartalmaznak. Álláspontunk szerint a nyomvonal teljes hosszában – így az ürömi területeken is – olyan domborzati és talajviszonyok, valamint alapközet található, amely rendkívüli mértékben megnehezíti az alagútfúrást.

A lakosság tájékoztatásának elmulasztása:

Az M0-s északi szakasza megépítésének környezeti hatásairól az érintett közvélemény nem kapott kellő tájékoztatást sem a beruházás tervezési, sem az engedélyezési fázisában. Emiatt a lakosság nem tudott kellőképpen felkészülni a környezetében bekövetkező változásokra, az érintettek nem tudták megtenni a szükséges egyéni megelőző intézkedéseket (például szennyezést felfogó növényzet létesítése, költözés stb.). A környezet károsítását, szennyezését és veszélyeztetését megelőző intézkedések egyébként a beruházó feladatkörébe tartoznának, de sajnálatos módon a beruházó – részben a hatósági kötelezés hiánya miatt – az intézkedéseket elmulasztotta megtenni. A megelőző intézkedések elmaradása jelentősen súlyosbítja a környezetveszélyeztetést, hiszen a káros hatások teljesen felkészületlenül érik az érintett lakosságot. Az építkezés közvetlen hatásterületén (Üröm, Pilisborosjenő, Békásmegyér, Solymár stb.) településeken sem történt meg a környezeti hatásvizsgálatról szóló 20/2001. (II. 14.) Korm. rendelet 7. § szerinti közzététel, illetve nem tartották meg a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. tv. (környezetvédelmi

törvény) 93. §-a szerinti közmeghallgatást sem, így a lakossági tájékoztatást szolgáló intézményrendszer két legfontosabb eleme maradt ki.

Az aggályos helyzethez hozzájárult az a tény is, hogy a környezetvédelmi engedélyezési eljárásban a hatóság rendkívül szűken határozta meg a beruházás hatásterületét. Ez olyan állapotot idézett elő, hogy az érintett észak-budai régió lakosságának csak kis hányada rendelkezik a környezeti hatásokkal kapcsolatos lényeges információkkal, mert a tájékoztatás végig a tervezési és engedélyezési folyamatban egyoldalú és részrehajló volt, kizárólag az M0-s északi szakasza megépítésének vélt gazdasági és közlekedési előnyeit domborította ki. A környezetre, illetve annak egyes elemeire, a lakosság életkörülményeire, valamint a rövid és hosszú távú gazdasági és közlekedési hátrányokra nem terjedt ki a „tájékoztatás”. A környezet veszélyeztetése a vizsgátnál jóval nagyobb hatásterületen valósul meg, hiszen a forgalom-növekedés által okozott levegőszennyezés az uralkodó észak-nyugati szélirány miatt egész Észak-Budapest – már jelenleg is aggodalomra okot adó – környezeti állapota tovább fog romlani. A Szentendrei-szigeten lévő vízbázisok veszélyeztetése miatt az egész fővárost ellátó ivóvízrendszer is veszélybe kerül. Álláspontunk szerint a beruházás költségeinek töredékéből hatékonyan és környezetkímélő módon lehetne fejleszteni az elővárosi vasútvonalakat, illetve a tömegközlekedést, valamint ésszerűsíteni lehetne a teherforgalmat, mely intézkedések tényleges megoldást jelentenének a főváros közlekedési gondjaira. Az északi szakasz megépítésének várható káros gazdasági, közlekedési és környezeti hatásairól készült szakértői állásfoglalást keresetünkhöz M/7. számon mellékeljük.

A beruházás folyamata alatt tehát súlyosan sérül a közvélemény információhoz való joga, amelyet egyértelműen rögzít a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. LXIII. tv. 19. §-a, illetve a környezetvédelmi törvény 12. §-a, mely szerint: *„(1) Mindenkinek joga van a környezetre vonatkozó tényeknek, adatoknak, így különösen a környezet állapotának, a környezetterhelés és környezethasználat a környezetszennyezettség mértékének, a környezetvédelmi tevékenységnek, terveknek és programoknak, valamint a környezet emberi egészségre gyakorolt hatásainak a megismerésére”*.

„(4) A környezethasználót - e törvény rendelkezései szerint - tájékoztatási kötelezettség terheli az általa okozott környezetterhelés és -igénybevétel, valamint környezetveszélyeztetés tekintetében.”

A fentiek alapján kérjük, hogy a Tisztelt Bíróság soron kívül hozzon végzést a végrehajtás felfüggesztése érdekében. Ezt egyaránt megalapozza a közérdek, valamint az ügyfelek nyomós érdeke, tehát megfelel a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 15. §-ában meghatározott követelményeknek.

A keresetet az 1995. évi LIII. tv. 99.§ (1) bekezdés b) pontja alapján nyújtjuk be.

A bíróság hatásköre a polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. tv. (Pp.) 22.§ (1) bekezdésén, az illetékessége a Pp. 30.§ (1) bekezdésén alapul.

Az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. tv. (Itv.) 5.§ (1) bekezdés d) pontja alapján a felperesek személyes illetékmentesek. Egyúttal az Itv. 5.§ (3) bekezdése szerint nyilatkozatot teszünk arról, hogy az eljárás megindítását megelőző naptári évben folytatott vállalkozási tevékenység hiányában társasági adó fizetésére nem voltunk kötelezettek.

Bejelentjük, hogy köztünk és az alperes között jelen jogvitában közvetítői eljárás nem volt.

Tisztelettel:

Richvalski Tibor
elnök
SOS Békásmegyerért Egyesület
I. r. felperes

Túri Gábor
elnök
Van jobb M-nUll Ürömieks és Pilisborosjenőiek Környezetvédő Egyesülete
II. r. felperes

Béda Ferenc
elnökségi tag
Solymári Környezetvédők Egyesülete
III. r. felperes

Lukács András
elnök
Levegő Munkacsoport
IV. r. felperes

Csonka András
főtitkár
Védegylet
V. r. felperes

Mellékletek:

1. A felperes szervezetek bírósági bejegyzésének és alapszabályának másolata
2. Kivonat a részletes környezeti hatásvizsgálatból
3. Forgalmi előrejelzés
4. Madárvédelmi szakvélemény
5. Szakértői állásfoglalás az északi szakasz megépítésének várható káros gazdasági, közlekedési és környezeti hatásairól

**Szakértői vélemény
az M0-s autóút északi szakaszának közlekedési és nemzetgazdasági
hatásairól**

Az M0-s út 2-es főút és 11-es főút közötti szakaszának (a Duna-híd és a csatlakozó létesítmények, a továbbiakban: a Híd) megépítése egész Észak-Budapest és a környező települések forgalmi viszonyaira és környezeti állapotára is komoly hatással lenne. Különösen vonatkozik ez arra az esetre, ha Híd azelőtt épülne meg, mielőtt az M0-s keleti szakasza megépül. **Ebben az esetben ugyanis nyilvánvaló, hogy az M3-as forgalmának jelentős része (beleértve a hatalmas kamionforgalmat is) Észak-Buda térségére zúdul.**

Ezzel 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 2X2 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 vezetnék 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).

A korrektség kedvéért hozzá kell tenni, hogy a fővárostól *keletre* fekvő oldalon is felmerül annak a veszélye, hogy az M0-s út M5-ös és M3-as közötti szakaszán a BATT tervezetben szereplő

reményekhez képest kevésbé sikerül feltartóztatni az autópálya mentén történő beruházások elszaporodását. *Ennek ellenére* ennek a szakasznak a kiépítését tekintjük sürgetőnek, mégpedig olyan módon, hogy **előbb készüljön el Gödöllőtől az M3-as dél felé történő kapcsolata, mielőtt a főváros északi részén a Dunán átvezető bármely híd megépülne.** Ez tehát az aquincumi hídra is vonatkozik, mert más kapcsolat hiányában az is az M3 autópálya forgalmát segítené át Budára.”

Ha azonban megépül az M0-s keleti szakasza, abban az esetben is a Híd lesz a legrövidebb útvonal az M3-as és Magyarország észak-nyugati, illetve nyugati részei között. Így még ebben az esetben is jelentős többletterhelést kell majd elviselnie a budai oldalnak – Békásmegyernek, Óbudának és a pilisi településeknek. Sőt, a forgalom növekedése várható a budai rakparton is, ami még XI. kerület közlekedési viszonyaira és környezeti állapotára is kedvezőtlen hatással lenne.

Azt, hogy Híd üzembehelyezése után lényegesen megváltoznak a forgalmi viszonyok Észak-Budapesten és környékén, beleértve a pilisi településeket, igazolja a létesítési engedélyhez készített „M0 autótűt északi szektorának kiépítése utáni állapot forgalmi vizsgálata 10. sz. főút – M3 autópálya között” című tanulmány (készítette az Unitef’83 Mérnöki Tervező és Fejlesztő Rt. 1997-ben). Miközben a forgalmi viszonyokról az egész érintett térségre elkészült ez az előrebecslés, addig ugyanerre a térségre a környezetvédelmi hatásvizsgálat már nem terjed ki.

Fontos felhívunk a figyelmet, hogy korábban a KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft. Kft. (a fővárosi közlekedéstervezés egyik legismertebb és legmegbízhatóbb tervezőirodája) által korábban készített forgalmi előrejelzés alapján a Híd megépítése esetén az egész térségben számottevően megnövekszik a gépjármű-forgalom.

Az eddigi külföldi és hazai tapasztalatok alapján az is nyilvánvaló, hogy az új létesítmény jelentős forgalomvonzó hatással lesz az egész térségre, ami súlyos környezeti következményekhez vezet. Ezt a körülményt a hatástanulmány egyáltalán nem vizsgálta, hiszen érdemben csak a létesítmény közvetlen környezetére terjedt ki.

A forgalomgerjesztő hatást az alábbi példákkal szemléltetjük.

Számtalan konkrét példával lehet igazolni azt, hogy az új utak építésével csak növelték a közlekedési problémákat. Ezt jelenséget már az 1930-as évek óta jól ismerik a közlekedéssel foglalkozó szakemberek.

- *Egy angliai város, Brentford belterületének tehermentesítése céljából épített autópálya hatásáról, így számol be az 1939-ben (!) készített jelentés: “Mihelyt átadták a forgalomnak az új utat, 4,5-szer több gépjármű haladt át rajta, mint a régi úton. Ugyanakkor a régi úton egyáltalán nem csökkent a forgalom.”*
- *A brit kormány megbízásából készült tanulmány (Traffic in Towns, HMSO) 1963-ban a következőket állapította meg: “Az új autópályák előnyei ellenére sok amerikai kétségeit fejezi ki, hogy az autópálya-építési politika végleges megoldást jelentene. Minden új autópálya, amelyet azért építettek, hogy a már meglévő forgalmi gondokat megoldja, új forgalmat hozott létre, ami újabb torlódásokat eredményezett.”*
- *A 60-as évek közepén New York város Greenwich lakónegyedének polgárai azzal a tervvel szembesültek, hogy a városatyák egy új, a kerületükön áthaladó főútvonalat kívánnak építtetni, elpusztítva közben egy parkot is. A közlekedési szakértők ugyanis meg voltak győződve arról, hogy a szomszédos városrész fejlesztése miatt Greenwich közlekedése rémálommá fog válni, ha nem építik meg az új utat. Hosszú és keserves küzdelem során a polgárok elérték azt, hogy a tervezett út nem épült meg, sőt egy már meglévő utat is lezártak. Mindennek ellenére a megjósolt pokoli helyzet elmaradt.*
- *A brit kormány külön bizottságot (SACTRA: Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment) hozott létre annak megvizsgálására, hogy az új utak megépítése valóban*

gerjeszti-e a gépjármű-forgalmat. A neves szakemberekből álló bizottság 1994-ben elkészült jelentésében egyértelműen leszögezte: az új utak újabb, korábban nem létező forgalmat eredményeznek. A jelentés – valamint a növekvő társadalmi ellenállás – hatására a brit kormány törölte programjából az új autópálya-építési tervek túlnyomó többségét.

- Néhány évvel ezelőtt adták át a forgalomnak a Londont elkerülő újabb autópálya-gyűrűt, az M25-öst. Az átadás előtt a brit közlekedési minisztérium azt állította, hogy az M25-ös jelentősen csökkenti majd London közútjainak terheltségét. Azóta az M25-ösön is állandósultak a közlekedési dugók, ugyanakkor Londonban semmivel nem csökkent a forgalom.
- Amikor az M0-s körgyűrű déli szakaszát építették, a fő indok az volt, hogy tehermentesíteni kell a Budaörsi és a Bocskai utat. Az eredményről így nyilatkozott a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztályának vezetője: *“Tény, hogy az autópálya átadása után csak néhány hétig volt kisebb a Bocskai út forgalma, utána újra kialakultak a torlódások.”* (Népszabadság, 1995. január 31.) Azóta megépült az ún. Dél-Budai Tehermentesítő út is, amely hatalmas forgalmat vezetett újabb lakott területekre (és amely ellen állandóan napirenden vannak a lakossági tiltakozások), azonban a tehermentesíteni kívánt útvonalakon cseppet sem javult a helyzet. (Tény, hogy a kamionforgalom nagy része elűnt a Budaörsi útról, helyüket a személyautók vették át. Azonban az M0-s északi szakaszánál minimális a tranzit kamionforgalom, így ennek a szakasznak még ez az előnye sem lenne meg.)
- A Texasi Közlekedési Intézet (TTI) az Egyesült Államok nagyrészét átfogó adatbázisára támaszkodva kimutatta, hogy az újonnan épült utak egyáltalán nem csökkentették a közlekedési dugókat. A kutatás vezetője, Roy Kienitz így nyilatkozott: *„Az utak bővítésével védekezni a zsúfolt közlekedés ellen költséges és hatástalan módszer. Olyan ez, mintha az elhízást az öv meglazításával próbálnánk gyógyítani.”*

Külföldön sokan kutatták a fenti jelenség okát, és meg is találták rá a választ. Az amerikai Robert Morris A közlekedés, mint a kereslet és kínálat függvénye című tanulmányában elmagyarázta, amit tulajdonképpen mindannyian tudunk — hogy a keresletet az ár szabályozza. Ha az ár alacsony és a körülmények kedvezőek 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 egy egyensúly a kereslet és a kínálat között.

A fentiekből egyértelműen következik, hogy lehetőleg nem a kínálatot kell növelni az újabb utak megépítésével, hanem a keresletet (az autózás iránti igényt) kell csökkenteni a helyi ellátás, a tömegközlekedés, a vasúti szállítás színvonalának emelésével, kompaktabb települések létrehozásának támogatásával, a kevesebb szállítást igénylő technológiák és fogyasztási szokások preferálásával, forgalomcsillapítási eljárásokkal és egyéb módokon. Ismételten hangsúlyozzuk, hogy semmiféle vizsgálat nem történt arra vonatkozólag, hogy miként lehetne a az érintett térség közlekedési és környezeti problémáit más módon enyhíteni, mint az M0-s északi hídjának a megépítésével. A beruházásra fordított hatalmas kiadás ugyanakkor még inkább csökkentené annak a lehetőségét, hogy a tömegközlekedés javuljon, hiszen a közlekedésre fordítható összegek igen korlátozottak.

A helyzetet súlyosbítja, a jelenlegi gyakorlat szerint a városokat elkerülő utak mellé bevásárlóközpontokat, raktárbázisokat és egyéb olyan létesítményeket építenek, amely hatalmas, korábban nem létező forgalmat gerjeszt nem csak az elkerülő utakon, hanem az egész városban. Ezt történt Dél-Budapest térségében az M0-s mentén, valamint az M0-s északi szakaszának már megépült szakasza mellett. A területrendezési tervek ugyanakkor szinte semmiféle korlátot nem szabtak ezeknek a zöldmezős beruházásoknak.

A Kvtv. 69. §-a (2) bekezdésének a) pontja, R. 6. §-a (1) bekezdésének a) pontja alapján minden környezeti hatásvizsgálatnak tartalmaznia kellene a tervezett létesítmény szükségességének elfogadható indoklását. Az indoklást csak akkor lehet elfogadni, ha az adott cél (jelen esetben a közlekedési viszonyok és a környezet állapotának javítása) elérésére nem létezik gazdaságosabb, társadalmilag igazságosabb és környezetvédelmileg kedvezőbb megoldás. Ezeket az alternatív lehetőségeket azonban a hatásvizsgálat meg sem említi, nemhogy alaposan elemezné. Nyilvánvaló ugyanakkor, hogy az ismert közlekedésszervezési módszerekkel (forgalomcsillapítás, tömegközlekedés javítása) a kívánt eredmény valóban elérhető, míg a szóban forgó szakasz megépítésével mindezek a viszonyok tovább romlanának.

Ezt az állításunkat egy példával szemléltetnénk.

A 10-es út zsúfoltsága közlekedési és környezetvédelmi szempontból egyaránt elviselhetetlen. Ennek a helyzetnek a javítása érdekében egyes körök azt szorgalmazzák, hogy épüljenek „elkerülő”, „tehermentesítő” utak. Nyilvánvaló azonban, hogy az új utak a Pilisben hatalmas mértékben rombolják a természetet. Az eddigi tapasztalatok alapján az sem kétséges, hogy az újabb utak további forgalmat gerjesztenek. Ezen utak mentén elkerülhetetlenül újabb beépítésekre kerül sor, ami még tovább növeli majd a gépkocsik használatát. Ráadásul a forgalom túlnyomó része Budapest sűrűn lakott területei felé tart, ahol már ma is rendkívül súlyos a környezet szennyezése és itt gyakorlatilag az utak sem bővíthetők. Az útépités egyébként is rendkívül költséges, a Pilisben pedig a domborzati viszonyok miatt többszöröződnék ezek a költségek: a 10-es tervezett „tehermentesítő” útjának teljes kiépítése megközelíti a 100 milliárd forintot. Mindezeket felül az építkezés sok évet venne igénybe. Mi lehet tehát a megoldás?

A Közlekedés Kft. 2000. évi forgalomfélétele alapján jelenleg a 10-es út forgalmának közel 40 százalékát teszi ki a közösségi közlekedés. Egy átlagos munkanapon ezen az útvonalon mintegy 10800-an utaznak ilyen módon Budapestre, míg személygépkocsival kb. 14400-an. A maradék hozzávetőleg 2600 ember tehergépkocsival (ide számítjuk a kisbuszokat is) érkezik a városba. Budapest határán naponta 240 busz (185 Volán és 54 BKV), 8900 személygépkocsi és 1860 tehergépkocsi lép be. Ezen felül 27 vonattal összesen 1600 utas érkezik naponta.

Csak a buszokat és a személyautókat számításba véve megállapítható, hogy az utasok 40 százalékát a járművek 2,6 százaléka szállítja, a többi 60 százalékát pedig a járművek 97,4 százaléka! Ha pedig azt is figyelembe vesszük, hogy az autóbuszok naponta több fordulót tesznek meg, míg a személyautók általában csak egyet, akkor a valódi arány egy a kilencvenkilenchez.

Játszunk el egy kicsit a gondolattal: milyen tömegközlekedési fejlesztéseket kellene végrehajtani ahhoz, hogy a vasút, illetve az autóbuszok minden olyan utast be tudjanak hozni Budapestre, aki jelenleg személyautóval jár be.

Annak érdekében, hogy a csúcsidei személyforgalmat az autókról teljes egészében vasútra tereljük, óránként 1600 fő részére kellene helyet biztosítani a vonatokon. Az esztergomi vonalon ez műszakilag megoldható: 400 ülőhellyel negyedóránként közlekedő szerelvényekkel. Ehhez szükséges a pálya és a Duna-híd felújítása, a teljes vonal villamosítása és egy szakaszának kétvágányúsítása, az állomások korszerűsítése és új szerelvények beszerzése. A MÁV Rt.-től kapott tájékoztatás szerint a megvalósítás költsége mintegy 30 milliárd forint, időtartama – a döntéstől számítva – három–négy év. Figyelembe kell venni azt is, hogy ki kell alakítani a helyi állomásokra megfelelő gyakorisággal ráhordó autóbusz-járatokat, az állomások mellett pedig a kerékpár-tárolókat és autóparkolókat is. (Megjegyezzük még, hogy az 1600 fő a főváros határán átlépőket jelenti. A távolabbi útszakaszon ennél jóval kevesebben közlekednek, tehát ott nagyobb vonatkövetési idő is

elegendő.) Ennek a megoldásnak óriási előnye, hogy a közúti forgalomhoz képest nagyságrendekkel kisebb környezetszennyezéssel jár. Újabb területeket alig foglal el (a második vágány helye az érintett szakaszokon jórészt már biztosítva van, illetve könnyen kialakítható), továbbá nem terheli a közutakat, nem rongálja az épületeket, továbbá a légszennyezése is kisebb és a lakott területektől távol történik.

A Volánbusz szakértőinek segítségével egy másik számítást is elvégeztünk. Ez kimutatta, hogy elméletileg mennyivel több autóbuszra lenne szükség ahhoz, hogy a 10-es úton ugyanannyi személyt szállítsanak el, mint amennyi jelenleg személyautóval közlekedik. A számítás során feltétel volt, hogy egy busz átlagos kihasználtsága nem növekszik. (A kihasználtság jelenleg átlagosan 42 százalékos, ami azt jelenti, hogy az utasok többsége talál ülőhelyet a járatokon.) A különböző számítások szerint a jelenleg autóval közlekedőket a buszjáratok számának 2–2,5-szeresére növelésével el lehetne szállítani, ami azt jelenti, hogy a 8900 személygépkocsi helyett mintegy 425–515 buszjárat (370–460 Volán, 54 BKV) közlekedne az utakon. Ehhez összesen mintegy 36 új buszra lenne szükség, ami 1,5 milliárd forint egyszeri állami befektetést igényelne. (Ez egy kilométer autópálya megépítésének a költsége.) Az üzemeltetéshez további állami támogatásra nem lenne szükség, hiszen erre a viteldíj-bevételek már ma is kellő fedezetet nyújtanak. A megvalósításhoz szükséges idő a döntéstől számítva néhány hónap. Óriási hátránya azonban ennek a megoldásnak, hogy a buszok is a közutakat terhelik, jelentős levegőszennyezést és zajt okoznak a sűrűn lakott településrészekben, továbbá nagymértékben rongálják az útburkolatot és az utak melletti épületeket. Ezért elsődlegesen a vasúti közlekedés fejlesztésére kell összpontosítani.

Fenti számításaink egy idealista feltételezésre épülnek, hiszen a gyakorlatban elképzelhetetlen, hogy az autókból mindenki átszálljon vonatra vagy buszokra. Az azonban talán megvalósítható, hogy az emberek fele tegye ezt meg. Ha az autók fele eltűnne a 10-es útról, akkor azonnal megszűnnének a közlekedési dugók, és jelentősen csökkenne a levegőszennyezés és a zaj. (A dugókban araszoló járművek a többszörösét bocsátják ki annak, mint amennyit a folyamatosan haladó kocsik.) Ebben az esetben a vasútvonal fejlesztése is jóval olcsóbban és rövidebb idő alatt megvalósítható (például elhalasztható a villamosítás). A Volánbusz és BKV járatok menetideje, pontossága ugrásszerűen javulna. A buszok üzemanyag-fogyasztása csökkenne, és egyéb költségek is mérséklődnének, ami komoly megtakarítást eredményezne az érintett vállalatok és így közvetve mindannyiunk részére.

Ez a megoldás összességében elenyésző mértékben növelné az utasforgalmat a BKV budapesti járatain: a 7200 ember, aki személygépkocsi helyett tömegközlekedéssel jönne a fővárosba, nem okozna gondot a BKV-nak, hiszen azt naponta összesen egy millió ember veszi igénybe. A 10-es útról bejövőkhöz közvetlenül csatlakozó BKV-járatokat helyenként esetleg meg kell erősíteni, de a fent említett összegek erre bőven fedezetet nyújtanának. (Emlékeztetünk arra, hogy azokat a 14400 utasra számoltuk ki, most pedig csak 7200-ról lenne szó.)

A tömegközlekedés javítása mellett azonban arra is szükség van, hogy bizonyos mértékben korlátozzák az autóforgalmat. Ennek a leghatékonyabb és legrugalmasabb módja az útdíj bevezetése lenne, amit a főváros határán belépéskor lehetne az autósoktól beszedni. Ezt a módszert egyre több városban alkalmazzák szerte a világon, mivel felismerték, hogy ezáltal javul az élet minősége, a város jelentős gazdasági előnyökre tehet szert, és a közlekedés is hatékonyabbá válik. Az ily módon kivetett teher az utat továbbra is használó autósok számára is bőven megtérül: rengeteg időt takarítanak meg, kevesebb pénzt kell benzínre és karbantartásra költeni, és az egészségük is kevésbé károsodik.

Ezek az egyszerű számítások azt mutatják, hogy pusztán közlekedési szempontból is értelmetlen új utakat építeni, ha a 10-es úton kialakult áldatlan állapotokat valóban meg akarjuk szüntetni. A tömegközlekedés javításával és a személygépkocsi-forgalom ésszerű

korlátozásával viszonylag rövid idő alatt és elviselhető költséggel jelentős javulás érhető el a közlekedésben és a környezet állapotában.

Az M0-s autópálya északi szakaszának (a 2-es út és a 10-es út közötti rész, beleértve a Duna-hidat is) megépítése több mint 100 milliárd forintba kerülne. Ezen az útvonalon, illetve annak egyes szakaszain az előrejelzések szerint naponta egy irányban összesen mintegy 40 ezer jármű haladna el. Túlnyomó részben ugyanazok a járművek használnák az utat mindkét irányban, és mindennap ugyanazok a járművek vennék igénybe. Ebből megállapíthatjuk, hogy a beruházás járművenként 2,5 millió forint támogatást jelent. Aligha lenne nehéz olyan közlekedési vagy más beruházást találni, amelynél az említett 100 milliárd forintot jóval nagyobb hatékonysággal lehetne felhasználni. (Egy új munkahely létrehozása például átlagosan 3-4 millió forintba kerül.)

Az északi szakasz megépítése ellentmond a térség gazdasági érdekeinek. A Pilisi térséget és a Budai hegyvidéket a biológiai gazdagsága és a viszonylagos nyugalom miatt választották egyre többen a lerobbant nagyvárosból menekülve. Az itt áthaladó úthálózat forgalmát, hasonlóan az EU egyre jobban terjedő gyakorlatához, alá kell vetni az ott élők és a természet védelme érdekeinek.

Vajon ezzel a hatalmas beruházással javulnak-e közlekedés feltételei Budapesten? Amint már fentebb említettük, még az 1990-es évek közepén független szakértők számítógépen modellezték a várható helyzetet, és egyértelműen kimutatták, hogy az M0-s északi szakaszának megépülése esetén Észak-Budapest egész térségében számottevően növekedni fog gépjármű-forgalom. (Ez egyébként modellezés nélkül is bárki számára nyilvánvaló lehet, ha megtekinti a Dél-Buda térségében kialakult helyzetet.)

Még ha valamilyen csoda folytán a többletforgalom elmaradna, ez a szakasz akkor is csak legfeljebb 3-4 ezer járművel mentesítené a főváros egyéb útjait, hiszen az itt haladó forgalom 90 százaléka nem a fővárost északon elkerülni kívánó járművek teszik majd ki (mint ami az eredeti tervek szerint a körgyűrű létesítésének a célja), hanem azok, amelyek a fővárosba irányulnak, illetve onnan indulnak. Ma naponta mintegy fél millió gépjármű közlekedik Budapesten (és hasonló mennyiségű áll az utakon és a parkolóknak, akadályozva a forgalmat). Ez azt jelentené, hogy az M0-s északi szakasza egy százalékos arányban sem mentesítené a fővárost még egy ideális esetben sem. A bajokat tetézi, hogy növekszik Budapest és környéke gépjármű-állománya havonta mintegy 4 ezerrel növekszik.

Az északi szakasz súlyosan szennyezné az általa érintett környéket. A légszennyezés, a zaj, a forgalmi zsúfoltság növekedése, a zöldterületek pusztulása az ott lakók egészségét veszélyeztetné, valamint további Budapest-környéki üdülőövezeteket tenne tönkre. Az uralkodó széljárás és domborzati viszonyok miatt az erősen szennyezett levegő beborítaná egyebek mellett Békásmegyert is. Az út a főváros legjelentősebb vízbázisa felett vezetne, így egy komolyabb baleset 3 millió ember ivóvíz-szolgáltató rendszerének fő vízkészletét veszélyeztetné.

A beruházásra fordított hatalmas kiadás még inkább csökkentené annak a lehetőségét, hogy a tömegközlekedés javuljon, hiszen a közlekedésre fordítható összegek igen korlátozottak. Ezzel hiteltelenné válna a Kormánynak és a Fővárosi Önkormányzatnak az a gyakran hangoztatott álláspontja, hogy a tömegközlekedésnek elsőbbséget kell biztosítani.

A teherforgalom által okozott problémákra enyhítésére is létezik valódi megoldás. Elsősorban a nehéz tehergépjárművekre kell megoldást találni, hiszen ezek a járművek okozzák a legsúlyosabb gondokat. Ezen a téren az egyik legsürgetőbb feladat, hogy az ezen járművek által okozott, de az üzemeltetőik által meg nem fizetett károkat, az üzemeltetőkre terheljük és ne az egész társadalomra. **A nehéz tehergépkocsik után az üzemeltetőik olyan mértékű útdíjat kellene hogy fizessenek, ami megfelel az általuk okozott károknak és a**

részükre szükséges útépités- és fenntartás költségeinek. Az Európai Unió jogszabályai szerint ez lehetséges minden olyan útvonalon, ahol azt a közlekedésbiztonsági követelmények indokolják.

Meg kell teremteni az áruforgalom korszerű szervezési feltételeit is annak érdekében, hogy minél kevesebb legyen az alacsony kihasználtságú, illetve üresjárat. Szükséges továbbá a tehergépjárművek környezetvédelmi, műszaki, közlekedésbiztonsági ellenőrzésének számottevő szigorítása. Elengedhetetlen a vasúti teherfuvarozás feltételeinek jelentős javítása is.

Tudomásunk szerint nem készült olyan felmérés, amely kimutatta volna, hogy a térségben honnan hová, mennyi tehergépkocsi közlekedik. Így szinte lehetetlen további konkrét megoldási javaslatokat kidolgozni,

Az M0-s északi szakaszának már megépült része is azt bizonyítja, hogy arra az ingatlanspekulánsoknak és az útépitőknek volt szüksége, nem pedig a főváros lakosságának. (Egyértelmű például, hogy az ingatlanspekulációban érdekelt körök kényszerítették ki például azt, hogy az északi szakasz pesti épüljön meg először, nem pedig a közlekedési szempontból valóban szükséges keleti szakasz.)

*Lukács András
a Levegő Munkacsoport elnöke*

*Dr. Mészáros Péter
a Magyar Közlekedési Klub elnöke*