

## A Levegő Munkacsoport állásfoglalása az M0-ás északi hídjáról és észak-budai szakaszáról

Az M0-ás autópálya északi hídját állítólag azért kellene megépíteni, hogy tehermentesítse Budapestet. Nézzük meg, hogy a hivatalos forgalmi előrejelzések alapján ez milyen mértékben valósulna meg!

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

#### Személygépkocsik

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	8191	8546	8284
Aquincumi híd	-	6029	5940
M0-ás északi híd	-	3710	5084
<b>Összesen</b>	<b>8191</b>		

#### 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
<b>Összesen</b>	<b>1102</b>		

#### 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
<b>Összesen</b>	<b>9293</b>		

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

### Óriási forgalom várható a III. kerületben

Amint az előrejelzések mutatják, a további északi hidak megépítése esetén az Árpád hídon nem csökken a forgalom, ugyanakkor az új hidakon további jelentős forgalom keletkezik. **Összeségében 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, ez ne tévesszen meg senkit: a hatalmas forgalom ennél sokkal előbb fog kialakulni. Ezt mutatják a nem-

zetközi tapasztalatok, és ezt bizonyítja az M0-ás déli szakaszának az esete is.

„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 személygépkocsik 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 ebben az esetben 6 évet tervedtek. Joggal feltételezhető, hogy az M0-ás északi hídjának megépítése után sem kell 10 évet várni az előrejelzett óriási forgalom kialakulására. Sőt, itt még rosszabb helyzet várható, hiszen amennyiben a híd megépül, a Kelet-Magyarország felől nyugatra, illetve onnan visszafelé menő **rengeteg kamion nagy része Észak-Budán és a pili-si térségben fog rövidebb utat találni magának.** Ez azt jelenti, hogy az ott lakóknak már hétvégén és éjszaka sem lenne egy perc nyugalomuk sem a kamionok dübörgése miatt.

### **Nem csökken a forgalom a fővárosban**

Az új híd Budapest személygépkocsiforgalmának csökkentésében sem segítene – az említett forgalomgerjesztő hatás mellett azért sem, mert a fővárosba irányuló autóforgalom több mint 90 százaléka nem átmenni akar Budapesten, hanem itt van a célja. 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 mintegy 10 százaléka kerüli majd el a fővárost, azaz mindössze 2500 autó.

A fővárosban 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 hídjával semmit nem javít majd a főváros közlekedési és környezeti állapotán.

Amint a táblázatból látható, az Aquincumi híd még tovább fog rontani a helyzetet. Ilyet is tapasztalhattunk már Dél-Budán: a kialakult súlyos állapot „megoldására” megépítették a Dél-Budai Tehermentesítő utat. A tehermentesíteni kívánt utakon azonban egyáltalán nem csökkent a forgalom, viszont az új úton is hatalmas új forgalom alakult ki, ami ellen azóta is tiltakozik a helyi lakosság:

„A Dél-Budai Tehermentesítő út átadása óta a megnövekedett közúti forgalom következtében romlottak az életfeltételeink. A légszennyezés, a zaj és egyéb rezgések, a pusztuló zöldfelületek következtében romlik egészségünk, lehetetlenné vált a pihenés, a nyugodt életvitel, és csökkent lakásaink értéke.” (A XI. kerületi Etele út 869 lakója által – ugyanennyi lakás képviselőjében – aláírt levél 1998. április)

### **Ivóvíz-kincsünk veszélyben!**

További probléma az M0-ás északi hídjával, hogy az a főváros legjelentősebb vízbázisa felett vezetne, így az általa okozott szennyezés 3 millió ember ivóvíz-szolgáltató rendszerének fő vízkészletét veszélyezteti. Különösen fenyegetők az esetleges balesetek, amelyek váratlan nagymértékű vízszennyezéshez vezetnek. Még ennél is sokkal nyugtalanítóbb, hogy az építési engedély szerint az M0-ás északi hídjával csak akkor helyezhető forgalomba, ha majd megépül a kishíd is Szentendre és a Szentendrei-sziget között! Az engedélyben szereplő változat telibe találná a parti szűrésű kutakat, ráadásul 3 kilométer hosszú utat kellene építeni hozzá a kutak védőzónáján keresztül. A Fővárosi Vízművek Rt. vízbázisai ugyanis nagyrészt a Szentendrei-sziget két oldalán helyezkednek el. Ezen a területen a Duna-meder víztisztító homok- és kavicsrétege különleges adottságú, európai viszonylatban is egyedülálló. Az itt naponta termelt több százezer köbméter ivóvíz nem igényel további tisztítást, ám oldott állapotban tartalmaz olyan fontos ásványi anyagokat, melyek létfontosságúak az emberi szervezet számára. Amennyiben megépülne a kishíd, a könnyebb megközelíthetőséggel gomba módra el fognak szaporodni a lakóparkok és egyéb létesítmények a szigeten. A páratlan vízbázist már most is veszélyezteti a csatornázatlanság és növekvő hulladékmennyiség, a további beépítés pedig valódi katasztrófát okozna.

### **Szennyezettebb levegő**

A táblázatból látható az is, hogy amennyiben megépítenék az M0-ás autópályának a 11-es út és a 10-es út közötti szakaszát, akkor még nagyobb forgalom keletkezik, amely elsősorban Békásmegyert, Békásmegyér-Ófalut és Csillaghegyet sújtja majd. Ezek a lakóterületek a hegyek karéjában helyezkednek el. E katlanszerű terület hatvanezer ember otthonát fogadja be. Az uralkodó szélirány az észak-nyugati.

A jelenlegi tervek szerint az M0-ás autópályát, miután elhagyja a 11. számú főút budakalászi tervezett csomópontját, a Békásmegyertől északra emelkedő Ezüsthegyen vezetne keresztül. Így az M0-ás forgalma – amellet, hogy egyes lakóházakat 60 méterre is megközelítene – teljes légszennyezésével betérítene Békásmegyert, Békásmegyér-Ófalut és Csillaghegyet. A domborzati adottságok miatt a terület átszellőzése rendkívül rossz, ezért a szennyezett levegő itt megrekedne, és az állandó forgalom következtében felhalmozódna.

A budai hegyek, mint összefüggő zöldterületek, biztosítják Budapest utánpótlását friss levegővel. A burkolt felületek növelése miatti hőha-

tások, valamint a várost bekerítő közúti légszennyezés gyakorlatilag tönkretenné a főváros tüdejét.

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 időjárásán kívül a földrajzi fekvés is jelentősen befolyásolja. Kedvező hatása, 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 légcserénél át valósul meg.”

Az Európai Unió vizsgálatai kimutatták, hogy minden budapesti lakos életéből átlagosan legalább 3 évet veszít el a közlekedésből eredő por-szennyezés miatt. Ezen a helyzeten sürgősen javítani kell, nem pedig tovább rontani!

### **Gazdaságilag értelmetlen beruházás**

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.

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.

Az M0-ás északi szakaszának már megépült része is azt bizonyítja, hogy arra **az ingatlan-speculánsoknak és az útépítőknél volt szükség, nem pedig a főváros lakosságának.** (Egyértelmű például, hogy az ingatlanspekulációban érdekelt körök kényszerítették ki, hogy a pesti oldalon az északi szakasz épüljön meg először, nem pedig a közlekedési szempontból – a fő európai folyósok tekintetében – valóban szükséges keleti szakasz.) Az is nyilvánvaló, hogy miért szorgalmazza minden erővel egy szűk, de annál befolyásosabb érdekcsoport, hogy a keleti szakasz Árpádföld és Csömör között valósuljon meg a sokkal ésszerűbb gödöllői átkötés nyomvonala helyett (ez utóbbi 20 kilométerrel lenne rövidebb mindazok számára, akik az M3-asról az M5-ösre vagy az M1-M7-esre kívánnak eljutni). Az Árpádföld és

Csömör közötti szakasznál ugyanis már készülnek a tervek és folyik a területek felvásárlása nagy bevásárlóközpontok, logisztikai létesítmények megépítése céljából. **Budakalász térségében hasonlóan nagy forgalmú újabb létesítmények megépítésének tervezése van folyamatban – megvalósításukat azonnal elkezdenék, mielőtt megépül az M0-ás északi hídja. Ezek pedig betetéznek Békásmegyert és Óbuda tragédiáját.**

**Nem hagyhatjuk tovább, hogy egy szűk spekuláns réteg meggazdagodásáért mindannyiunk pénzével, környezetével, egészségével fizessünk!**

Európában számos nagyváros található, ahol nem zárul be a körgyűrű (a szomszédos országok fővárosai közül megemlíthető Bécs és Zágráb). Budapesten is elég lenne egy „háromnegyed” körgyűrű a 2-es út és az M1/M7-es autópálya között, az észak-budai és a nyugati szakasz elhagyásával.

### **A valódi megoldás**

Miként lehetne valóban javítani Észak-Budapest térségének közlekedését és környezeti állapotát? A tömegközlekedés javításával és a személygépkocsi-közlekedés ésszerű korlátozásával, az áru fuvarozás jobb szervezésével, valamint megfelelő területrendezési előírásokkal. Szakértői számítások és nemzetközi tapasztalatok bizonyítják, hogy ilyen módon **viszonylag rövid idő alatt elfogadható költséggel gyökeres javulás érhető el** a térség közlekedésében és környezeti állapotában.

Csak az M0-ás északi hídja 62 milliárd forintba kerülne, a továbbépítés a budai oldalon (a tervek szerint nagyrészt alagútban) pedig százmilliárdokba. Ebből az összegből gyökeres javulást lehetne elérni a tömegközlekedésben. (Így például az esztergomi vasútvonal korszerűsítése – beleértve az északi vasúti híd felújítását is – és a járatok szükséges sűrítése 30 milliárd forintból megoldható.) Jelentős javulást eredményezhet a Budapesti Közlekedési Szövetség teljes megvalósítása is.

A nemzetközi tapasztalatok azt is mutatják, hogy a kívánt eredmény eléréséhez a tömegközlekedés javítása mellett szükség van a személygépkocsi-forgalom korlátozására. Ennek a leghatékonyabb módjai a városi útdíj („dugódíj”) bevezetése, illetve a **nem helyben lakók részére** a parkolási díjak jelentős emelése. Ezeket a módszereket egyre több városban alkalmazzák szerte a világon, mivel felismerték, hogy így javul az élet minősége, a város jelentős gazdasági előnyökre tehet szert, és a közlekedés is hatékonyabbá válik. Ráadásul az is kiderült, hogy a befizetett díjak az utat továbbra is használó autósok számára bőven megtérül: rengeteg időt takarítanak meg, kevesebb pénzt kell benzinre és karbantartásra költeni, és az

egészségük is kevésbé károsodik. **Kövessük mi is az e téren élen járó európai városok példáját (London, Stockholm, Oslo, Berlin, Amsterdam stb.)!**

Fontos az is, hogy amennyiben valahol új közúti kapacitást hoznak létre, a másutt meglévőket csökkentsek. Így például, ha megépül egy kétszer két sávos új Duna-híd a III. és a IV. kerület között, akkor ott az egyik sáv csak tömegközlekedési sáv legyen, az Árpád hídon pedig legalább egy sávot mentesítsenek a személy- és tehergépkocsi-forgalomtól (azaz ott is buszsávot alakítsanak ki). Megfontolandónak tartjuk azt is, hogy a nehéz tehergépkocsik kizárólag díjfizetés ellenében használhassák a hidakat.

A tehergépkocsik is hozzájárulnak a torlódások kialakulásához, és jelentős az általuk okozott légszennyezés, zaj, út- és közmű-, valamint épületromlás, továbbá balesetveszély. Különösen súlyosak a nehéz tehergépjárművek által okozott károk. Ezt a problémát oly módon lehetne lényegesen enyhíteni, ha olyan úthasználati díjat vezetnének be, amelyek megfelelnek a nehéz tehergépkocsik által okozott hatalmas károknak (mint ahogyan ezt Svájcban teszik). Fontos lenne még a tehergépkocsikra vonatkozó környezetvédelmi előírások lényeges szigorítása, a közúti teherforgalmat gerjesztő létesítmények további építésének megtiltása a térségben, megfelelő fuvarszervezési módszerek bevezetése, helyi forgalomcsillapítási intézkedések alkalmazása, az ellenőrzés fokozása, valamint a vasúti áruszállítás kiemelt fejlesztése.

A Levegő Munkacsoport nem út- és hídellenes. Így szükségesnek tartjuk azt is, hogy a III. és IV. kerület között majd megépüljön egy híd, amely a két városrész közötti forgalmat szolgálja (nem pedig a nemzetközi tranzitforgalmat!). Ezt azonban csak a fentebb már vázolt intézkedések megtétele után szabad megvalósítani.

## Jogi lehetőségek

A sorozatos lakossági tiltakozások nyomán a Levegő Munkacsoport és a Göncöl Szövetség 1999-ben pert indított az M0-ás északi hídjának környezetvédelmi engedélye ellen. A Fővárosi Bíróság 2004-ben elutasította a keresetet. Az ítélet indoklása szerint ugyanis az engedélyeztetési eljárás megindításakor, 1994-ben (!) még nem volt hatályban a mostani környezetvédelmi törvény, a környezeti hatásvizsgálatról szóló rendelet és egyéb jogszabályok, amelyekre civil szervezetek a keresetükben hivatkoztak. Más szavakkal: **a jelenlegi jogszabályok alapján a környezetvédelmi engedélyt már nem lehetne kiadni.** A civil szervezetek felülvizsgálati kérelemmel fordultak a Legfelsőbb Bírósághoz, amely azonban 2005-ben jóváhagyta a Fővárosi Bíróság ítéletét. Ezt követően a civil szervezetek a Strasbourgi Emberi Jogi Bírósághoz fordultak, ahol az ügy jelenleg is folyamatban van.

2005 folyamán pedig öt civil szervezet (SOS Békásmegyerért Egyesület, Van jobb M-nUII Ürömieks és Pilisborosjenőiek Környezetvédő Egyesülete, Levegő Munkacsoport, Solymári Környezetvédők Egyesülete, Védegylet) újabb keresetet nyújtott be a Fővárosi Bírósághoz, kérve, hogy tiltsa el a beruházót a lakosság veszélyeztetésétől. Egyúttal kérték, hogy az ítélet meghozataláig a bíróság függeszse fel az építési engedélyt (erről egyelőre még nem döntött a bíróság). A következő tárgyalásra 2006. július 6-án 8.30-kor kerül sor a Fővárosi Bíróságon (Budapest V., Markó utca 27. II. emelet 7.).

A helyi lakosoknak is van lehetőségük a jogi fellépésre. Először egy levelet kell küldeni a beruházónak, kérve, hogy álljon el a veszélyeztető magatartástól, továbbá felhívják a figyelmet, hogy a beruházás esetén kártérítést fognak követelni.

Budapest, 2006. március 22.

### A témával kapcsolatos további anyagok:

- Kérelem veszélyeztetéstől való eltiltásra és kártérítésre:  
[http://www.levego.hu/kiadvany/kozl\\_bp/bekasmegyer\\_karterites06.pdf](http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_bp/bekasmegyer_karterites06.pdf)
- Észrevételek a Nemzeti Autópálya Zrt. megbízásából az UNITEF-83 Rt. által készített „M0 útgűrű 10-11. sz. főutak közötti szakasz – Előzetes vizsgálati dokumentáció (2006. január)” című anyagról:  
[http://www.levego.hu/kiadvany/kozl\\_bp/m0\\_bekas\\_kovach0603.pdf](http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_bp/m0_bekas_kovach0603.pdf)
- Beadvány az Európai Emberi Jogi Bírósághoz (Strasbourg):  
[http://www.levego.hu/kiadvany/kozl\\_bp/m0\\_strasbourg\\_beadvany05.pdf](http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_bp/m0_strasbourg_beadvany05.pdf)
- Bírósági kereset az M0-s északi hídjá ellen környezetveszélyeztetés miatt:  
[http://www.levego.hu/kiadvany/kozl\\_bp/m0\\_eszak\\_polg.pdf](http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_bp/m0_eszak_polg.pdf)
- Bírósági beadvány az M0-s autótú északi hídjának környezetvédelmi engedélye ellen:  
[http://www.levego.hu/kiadvany/kozl\\_bp/m0\\_e-szakasz\\_per.pdf](http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_bp/m0_e-szakasz_per.pdf)

**Levegő Munkacsoport Országos Környezetvédő Szövetség**

1465 Budapest, Pf. 1676 • Telefon: (1) 411-0509, 411-0510 • Fax: (1) 266-0150

E-posta: [levego@levego.hu](mailto:levego@levego.hu) • Honlap: [www.levego.hu](http://www.levego.hu)