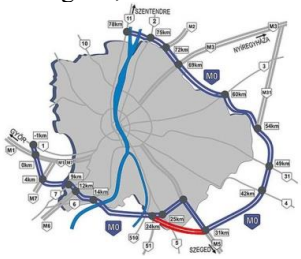
Az M0 gyűrű gondjai

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

Az M0 egy autóút Budapest körül, mely a körtől eltérően egy eldőlt „U”- betű alakúra sikeredett, mellyel egyre több a gond, mintha már nem is tudna többfunkciós feladatának megfelelni.



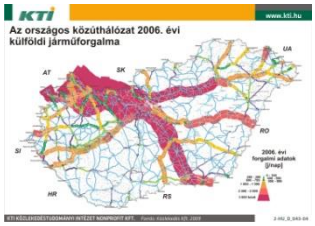
Egy elhibázott gyorsforgalmi úthálózati koncepció csődje ma kezd beérni, ahogyan azt többen már előre megjósolták. Most csak két következményről írok. Először arról, hogy mintha nem tudnák bezárni ezt a zsák-szerű alakzatot a nyugati részen, és másodszor pedig a meglévő szakaszok kapacitáshiányáról.

Az induláskor nem „U” alakról, hanem körgyűrűről ábrándoztak. A Duna két partján teljesen eltérőek voltak a tervezési feltételek, mivel a nyugati oldalon a hegyek, erdők, természetvédelmi területek miatt több volt a tervezői kötöttség. **A józan ész azt diktálta volna, hogy amíg a nehezebb szakasz nyomvonala nincs meg, addig nem fognak a keleti oldal tervezéséhez**. Nem, elkezdődött a könnyebb terepen a tervezés és az építés, de ez sem ment könnyen. Az ábrán látható az, hogy az M5 keresztezésnél hamarabb fordultak volna az ívbe északkelet felé, mint ma, mert a keleti oldal is egyre kintebb került az elképzelt körtől. Mire sok kompromisszum után a keleti oldal elkészült, az csak még újabb kötöttséget jelentett a nyugatinak, ahol amúgy volt ezekből bőven. Nem csoda, ha ott mára csak a rosszabb és a még rosszabb a választék. Ma az egyik változat szerint elmarad a bezárás a régi körgyűrűs vonal mentén, vagy majdnem végig alagútban megy az egész. Annak idején rossz helyen vették föl az M1 és az M3 nyomvonalát, hiszen az M1 túl délen, az M3 pedig túl északon csatlakozik az M0-ba. Emiatt az M1 és az M3 közti hosszabb útvonal lenne az M0 keleti-déli szakasza, míg a jóval rövidebb az északi-nyugati szakasz. A forgalom pedig nyilván a rövidebbet választaná, azaz át a természetvédelmi területeken, az erdőkön, a hegyeken, ami ott nem hiányzik. **A megoldás egy új M1-M3 kapcsolat megtervezése lehet, egy olyan úttal, amely nem megy be az M0-ba, hanem elkerüli azt! Ugyanúgy, ahogyan Molnál László Árpád elnök-vezérigazgató úr (FŐMTERV) egykorelképzelte az M0-án kívüli M6-ost!**

Ami pedig a kapacitáshiányt illeti, ott sem egyszerűbb a helyzet! Nézzük a tényeket!

A nagy hibát akkor követték el, amikor erre a sugaras-gyűrűs úthálózatra az alábbi rajz szerinti módon tették rá a nemzetközi tranzitforgalmat, melynek rögtön meg is lett a sanyarú következménye (a jobb oldali ábra piros vonalának szélessége arányos a forgalomnagysággal). Ettől a forgalomnagyságtól szenved ma Budapest! **Lehet, hogy eleink jót akartak, da a következmény kibírhatatlan és tarthatatlan lett.**





A zöld vonal (M7-M0-M3) pillanatnyilag nem mérvadó az ukrajnai háborús viszonyok miatt, de a legkisebb kedvező fordulat nagyot emelhet az ezen irányú forgalomnagyságokon. Nem így a piros vonal, az M1-M0-M5 vonal! Ez viszi a Németország és a Balkán, illetve Törökország köti óriási átmenő forgalmat, mely a jobb oldali ábra szerint Magyarországon a legnagyobb. Nézzük az időrendet!

<u>1994.:</u>



Forrás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat. Közlekedéstudományi Szemle 1994 január [10] nyomán
5. ábra. Javaslat a közlekedési korridorok, és ezen belül a Helsinki folyosót kézpező autópályák sémájára Magyarország térképén

Már 1994-ben, tehát 25 évvel ezelőtt megfogalmazódott az a javaslat, amely eleve nem vitte be a tranzitot Budapest környékére, mert ez megúszható lett volna. Az előbbi ábrán a tranzitforgalmi utak vonala vastag! A javaslatot természetesen figyelmen kívül hagyták az akkori döntéshozók!

1995.: az előbbi érvekkel való alátámasztása 24 évvel ezelőtt. Ez is figyelmen kívül lett hagyva!

Idézetek a Lélegzet 1999/5 számából, tehát éppen 20 éve hagyva figyelmen kívül!

a város elkerülését lehetővé tevő útvonal, alá kell húzni, hogy a Budapestet nem érintő országos és nemzetközi forgalom számára az M0, azaz a főváros határában vezető út is budapesti kényszerpálya: e forgalom ugyanis kénytelen a fővárosba tartó járművekkel együtt használni a legterheltebb budapesti bevezető szakaszokat az M0-sig, majd az M0-sról letérve ismét egy hasonló szakaszon elhagyni a főváros térségét. Országos összefüggésben tehát azt kell mondani, hogy az M0 lehetővé teszi ugyan a főváros utcáinak elkerülését, de a tranzitforgalmat továbbra is a fővárosi agglomerációra húzza és azon átpréseli, így nem tekinthető a tranzitforgalom szempontjából korszerű, távlatilag is kielégítő megoldást jelentő kapcsolatnak.

Azaz: az óriási tranzitot eleink kényszerpályán a fővárosba kényszerítették!

Délen az M0 fontos szakasza megépült, a forgalomgerjesztő hatása az előzetes elképzeléseket is felülmúlja. Keleten a főváros határára ráépült települések leválasztása helyett indokoltabb az M3-as távolabbi, gödöllői szakaszával való kapcsolat kialakítása.

Északon nem engedhető meg, hogy a délihez hasonló logisztikai sáv épüljön ki, sőt az M3-as autópálya forgalmának bármiféle átsegítése a Duna óbudai oldalára katasztrofális helyzetet idézne elő. M0-s hídra tehát északon egyáltalán nincs szükség, de egy Újpest és Óbuda közötti városi összeköttetés létesítésével kapcsolatban is mindenképpen feltételül kell kitűzni, hogy kialakítása semmiképpen nem előzheti meg az M3-as autópálya déli M0-s hídra vezető (keleti) kapcsolatának a kiépítését. Ellenkező esetben a budai oldalra átvezetett forgalom semmi mást nem szolgálna, mint ott csődhelyzet előidézését és ezen keresztül a hegyvidéket átmetsző drága autópálya építésének kikényszerítését.

A katasztrofális helyzet pedig előállt, a jóslat szerint.

Ma már egyértelműen ki kell nyilvánítani, hogy a fővárost gyűrűbe fogó korábbi M0 autópálya-elképzelés nem tartható.

Már 20 évvel ezelőtt is nagyon nyilvánvaló volt! Mégis figyelmen kívül lett hagyva!

Ezzel szemben rá kell mutatni arra, hogy a kormány által 1995-ben, az országgyűlés által 1996-ban elfogadott Magyar Közlekedéspolitika középtávon nem számolt M2-es autópályával, M6-ossal pedig távlati ütemezésben sem. Ennek megfelelően az 1997. májusi (2119/1997.) kormányhatározat, amelyik a magyar gyorsforgalmi úthálózat tízéves programját hagyta jóvá, ilyen utakat nem említ, miközben tételesen felsorolja a

Hiába volt már akkor is országgyűlési elfogadottság, hiába a friss közlekedéspolitika, a kormányhatározat, mindet fejre állították az egészet, mint manapság.

A mai gyorsan változó helyzetben önmagában nem meglepő, hogy a viszonylag friss közlekedéspolitikai elképzelések is elavulnak, felülvizsgálatra szorulnak (bár ennek jelenlegi mértékében ludas az adott közlekedéspolitika minősége maga is). Az azonban megengedhetetlen, hogy ez a tény a fejlesztéseknek egy minden kontroll alól való elszabadulását eredményezze. A tendencia viszont nagyon is egyértelmű: míg az elfoga-

A fejlesztések ma ugyanígy kiszabadulnak a kontroll alól. Itt a szakmai kontrollra gondolok. Minden a mérnöktársadalom feje fölött történik, véleményüket soha ki nem kérve. Sorra születnek a hibás döntések, melyek száma nem csökken, hanem egyre szaporodik.

http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf99/fleischer_gondolatok-a-budapest-koruli-hurokrol_lelegzet99-5.pdf

2016.:

„A Magyar Közlönyben megjelent kormányhatározat (1843/2016. (XII. 23. - RM) az M1 autópálya Budapest-Győr, valamint az M7 autópálya Budapest-Balatonvilágos közötti szakaszának kapacitásbővítő fejlesztéseiről

rendelkezik. Ennek értelmében az említett útszakaszokat legkésőbb 2023. március 15-ig menetirányonként háromsávosra kell bővíteni.”
http://www.gymsmo.hu/cikk/ketszer-haromsavos-lehet-az-m1-es-autopalya-gyor-es-budapest-kozott.html
Ez egy matematikai képtelenség!
Ma van az M0, és abba bemegy az M1, az M2, az M3, majd rövidesen az M4, az M5, az M6, az M7 és az M8. Mindegyik előbbi út forgalmi sávszáma és így kapacitása majdnem ugyanakkora.
Az M0-é majdnem akkora, mint a „beleömlő” 8 db „folyóé”.
Ez esetben egy rendes „folyó” (M0) árvize kiönt! Az M0 „folyónak” ki kell ömleni, áradnia kell, mivel a kapacitáshiánya óriási! Még romlik ez a helyzet, ha megnő az előbbi kormányhatározat szerint az M1 és az M7 beszállító kapacitása! Mekkorának kellene ehhez lennie az M0 kapacitásának? Csoda, ha egy baleset, egy útjavítás miatt 10-15 km hosszú dugók alakulnak ki? Ez a helyzet megöli az M0 többi funkcióját is, amiért létrehozták.
2019. III. 15.
Egy dolgozatomban javasoltam a Komárom-Székesfehérvár-Dunaújváros-Kecskemét, az M1 és az M5 közti átkötő vonalat kiépíteni és ezzel együtt elhagyni az M1 2*3-sávosra bővítését Komárom és az M0 között. A dolgozatomat a minisztériumba is elküldtem, gyakorlatilag a 25 éves javaslat sokadik megismétléseként.
http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=246841
Túl szép lenne azt képzelni, hogy a kutyaugatás felhallatszik az égbe, de az időrend mégis ez.
2019. IV. 14.
„Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára egy közlekedésfejlesztési és beruházási konferencián bejelentette, hogy a kormány döntött Komárom és Székesfehérvár között a 13-as és 81-es utak négysávossá alakításáról, ami részben tehermentesítené az M1-es autópályát és az M5-ös autópályát a budapesti átkeléstől.”
https://infostart.hu/gazdasag/2019/04/14/dontott-a-kormany-negysavos-lesz-a-halalut
https://gondola.hu/cikkek/114744-Tobbsavos_sztrada_epulhet_a_komaromitol_a_dunaujvarosi_hidig.html
Mire föl ez a hirtelen megvilágosodás? Csak most fogták volna föl a 25 éves javaslatot? Vagy kellett egy nagy blöff?
Mivel az M1 és az M7 felbővített változat átadását 2023-ra ígérték be, míg az M1-M5 átkötő útnak kb. 2 év múlva lesz csak tanulmányterve, engedélyezési terve. Akkor még nincs kiviteli terv, nincs közbeszerzés és főleg nincs építés! Óriási a csúszás a két objektum megvalósulása közt. Feltéve azt is, hogy az akkori minisztérium is támogatja majd az M1-M5 összekötést, ami ebben a zűrös döntési környezetben egyáltalán nem biztos!
2019. XI. 23.
„Rekordéveket élünk a közlekedésfejlesztésben – nyilatkozta lapunknak Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára.”
„Az új vasúti stratégia ebben az évben a kormány elé kerülhet.” 2022-ben megint választás jön, és ha még mindig csak itt tartanak, mi az esélye annak, hogy pár év alatti megvalósuljon? Semmi!
Vajon ez már hányadik vasúti stratégia? Mi lett a sok korábbival? Mi a biztosíték arra, hogy ez a legújabb nem repül a kukába?
„Európában és globális szinten is a környezetkímélő vasút felé tolódik a szállítás” Ez valószínűen így is van. Mit lép erre a magyar minisztérium? Teljesen ellentéteset! „A beruházási ciklust az új projektek beemelésével idén 2024-ig bővítettük ki, a hazai közúthálózat megújítására ebben az időszakban összességében 3200 milliárd forint, vasútfejlesztésre pedig mintegy 1700 milliárd forint jut.” Harmonizál ez a pénzköltési arány az európaival? Mintha nem csak az M0-lal kapcsolatban lenne zűr a minisztériumban!
„Jelenleg 17 helyszínen zajlik olyan gyorsforgalmi útépítés az országban …”, de ezek egyike sem a hálózatfejlesztési hibák javítása.
„… az M30-as Miskolc-Tornyosnémeti összeköttetéssel, így Budapest és Kassa között lesz autópálya. Az M15-ös hamarosan befejeződő bővítésével a magyar főváros és Pozsony között szintén végig autópályán közlekedhetünk.” A szemlélet is a régi: Budapest, Budapest, Budapest!
„Az M30-as és az M4-es kivitelezés alatt álló szakaszaival mi magyarok elsőként készülünk el a közép-európai országokat észak–déli irányban összekapcsoló Via Carpatia közúti folyosó ránk eső elemeivel.” Mind a 17 méterrel! Ez nem dicsőség, hanem szégyen!
„Az M0-ás ügyével foglalkozni kell az útprogram soron következő, jövő év eleji felülvizsgálatakor.
– Hol tart az M1-es 2x3 sávossá bővítésének az előkészítése?
– Folyamatban van a tervezés, két szakaszban, Budaörs és Tatabánya között, majd onnan Győrig épülhet át 2x3 sávossá az M1-es.” Minden változatlan!
„Vizsgálatra érdemes forgalomcsökkentő lehetőség a meglevő főutak négysávosítása a Komárom – Székesfehérvár - Sárbogárd vonalon.” Mit kell vizsgálni? Mi nem egyértelmű? Nyilván így lehet halogatni, meg nem építeni. Itt tartunk! Nagy az esélye az egyrészt-másrészt típusú „vizsgálati eredménynek”, mely miatt újabb vizsgálat kell majd.
https://www.magyarhirlap.hu/gazdasag/20191122-a-gazdasag-erosodesevel-tobb-penz-jut-kozlekedesre

Látható: a döntéshozó komoly értékválságban szenved, ami a projektek fontossági sorrendjében, megvalósulási időrendjében jelenik meg.
Véleményem szerint mindennél fontosabb, minden más előtti, az M1-M5 átkötés megépítése.
Ezt követően kellene elkezdeni javítani a korábbi hálózatfejlesztési hibákat. Addig az új gyorsforgalmis építkezéseket is meg kellene állítani.
Tisztában vagyok azzal, hogy írásom sokféle érdeket sért, de hiszem azt, hogy sokkal többen lehetnek azok, akiknek az érdekét szolgálja.
Szeged, 2019. XI. 15. és XI. 23.