Váljunk le az M0-ról

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

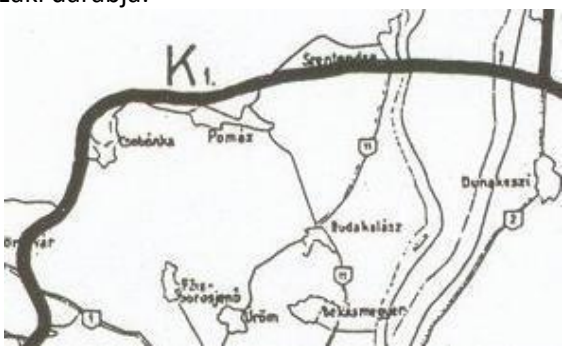
Természetesen a ma M0-autóútnak nevezett gyorsforgalmi utat javaslom kihagyni a hazai gyorsforgalmi úthálózatból. Természetesen ehhez készen kellene lenni pl. az M1-M3 közti közvetlen kapcsolatnak, a mai M0-gyűrűn KÍVÜL!
Több féle módon tárgyaltam korábban az M0 ügyét, de eddig történelmi folyamatában nem tekintettem át a létrejöttét.
Az M0 a sugaras-gyűrűs úthálózat kulcseleme, melyet a téves sugaras úthálózat kényszerít ki, tehát csak egy kényszeres megoldás.
Ha át szeretnénk állni a túlhaladott sugaras-gyűrűs rendszerről a négyzethálós, raszteres európai rendszerre, akkor ennek első lépése a javasolt változtatás.
A továbbiakban azt szeretném megmutatni, hogy ennél nagyobb módosításokat is átvezettek az M0 nyomvonalán 1942 és 1974 között.
Az M0 és a csatlakozó autópályák megtestesítik azt a régi alapviccet, hogy az úttörő kispajtás akkor is átvezeti a nyugdíjas nénit az utca túloldalára, ha egyébként ez eszébe sem jutott.
Hiszen ez a hálózat mindenkit bekényszerít Budapestre, akár be akar oda menni, akár nem.
Ma az M0-ra nem való legnagyobb forgalom a Németország és a Törökország közötti.
Ha valóban tenni akarnánk Budapest érdekében, akkor minden előtt ki kellene építeni a Komárom-Székesfehérvár-Dunaújváros-Kecskemét átkötést az M1 és az M5 között., mely a mai kényszer helyett a természetes útvonalra vinné hazánk legnagyobb tranzitforgalmát, felszabadítva a nagy nyomástól a fővárost.

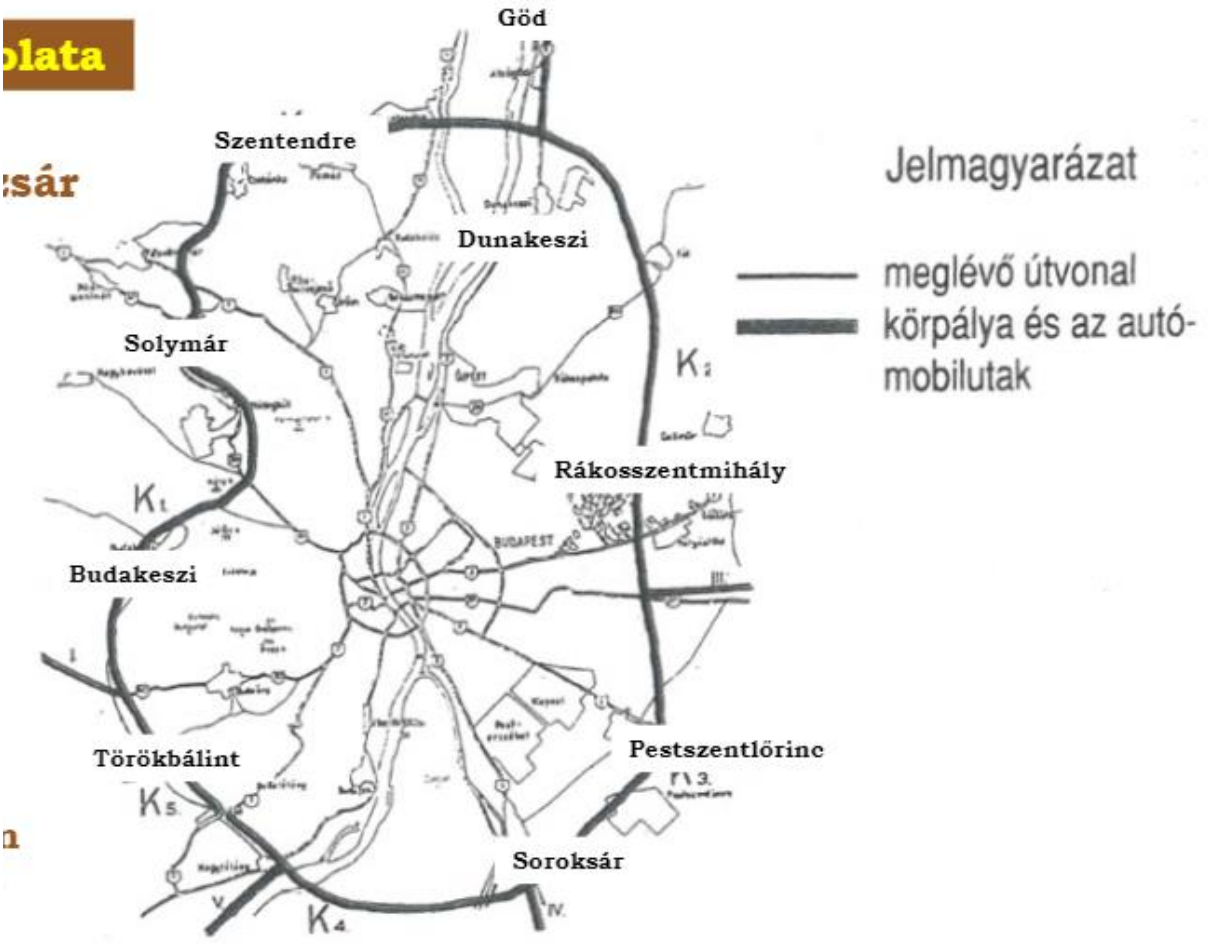
Az M0 alakváltozásai 1942 és 1974 között

Érdemes megfigyelni íz M0 1942 és 1974 közti alakváltozásait, mert ebből több hasznos következtetés is levonható.
Láthatjuk majd, hogy az egyes nyomvonal változatok között filozófiai különbségek is vannak! Mindegyik esetén komplett koncepciókat is váltottak, mert képesek voltak változtatni.
Néha még paradigmát is kellett váltani!
Könnyen lehet az, hogy a bemutatott alakoknál még több forma is létezhetett, de az alábbiak mind léteztek.

1) dr. Vásárhelyi Boldizsár professzor úr első hálózati elképzelése az M0-ról, mint az összes között az első:

az alak egy álló, egy függőleges tengelyű ellipszis, melynek északi vonala Pomáz és Csobánka fölött, Szentendre déli része alatt haladt volna, lásd az alábbi rajzot.
Ma ugyanezt a vonalat Üröm, Solymár magasságában, tehát lényegesen délebbre képzelik el. Az alak pedig dőlt tengelyű ellipszis lett, melynek tengelye észak-nyugat-dél-kelet irányúvá lett.
Az M0 első változatának északi darabja:





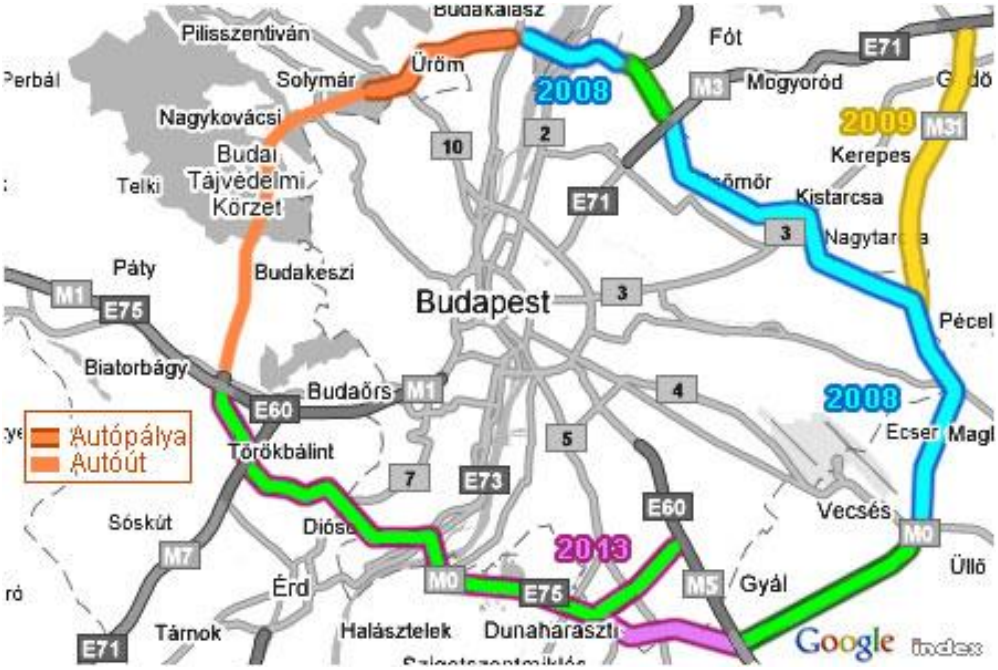
Dr. Vásárhelyi Boldizsár: Autómobil pályák műszaki követelményei és a magyar gépjárómű pályák

---

https://docplayer.hu/4784159-Kardos-gabor-muszaki-igazgato-nemzeti-infrastruktura-fejleszto-zrt.html

http://pestbuda.hu/nyomtatas/20181017_mo_epites

Mi miatt kellett őt felülbírálni? Mi a torzulás oka, magyarázata? A mai M0 nem is hasonlít az eredetileg elképzelthez. Miféle kényszerek hatottak?



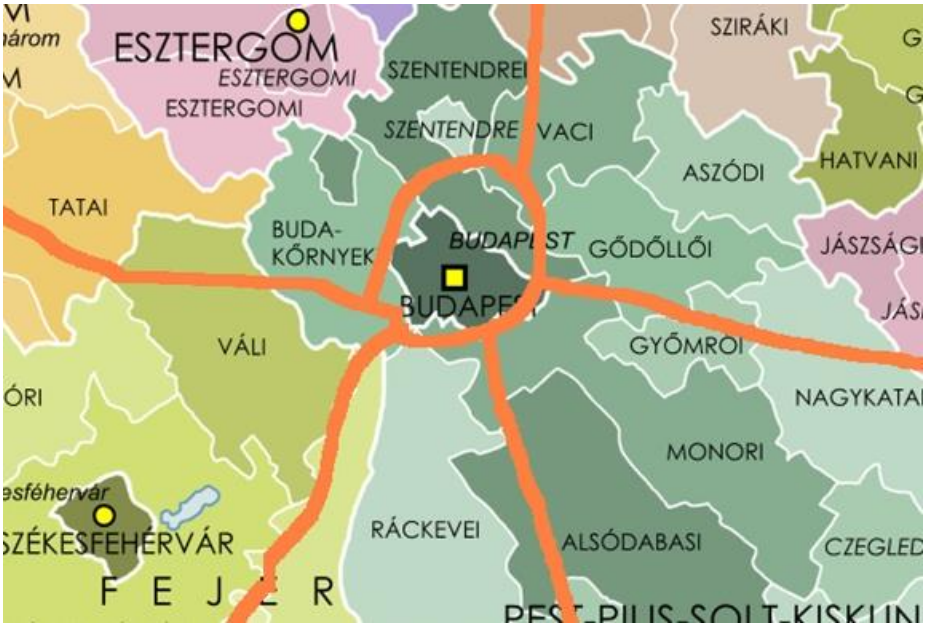
https://index.hu/gazdasag/magyar/04002014/

A zöld színű vonal keleti végén látható az is, hogy az M0 valamikor jóval közelebb haladt a városközponthoz. A felhagyott zöld szakaszt a lila színű változat szerint folytatták később, távolabb a városközponttól, beépítve egy nagy hasat.

Mai szemmnek feltűnik az is, hogy nemcsak a gyűrű alakját szabták át, hanem a csatlakozó sugár irányú autópályák nyomvonalát is lényegesen eltérítették a professzori javaslathoz képest!

Hiszen ott az M1 és az M3 (vagy M4) az ellipszis alsó harmadában csatlakozott volna a gyűrűhöz, ráadásul egymással szemben.

A mai alaknál az M1 maradt délen, Budaörs magasságában, a Csepel-sziget északi végénél, míg az M3 Mogyoród szintjén, az Óbudai-sziget északi csücskével került azonos magasságra. A két csatlakozási pont a gyűrűhöz képest lényegesen eltávolodott egymástól.



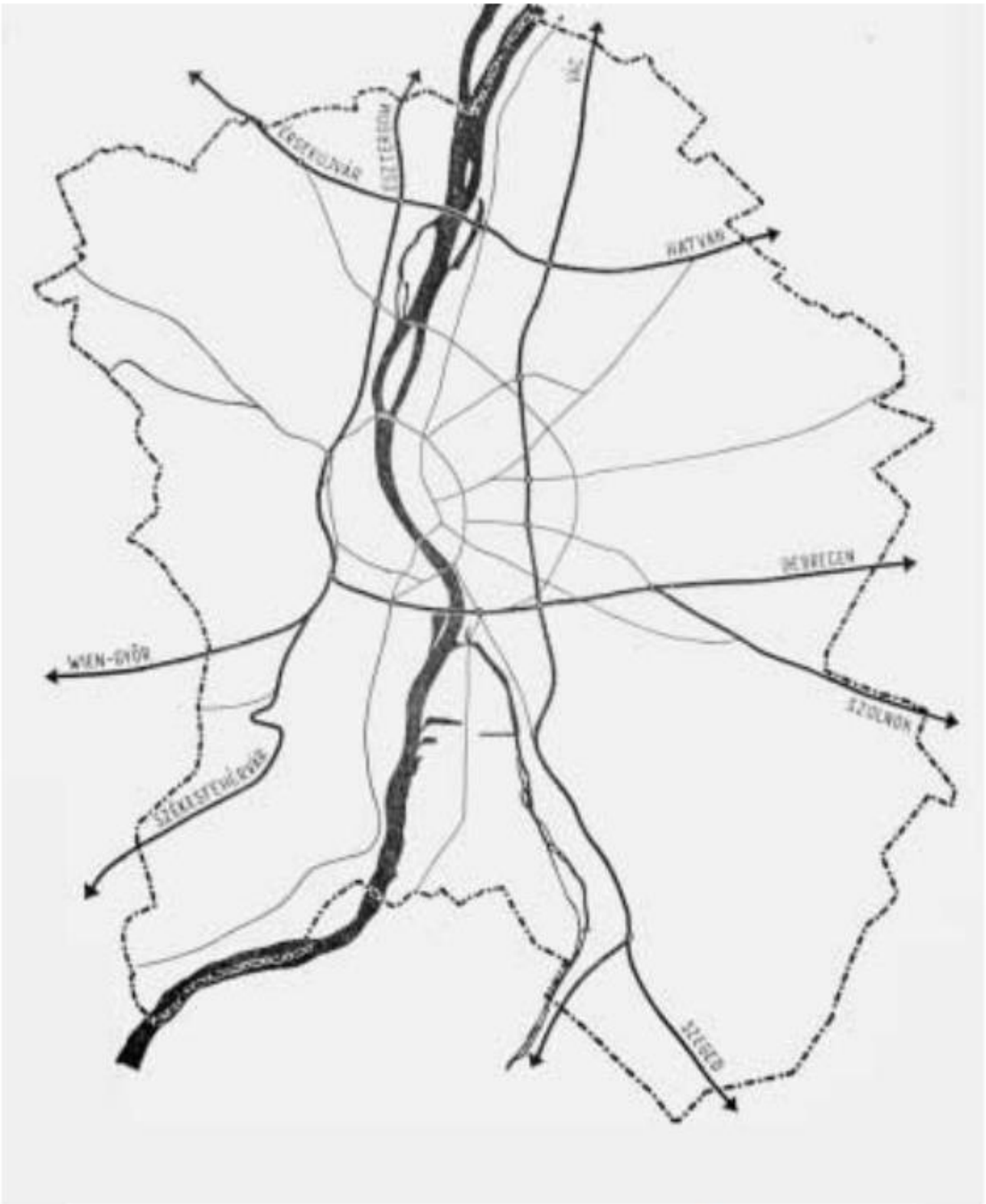
http://pestbuda.hu/cikk/20181017_mo_epites

A Vásárhelyi-féle hálózat esetén az M1 - M3 (M4) kapcsolat számára jóval kedvezőbb, rövidebb a gyűrű déli darabja, mintha a kapcsolat nagy kerülővel a gyűrű felső íven jönne létre! Ez súlyos hiba volt, melynek nagyok a következményei!

A mai gyűrűnél ezzel szemben az M1-M3 kapcsolat jóval rövidebb a mai gyűrű északi vonalán, mint a délkeleti hason haladva. A mai gyűrű mintegy bekényszeríti az M3 forgalmát a gyűrű még el nem készült északi és nyugati szektorába, a természetvédelmi területre.
Az M3 csatlakozási pontja hibája gyorsan kiderült, mert megépítették az M31-et!

2) az útnégyszög 1945-ből

Ami most jön, az teljes tagadása az első elképzelésnek, igazi paradigma váltás! Mint sejthető: számomra nagyon megnyerő ez a megoldási változat!
„A közúti hálózatot illetően elvetették azt a javaslatot, hogy a távolsági forgalmat lebonyolító gyorsforgalmi utakat a város belsejébe vezessék be. Kimondták, hogy ezek az „autósztrádák" lehetőleg teljesen új nyomvonalon, a beépített terület elkerülésével haladjanak. Az átmenő forgalom levezetésére „elhárító útgyűrűt" (alakja után inkább „útnégyszöget") terveztek, de nem Nagy-Budapest megkerülésével, hanem „belső elhárító gyűrűként", Budapest sűrűn lakott központi részeinek határán.
Ezt két szempontból is előnyösnek tartották: egyrészt így a tranzitforgalom nem kerüli el túlságosan a városközpontot, másrészt az útgyűrű a város egymástól távol eső pontjainak összeköttetésében is szerepet kaphat, így elszívó hatással lehet a belső városrészek forgalmára."
„Igen sok ellenvetés fogalmazódott meg a belső elhárító útgyűrűnek mind az elvével, mind az elhelyezésével és vonalvezetésével szemben: az elhárító funkció eredményes betöltéséhez nincs eléggé kint, a belső forgalmi vonalak tehermentesítéséhez viszont nincs eléggé bent – vélték a kritikusok."
http://www.multunk.hu/wp-content/uploads/2017/01/siposa.pdf

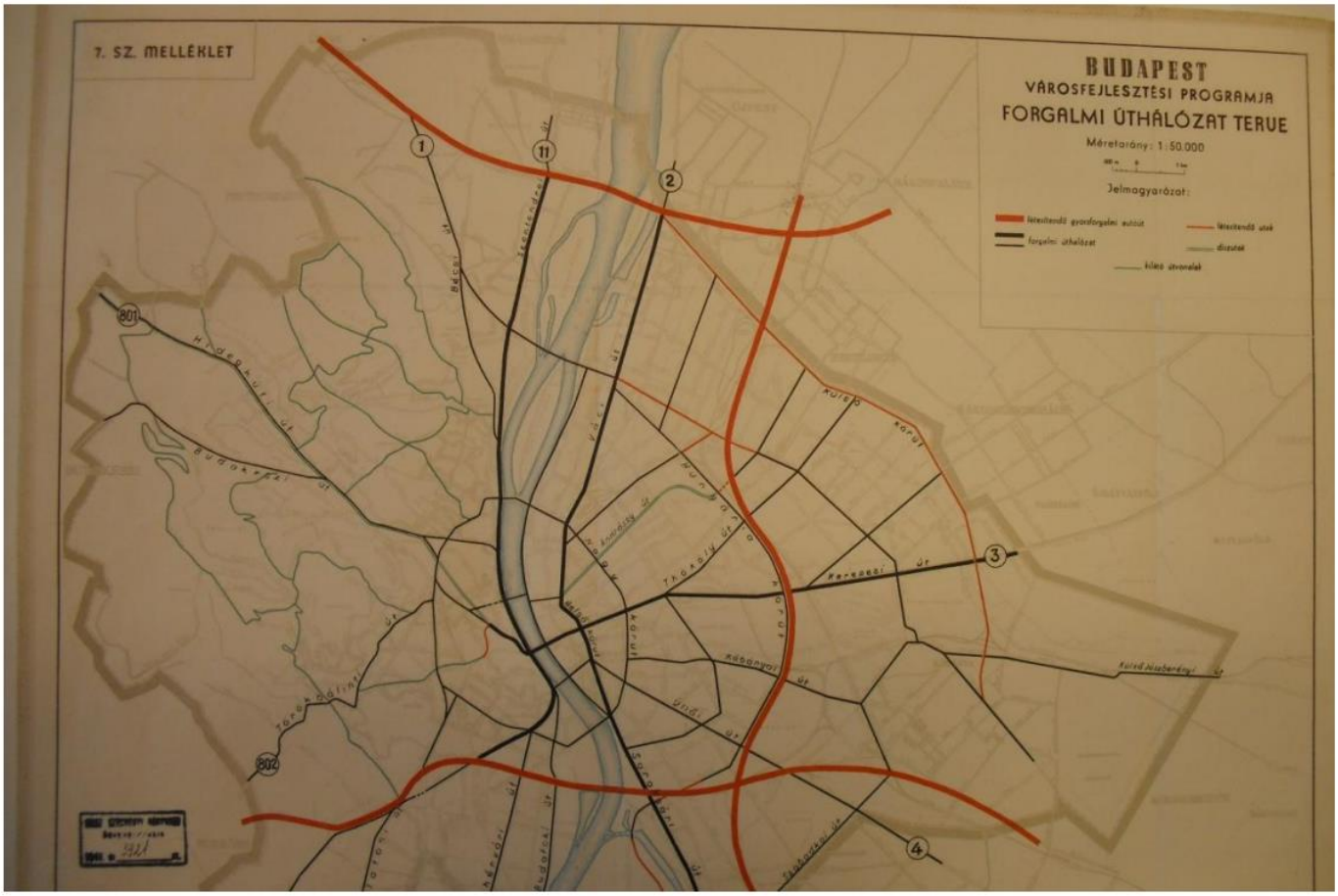


4. ábra Nagy-Budapest forgalmi úthálózata az elhárítógyűrűvel az FKT 1945. novemberi elgondolása szerint. Forrás: *Tér és Forma*, 1944–1945/11. 174.

A kelet-nyugat irányú „autópályák”, a főváros területén:
Érsekújvár-Hatvan,

Bécs (Győr)- Debrecen.
Az észak-déliek:
Székesfehérvár – Esztergom,
Vác – Szeged.

3) az ”útnégyszög” 1946-ból. Egy kis szakasza a Hungária krt-on halad, mely ettől városi autópálya lett
A városi autópálya eddig nem létező fogalom volt. Ezen jelleg miatt tökéletesen ellentétes az első elképzeléssel!



7. ábra Budapest városfejlesztési programjának forgalmi úthálózat terve 1946 (fotó)

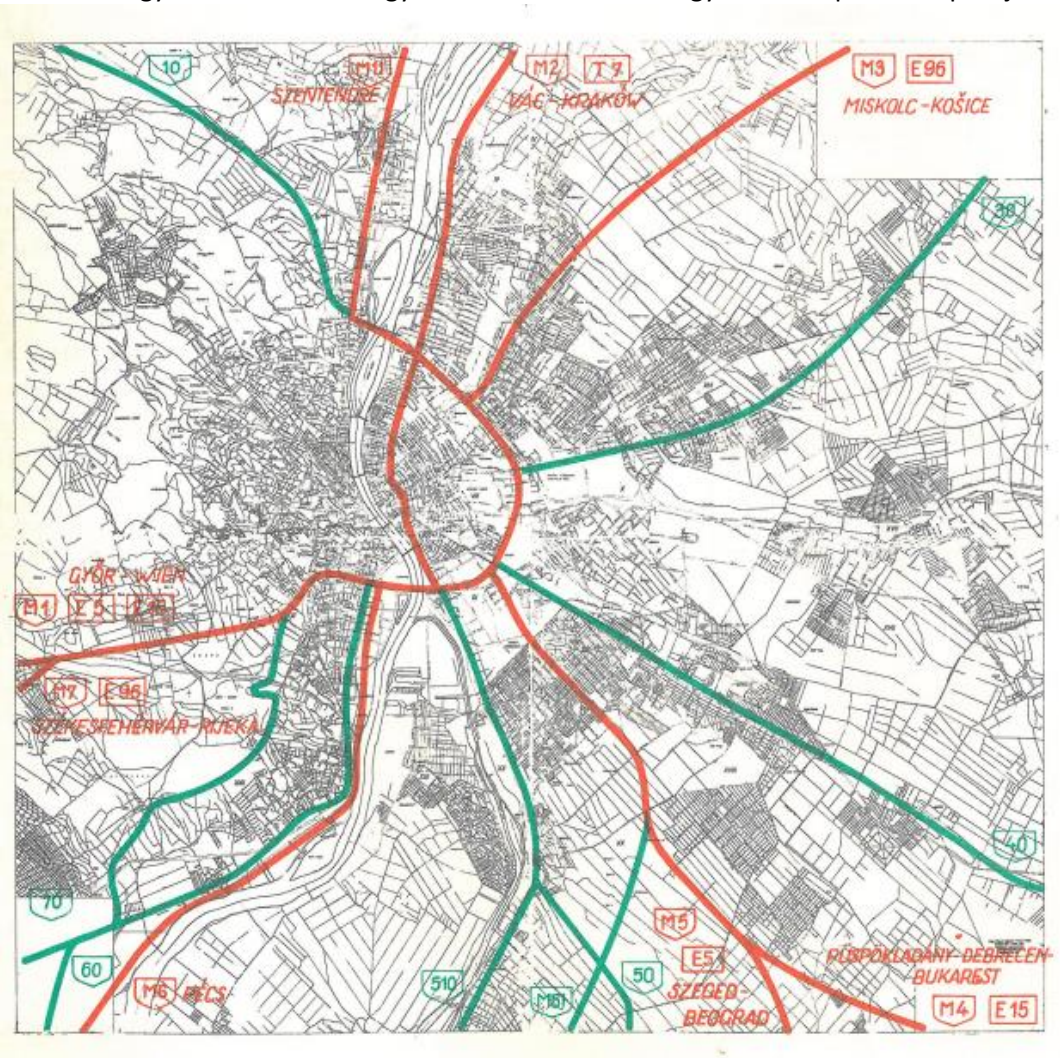
http://lazarus.elte.hu/hun/digkonyv/szakdolg/2012-bsc/balazs_peter.pdf
A piros vonalak a „létesítendő gyorsforgalmi autóutak” lettek volna. Figyelemre méltó gondolat! Amit javaslok az ezzel azonos alapokon áll!
Az észak-déli irány egy darabja a Hungária krt-on haladt volna.
Rendkívül érdekes a mai M1-M3 irány vonalvezetése, a közvetlen kapcsolatuk, a várostól délre. **Az M1 és az M3 egymásnak egyenes folytatásai!**

4) 1960-ban, M0 a Hungária krt-on, tehát a belterületen!
„1970-ben elfogadták az 1960-as, első nagy-budapesti Általános Rendezési Tervet felváltó új ÁRT-t. **Ebben rögzítették, hogy a Budapestre bevezetendő autópályákat a Hungária körgyűrűnek kell majd összefognia.** A motorizációs boom kezdetén még kevésbé látszott, milyen hatalmas forgalmi terhelést fog ez jelenteni a fővárosnak.”
http://lechnerkozpont.hu/cikk/hungaria-a-masfel-evszazadon-at-epulo-budapesti-korut

„A Dunától Dunáig húzódó "Kültelki körút"”: a külterületi krt. ma a Hungária krt-i gyűrű, melyet városi autópályának képzeltek el.

A következő nagy eltérés az, hogy a nyugati oldalon nem zárták be az M0-át!

Viszont már itt nagyon eltávolították egymástól az M1 és az M3 gyűrűhöz kapcsolódó pontját!

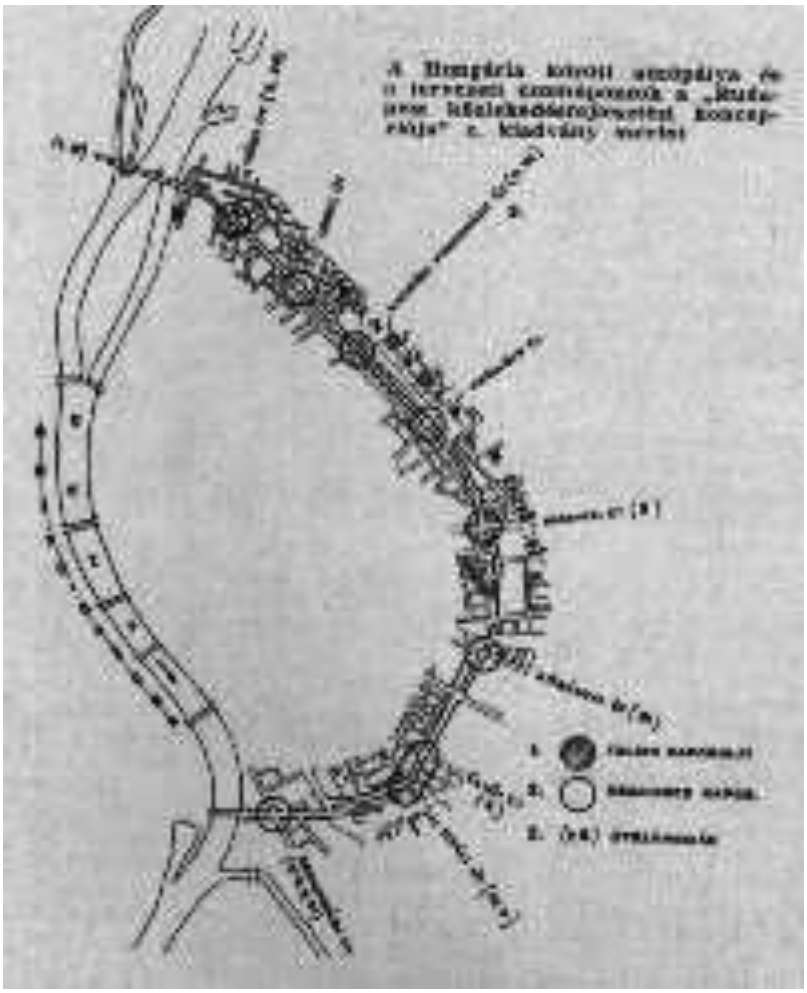


Budapest Közlekedésfejlesztési terve ***

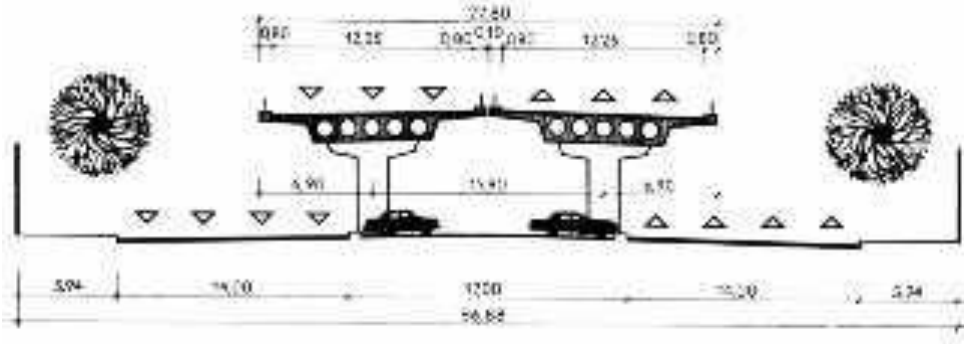
III. A közúti közlekedés fejlesztése

Bp. Főváros Tanácsa VB., Közlekedési Osztálya 1968.

Pirosak az autópályák, zöldek az autóutak.

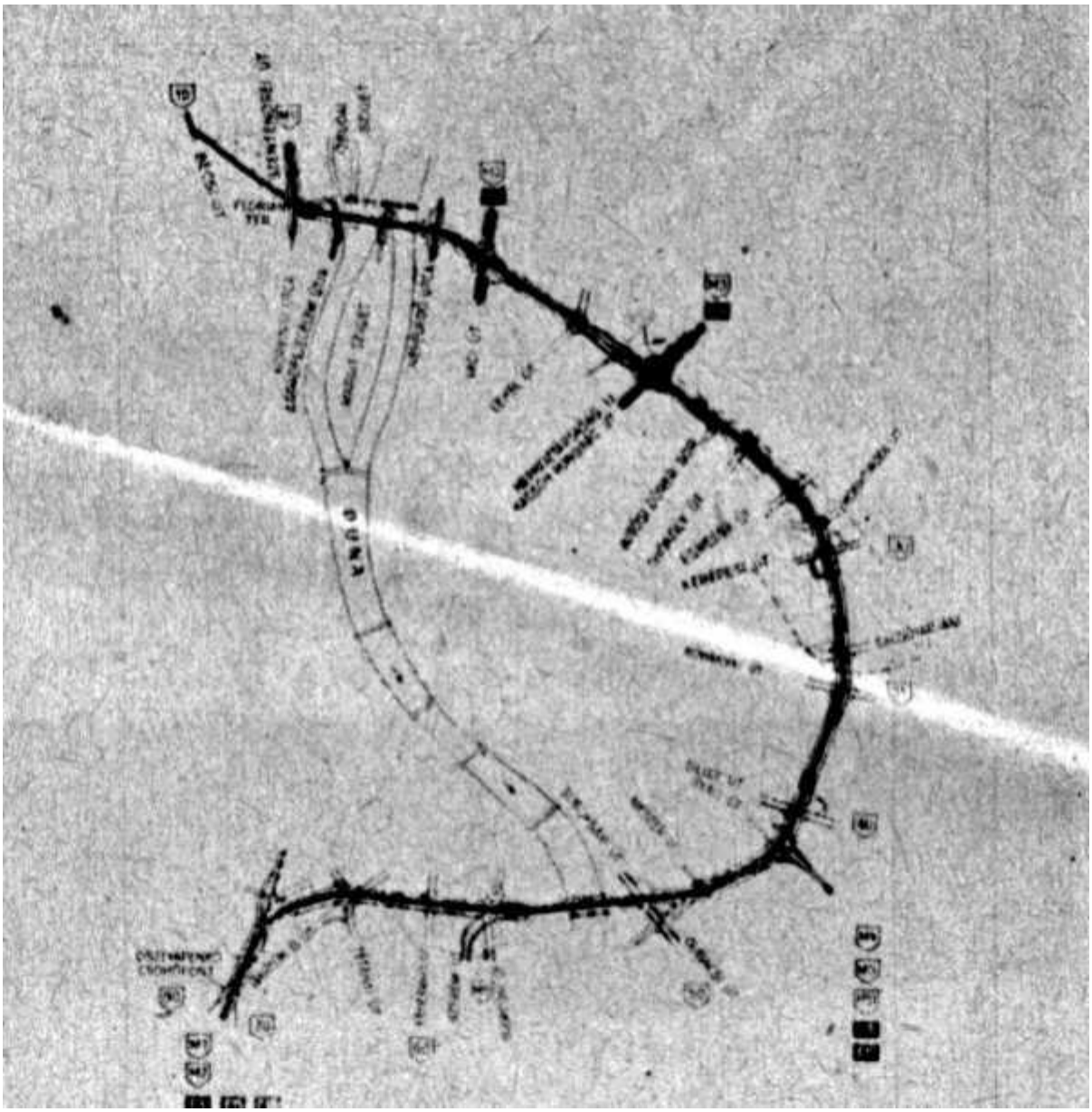


A Hungária krt-i városi autópálya tervezett mintakeresztszelvénye, az emeletes autópálya a városban:



Új dolog a hatalmas sávszám: hiszen a földszinten 2*4 sáv ment volna, míg a hossz-irányú hídon 2*3 forgalmi sáv. Ekkora kapacitást azóta sem biztosítottak az M0-nak.

A hatalmas és egyre gyakoribb dugók ennek lettek a következményei. A mai állapot egy forgalomtechnikai képtelenség. Az M0-ba-nak, mely max. 2*4 sávos, el kellene tudni vezetni több 2*2, 2*3 sávos autópálya forgalmát. Ez nem csak forgalomtechnikai, hanem matematikai képtelenség is!



„A "BUVÁTI" kollektívája nyerte a Hungária körúti autópálya déli Duna-hídja és forgalmi kapcsolatai kialakítására kiírt tervpályázatot. **A Budapest gyorsforgalmi úthálózatának gerincét alkotó és az autópályákat összekötő Hungária körúti gyűrű** az óbudai Flórián térről indul. A városi autópálya az Árpád-hídon, valamint a Hungária körutat érintő forgalmasabb csomópontokon át egészen a Soroksári út és a Gubacsi út kereszteződéséig, s innen tovább haladva az autópálya-hídon - a Fehérvári utat, a Tétényi utat és a Bartók Béla utat érintve - az Osztyapenko-szobor után hagyja el a főváros határát. Budapest újabb Duna-hídja tehát nagy szerepet tölt majd be. A győztes terv hatnyílású, változó magasságú, feszített betonból készülő hídszerkezetével, újszerű kialakításával a főváros látványossága lesz.”

http://jhoward.hu/bpanno/text/hungaria/hungaria.htm

Nem lett az! Ismét paradigmát váltottak!

5) 1974., a külterületi M0

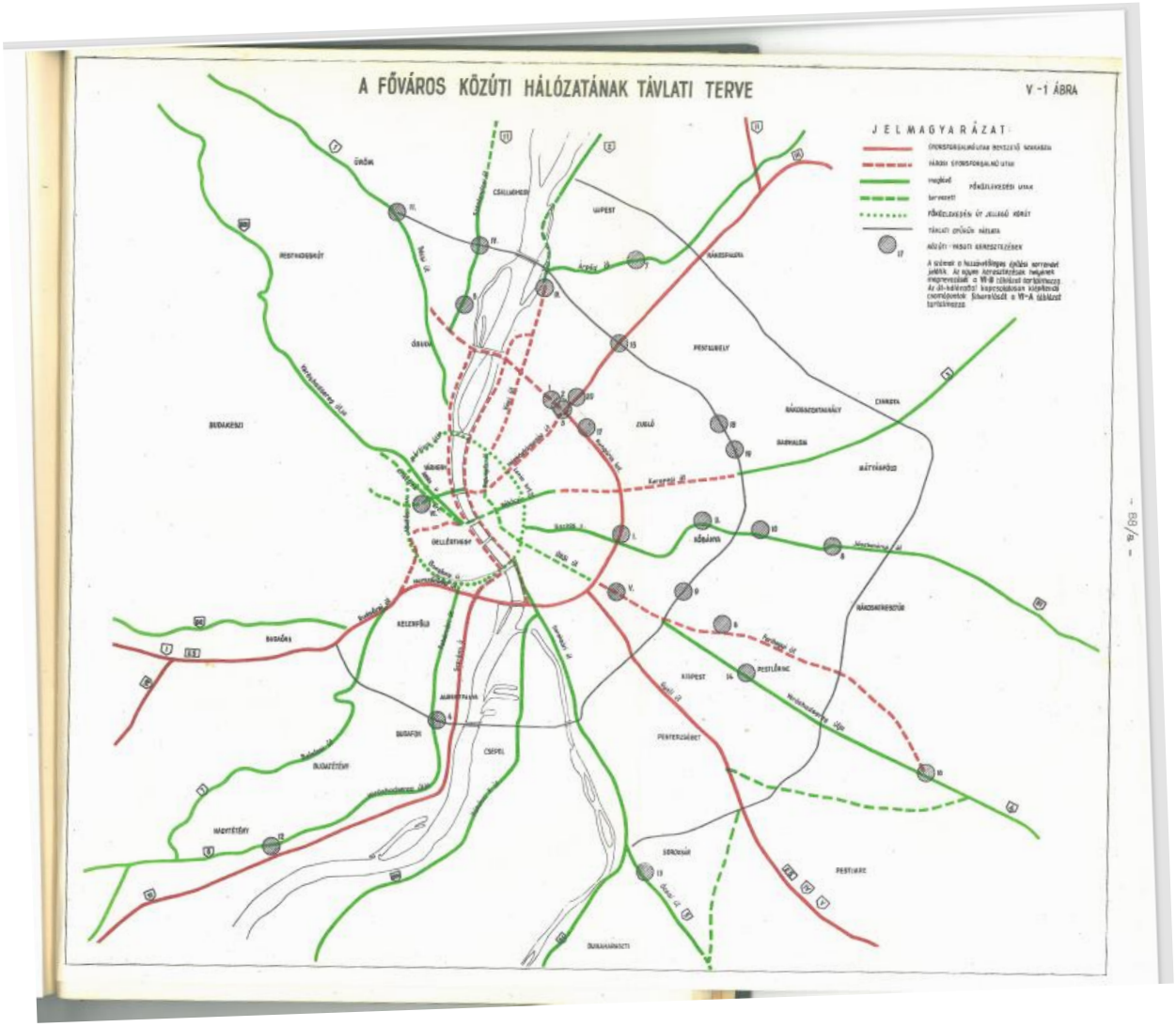
Egy kissé visszatértek az első elképzelés szellemiségéhez.

„A nyolcvanas évek végére megtört a Hungária körgyűrű kiszélesítésének és korszerűsítésének lendülete, amely így már csak jóval a rendszerváltás után érte el Dél-Pesten a Dunát, s ért rajta keresztül az új Lágymányosi (ma Rákóczi) híddal 1995-re.

Igaz, ekkorra már a várostervezők és közlekedéstervezők számára is **világossá vált, hogy a kiépülő új autópályákkal olyan forgalmi terhelés szabadul a fővárosra, melyet inkább annak határain kívül, az új M0 körgyűrűvel kell kezelni**. A Hungária körgyűrű és az M0 közt azonban két újabb, külső körút koncepciója jelent meg a főváros hosszú távú fejlesztési elképzeléseiben: a Körvasútsori körút és a Külső kerületi körút nyomvonala határozza meg a Budapesten a jövőben építendő dunai átkelők helyzetét is, jelenleg azonban ezek az elképzelések még csak a tervezőasztalon vannak. Ha minden jól halad, kiépítésük nem fog annyi időt igénybe venni, mint a Hungária körgyűrű csaknem másfél évszázados megvalósulása."
http://lechnerkozpont.hu/cikk/hungaria-a-masfel-evszazadon-at-epulo-budapesti-korut

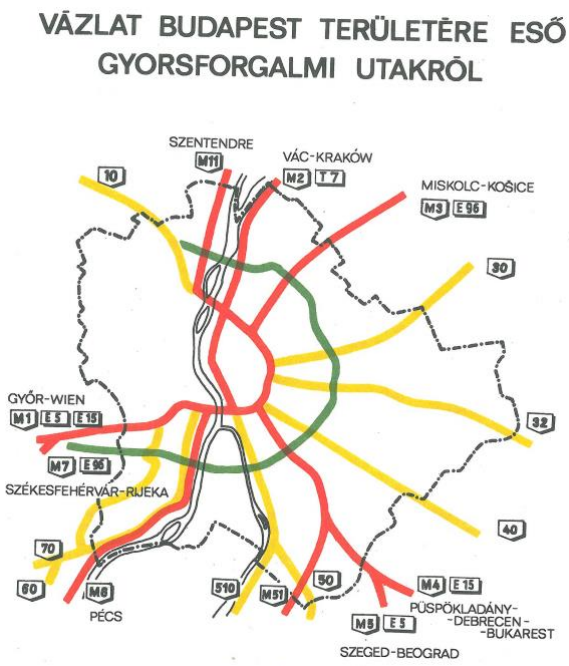
Újabb körgyűrű, a zöld szükségességét vélték. Jól látható, hogy ekkor sem gondoltak az M0 nyugati oldali bezárásáról! Tabu volt a 10-es főút és az M1 közötti szektor! Valamit tudhattak!

1963-ban nem zárkóztak el attól sem, hogy akár több gyűrűs is létezzen!
A pirosak a gyorsforgalmi utak, a zöldek a főközlekedési utak, míg **a feketék a „távlati gyűrűk".**



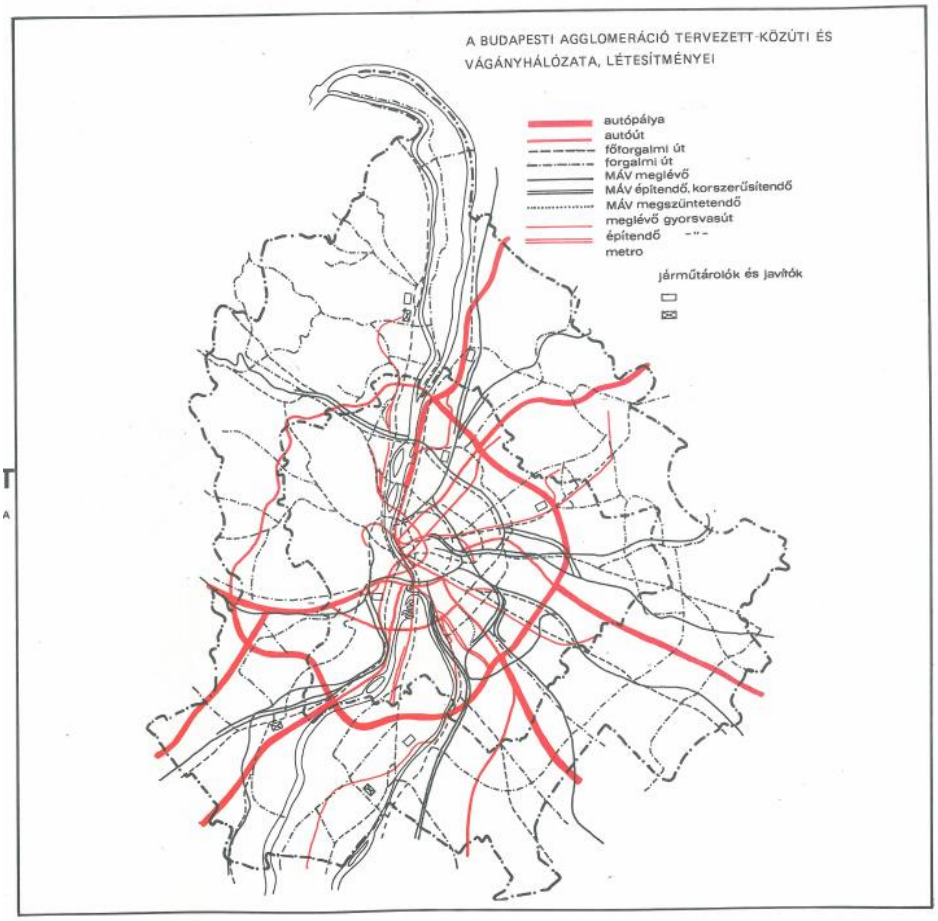
Budapest 20 éves közlekedésfejlesztési tervének alapjai és koncepciói. Bp. 1963.

Végül megállapodtak az egyetlen külső gyűrűnél!



Az országos közutak úthálózatfejlesztési tervvázlata 1971. KTI
A pirosak az autópályák, autóutak, a sárgák az országos főutak, a zöld pedig a terv. városi körút.

1978-ban rögzült a városon kívüli gyűrű, de halványan visszajött az M0 nyugati bezárása.

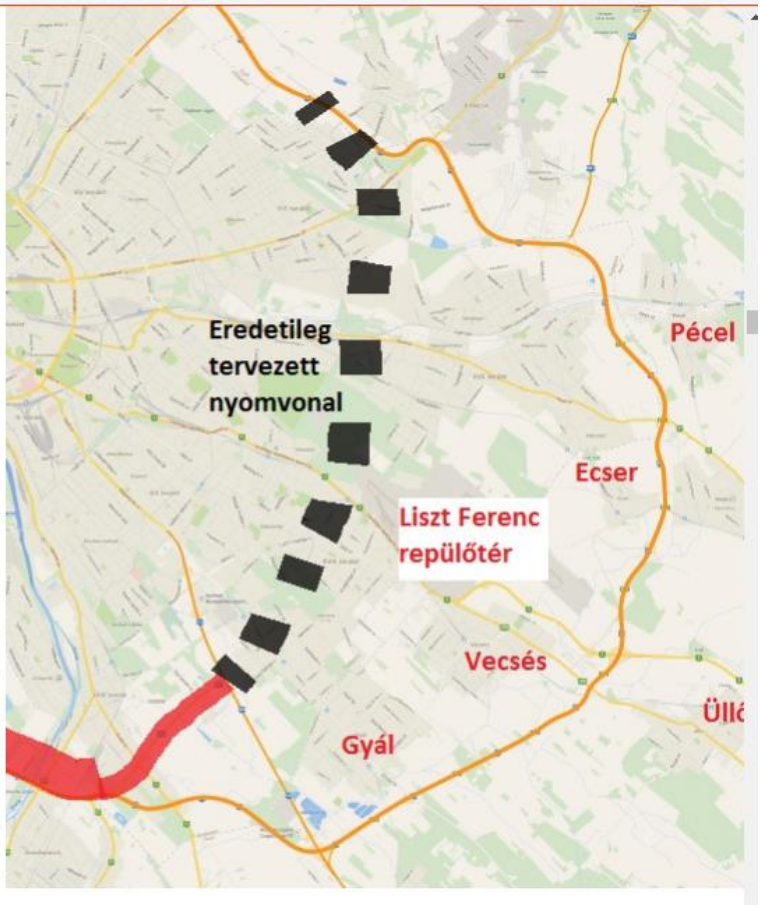


Budapest és környéke közlekedésfejlesztési terve 1978.
Bp. Főváros Tanács Végrehajtó Bizottság Közlekedési Főigazgatóság

Az 1974 utáni módosítások

6) az M0 keleti szektorának kitérítése dél-kelet felé

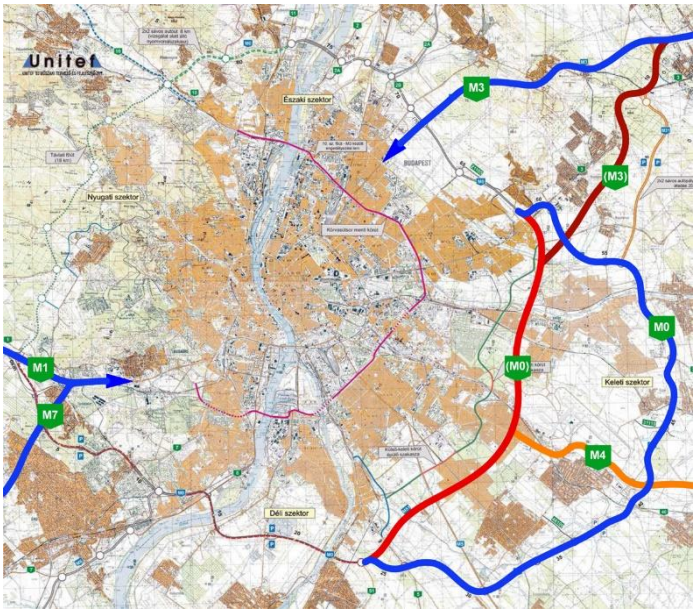
Eredeti tervek szerint a Keleti szektor nyomvonala a Liszt Ferenc repülőtér Budapest felőli oldalán vezethetett volna, de a területbiztosítás hiánya miatt a tervezett gyűrű egyes szakaszai ellehetetlenültek.



M0 Keleti szektor	Hossz	Csomó-pontok	Műtárgyak
M5 ap - 4. főút	12,6	4	21
4. főút - 31. főút	6,9	2	9
31. főút - M31 ap	5,7	2	5
M31 ap - 3. főút	5,2	3	7
3. főút - M3 ap	11,1	2	18
Összesen	41,5	13	60

https://docplayer.hu/4784159-Kardos-gabor-muszaki-igazgato-nemzeti-infrastruktura-fejleszto-zrt.html

Emiatt tolódott a keleti szektor nyomvonala keletebbre Ecser, Vecsés felé, a repülőtér másik oldalára.



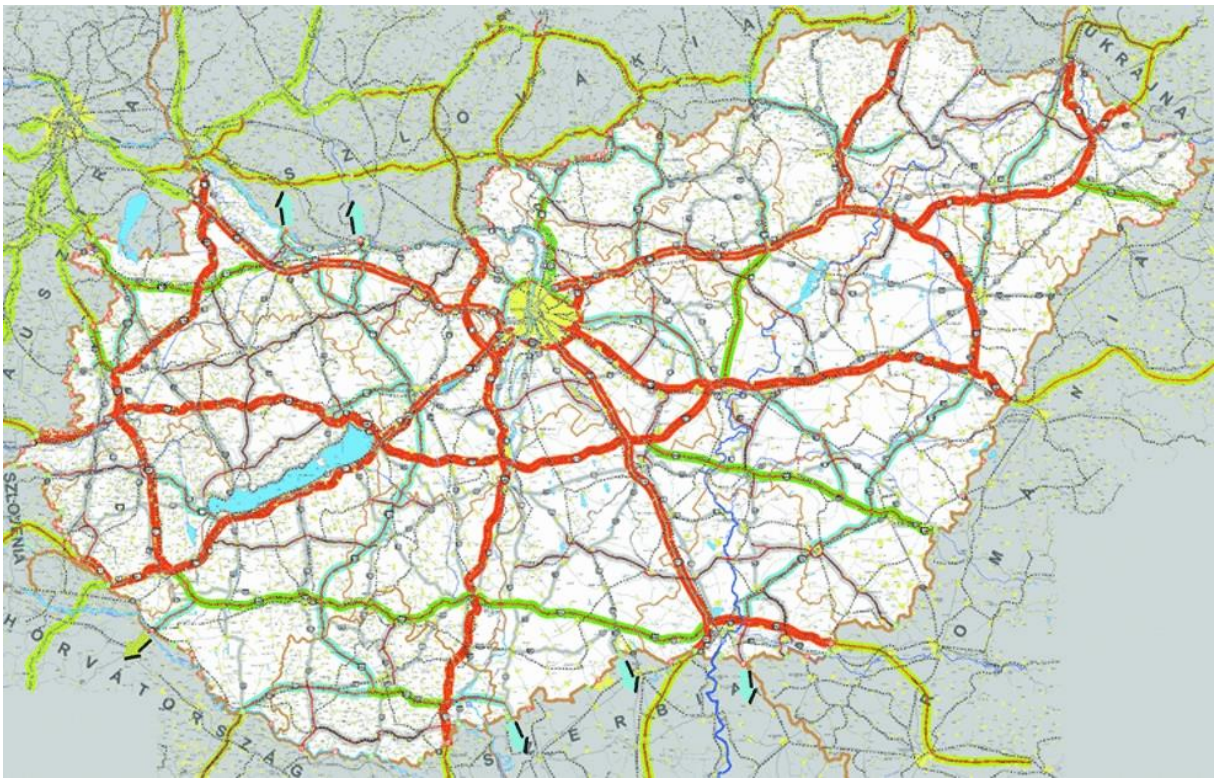
Az M0 tervezett és megépült keleti szektora.

https://iho.hu/hirek/mitol-torz-kepzodmeny-az-m0-3-resz-osszeeskuveselmelet-180125

7)

8) Az M6 nyomvonalának kihelyezése az M0-on kívülre, attól nyugatra, Molnár László Árpád úr, a FŐMTERV elnök-vezérigazgatója szerint

Ő javasolta az M6-ot bekötni az esztergomi útba, de az M0 nyomvonalán KÍVÜL! Ez forradalmi javaslat volt, mert elsőként hagyta el az M0-át!

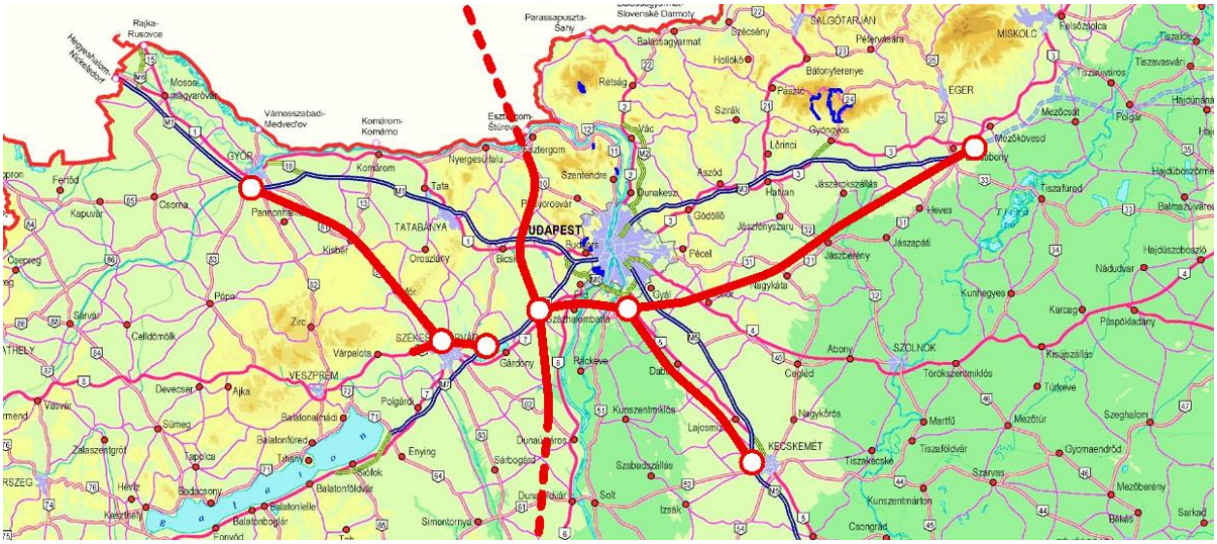




http://www.matud.iif.hu/08apr/03.html

9) Zöldi Péter úr 1917-es nyomvonalmódosítása, az M1 és az M3 közvetlen kapcsolatának biztosításával

Ezt az elvet másolta le, vitte tovább Zöldi úr, amikor megrajzolta az M1 és az M3 közvetlen kapcsolatát, mindenféle közbeiktatott szakdás nélkül, az M0-án KÍVÜL. Jó nagy kitérítéssel.

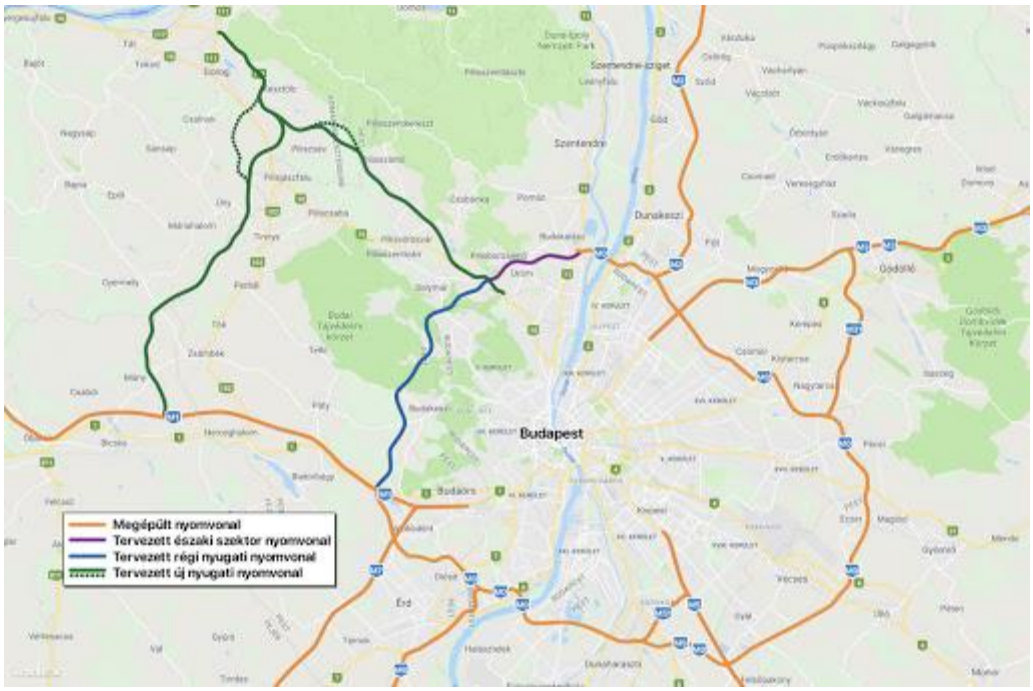


https://iho.hu/hirek/mitol-torz-kepzodmeny-az-m0-1-resz-a-kozpontossag-171003
Az M1 és M3 új nyomvonalát a piros szín mutatja.

10) Az OTrT módosítja az M0 északi és nyugati szektorának nyomvonalát, annak nyugatabbra helyezésével

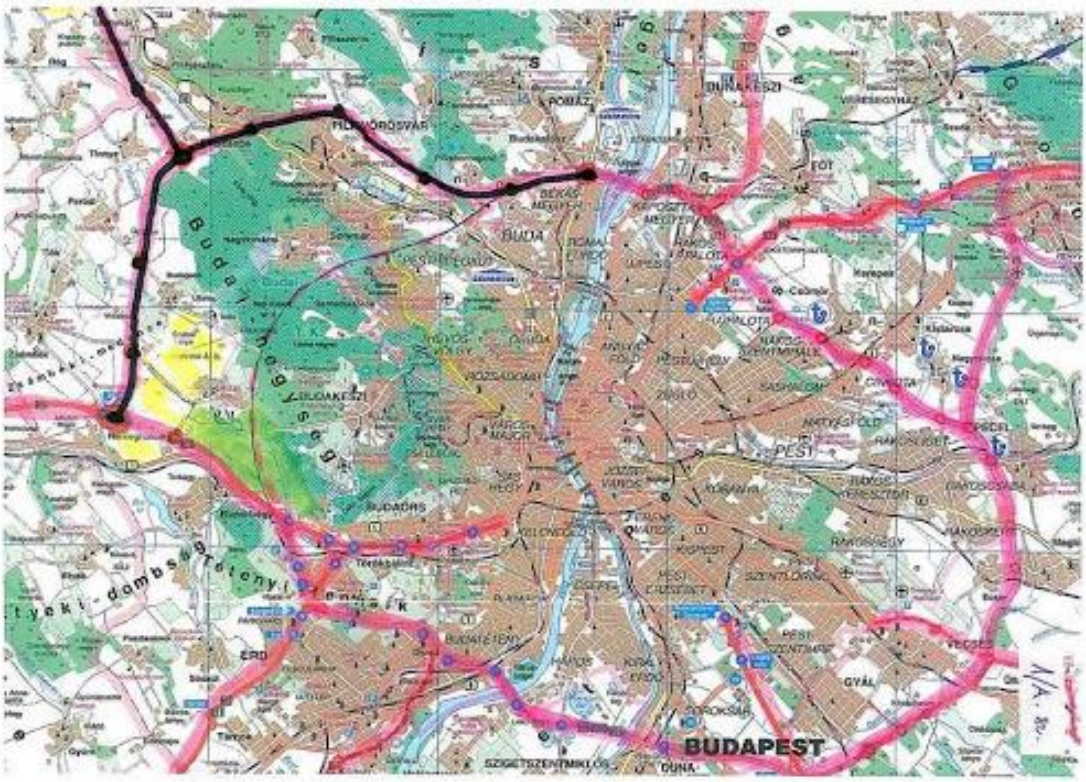


Kezdetben volt az M0 északi és nyugati elkerülő szakasza is, és az Esztergomot az M1-be bekötő új út is, itt az R11 (M100) jelű.
Az OTrT legutóbbi módosításakor azonban már az előbbi kettőből kihagyták az M0 északi és déli szakaszát, helyette beemelték az M0 nyugati bezárásaként az esztergomi utat, és bevonták 10-es számú főutat.



https://www.google.com/search?source=univ&tbm=isch&q=m0+and+otrt&sa=X&ved=2ahUKEwjKqamvksXrAhWKjosKHTqJCfoQsAR6BAgKEAE&biw=1920&bih=969#imgrc=IqJ1_Yt5mcNE5M&imgdii=p7L7jwR7lk3PCM

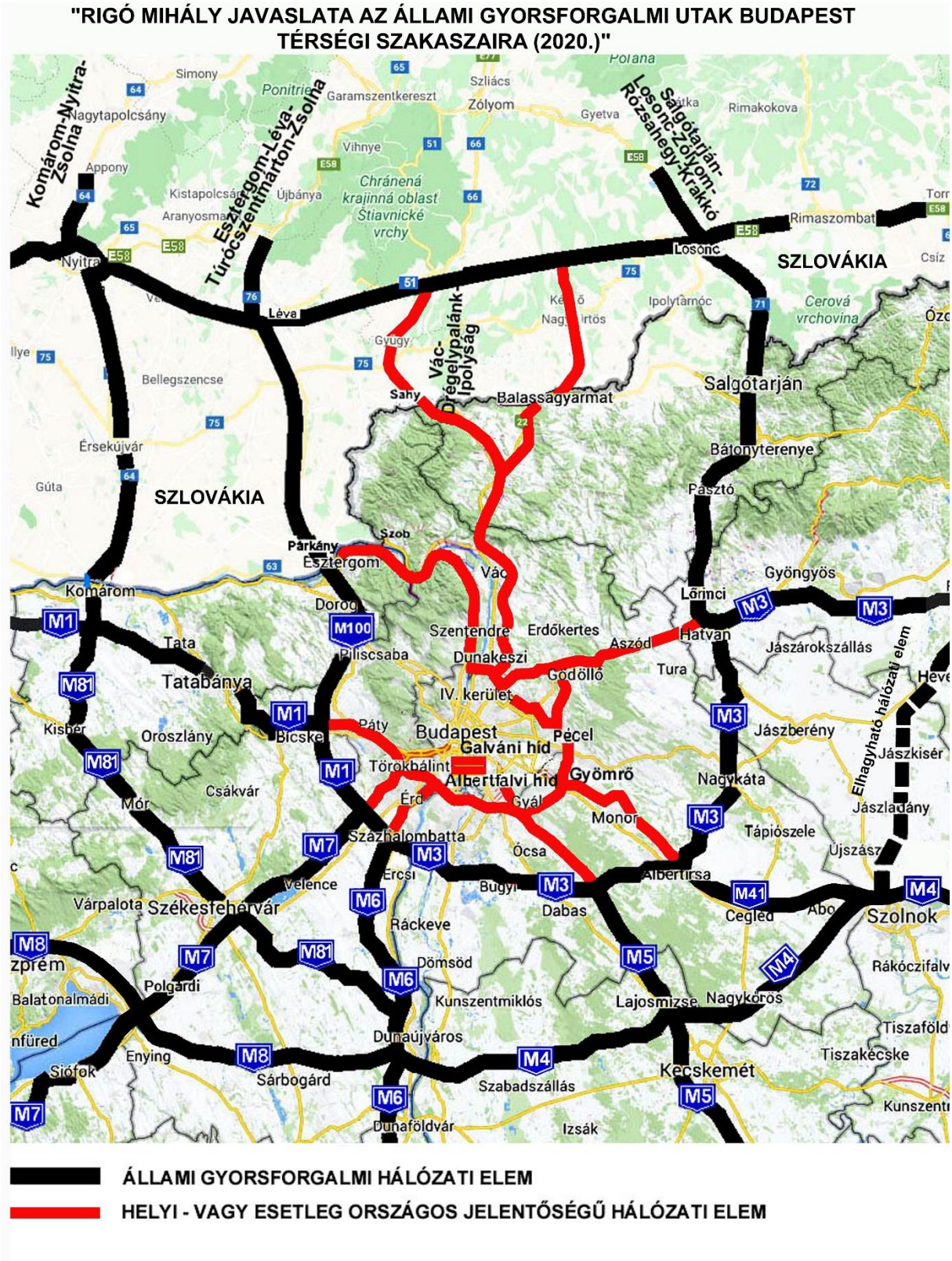
Így jött létre a ma is érvényben lévő M0, amely nagyon megnyúlt krumpli lett, miután mind dél-kelet, mind észak-nyugat felé beletettek egy hasat.



https://www.google.com/search?source=univ&tbm=isch&q=m0+and+otrt&sa=X&ved=2ahUKEwjKqamvksXrAhWKjosKHTqJCfoQsAR6BAgKEAE&biw=1920&bih=969#imgrc=kUOR7-RwRYygUM

10) dr. Rigó Mihály 2020-as javaslata

Elveiben megegyezik a Molnár és a Zöldi úr javaslataival, de lényegesen rövidebb az M1-M3 közvetlen kapcsolat.



Ebben a dolgozatban a hangsúlyt az M1 és M3 közvetlen kapcsolatára tenném a hangsúlyt Budapest alatt, és az M0-án KÍVÜL!

11) Az ITM 2020. VIII. 27-iki javaslata, dr. Mosóczi László közlekedési államtitkár úr elővezetésében:

Mintha a budapesti sugaras rendszert nyomták volna ki a teljes országra!
https://mandiner.hu/cikk/20200827_elkezdodott_az_m81_es_gyorsforgalmi_ut_tervezese



(Mivel pillanatnyilag csak ezzel a térképpel rendelkezem, csak ezt tudom használni.)





Látható a fekete vonalon az, hogy nyugat felől is bezárni tervezik az M0-át.
De látható az is, hogy

- elfogadják az M6 vonalvezetését az M0-on KÍVÜL, attól nyugatra, a piros vonal szerint,
- elfogadják az M1 és talán M4 összekötését is az M0-on KÍVÜL. Kár, hogy ezt a piros vonalat nem húzták meg az M3-ig!

Sajnos eszükbe sem j út – még az M0 nyugati oldali bezárása előtt – az sem, hogy megnézzék: miként lehetne észak-Buda közösségi közlekedését fejleszteni úgy, hogy az Esztergom irányú személyautó forgalmat megtörjék! Hiszen ennek egy nagy részét el fogja vinni az M1 és Esztergom közé tervezett út.

Összefoglalás

a) Érzékelhető, hogy a 30 év alatt többször nekifutottak az M0-nak, de ahogyan a kényszerek száma szaporodott, a tisztességes megoldástól egyre távolabb kerültek.

b) Kijelenthető: az M0 ma direkt árt, káros a fővárosnak! Dugó, dugó hátán.
Ezt a képtelenséget tudatos emberi tevékenység állította elő, tehát semmiféle véletlenről nem lehet szó.
A döntéshozók tehetetlensége megakadályozza a hibák helyrehozását, pedig viszonylag egyszerű módon le lehetne venni az M0-ról a nem odavaló nemzetközi tranzitot és így a város levegőhöz juthatna!

c) az M0 történetének 1942 és 1974 közti időszaka meghatározó, mert ez alatt a rövid 30 év alatt alakult ki az a torzó, amelyet ma M0-nak nevezünk.

d) Nagy tanulság a jövőre nézve:
Ilyen szörnyszülött jön létre, ha a döntési folyamatból kizárják a mérnökök társadalmát.
Ez figyelmeztetés a mai állapotokra is, hiszen a Közlekedéstudományinak nevezett Egyesületet megszállta a minisztérium, láthatóan minisztériumi vezetők foglalják el a KTE vezetői posztjait. Olyan minisztériumi vezető pedig elképzelhetetlen, aki a saját minisztériumi döntései után KTE vezetőként azzal szembe megy, vagy azzal szemben szkeptikus lenne.

A Magyar Mérnöki Kamara is fél a mérnökség véleményétől. Annyira tevékenysége és szervezete annyira „demokratikus”, ahogy magáról állítja, hogy lehetetlenné teszi a többségi mérnöki vélemény megjelenését, még a digitális formátumú Mérnök újságot sem meri megnyitni erre, még a kamarai mérnököknek sem!

Felszámolták – más sikertelen rendezvények rátelepítésével - az Útügyi Napot (1,5 nap/év).
Megszüntették az egyetlen szakmai lapot, a Közlekedéstudományi Szemlét, mely tökéletesen pártsemleges intézmény volt.
Azaz semmiféle visszacsatolás sincs!
A minisztérium elvtelenül megy a mértékadó politikusok ötletrohamai után.
Hibát hibára halmoz, ahelyett, hogy az elmúlt 30 év hibáit számolná föl.

e) Az is nyilvánvaló, hogy az M1-M3 közvetlen kapcsolat az M0-án kívül, vagy a Komárom-Székesfehérvár-Dunaújváros-Kecskemét összekötés olyan változás lenne, amely jóval kisebb mérvű, jóval kevesebb bátorságot igénylő lépés lenne, mint az elmúlt 30 év előbb látott paradigma váltásai!

Szeged, 2020. szeptember 2.