Az M1 és az M3 autópályák közvetlen összekötése, de az M0 autóút gyűrűn kívül

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a BME műszaki doktora

„Ha küzdesz, veszíthetsz, ha nem küzdesz, már veszítettél."
dr. Regdon Ibolya, a szegedi Radnóti Gimnázium tanára

1. Néhány, a témával foglalkozó, korábbi dolgozatom

https://mernokvagyok.hu/blog/2023/04/03/hunnia-es-pannonia-osszekotese/
Microsoft Word - M0 tehermentesítése-2. kiegészítés.docx (civilcafe.hu)
Váljunk le az M0-ról
Az M0 gyűrű gondja

2. Mit mond a mesterséges intelligencia, a ChatGPT, az M0-ról:

Sajnos nem túl sokat.

Az M0 autóút Magyarországon található, és egy központi körgyűrűs autópálya, amely Budapestet körülveszi. Az autóút hossza mintegy 108 kilométer, és több főút és autópálya csatlakozik hozzá.

Az M0 autóút fontos szerepet játszik a közlekedési hálózatban, mivel lehetővé teszi a forgalom gyorsabb és kényelmesebb áramlását a város körül. Az autóút fontos szerepet tölt be a tranzitforgalomban is, mivel lehetővé teszi a teherforgalom kikerülését a városközpontból.

Az M0 autóút megítélése vegyes lehet. Egyesek szerint az autóút jelentős könnyebbséget jelent a közlekedésben, mivel lehetővé teszi a gyorsabb eljutást a város különböző részeire, valamint a külvárosok és a környező települések között. Az autóút szintén hozzájárulhat a forgalom csökkentéséhez a belvárosban és a főútvonalakon.

Ugyanakkor mások kritikát fogalmaznak meg az M0 autóúttal kapcsolatban. Egyesek szerint az autóút terhelése magas, különösen a csúcsforgalmi időszakokban, és a torlódások és dugók gyakoriak lehetnek. Emellett az autóút építése során jelentős területek kerültek beépítésre, ami hatással lehetett a környezetre és a tájra.

Összességében az M0 autóút fontos szerepet játszik a közlekedési infrastruktúrában, és az emberek kényelmét és a forgalom áramlását szolgálja. Azonban a forgalom és az építési hatások miatt vannak olyanok, akik kritikával illetik az autóutat. A megítélése tehát attól függ, hogy ki és milyen szempontok alapján értékeli.

Keveri az autópálya és az autóút fogalmát. Miféle kényelmes áramlást említ? Nagyon helyes megállapítás a vegyes megítélés említése. Pontos a városi funkciók felsorolásában.

Alább pedig a 3. és az 5. pont itt értelmetlen. Érdekes, hogy megemlíti a vonatok számának növelését. Ezt javasolta a Levegő Munkacsoport is az M1 szélesítése helyett. Természetesen a hatalmasságok ezt sem vették figyelembe.

Az M0 autóút dugóinak csökkentése érdekében számos intézkedést lehetne tenni. Itt van néhány lehetséges megoldás:

1. Közlekedési irányítás és tájékoztatás: Az út mentén intelligens közlekedési rendszereket és táblákat lehetne telepíteni, amelyek segítségével a közlekedők időben értesülhetnének az útviszonyokról, balesetekről vagy egyéb akadályokról. Ez lehetővé tenné a közlekedők számára, hogy időben válasszák ki az alternatív útvonalakat, elkerülve a dugókat.
2. Közösségi közlekedés ösztönzése: Az autópálya mellett bővíthetnék a közösségi közlekedési lehetőségeket, például megnövelhetnék a buszok vagy vonatok számát és frekvenciáját. Az olcsóbb és gyorsabb tömegközlekedési lehetőségek felkeltik az autósok érdeklődését, és csökkenthetik az autók számát az úton.
3. Alternatív közlekedési módok támogatása: A kerékpározás és a gyaloglás ösztönzése is segíthet a dugók csökkentésében. Az M0 autóút mentén kiépíthetnének kerékpárutakat és gyalogos közlekedési lehetőségeket, valamint biztosítanák a kerékpártárolók és zuhanyzók meglétét a közeli munkahelyeken. Ez lehetővé tenné az emberek számára, hogy alternatív módon közlekedjenek, és csökkentse az autóforgalmat.
4. Útfejlesztések és kapacitásnövelés: Az útfejlesztések és a kapacitásnövelés is hozzájárulhat a dugók csökkentéséhez. Új sávok hozzáadása vagy az úthálózat bővítése növelheti a járművek áthaladási kapacitását. Azonban ennek a megoldásnak lehetnek költségei és tervezési korlátai.
5. Rugalmas munkaidő és távmunka: Azoknál a vállalatoknál, amelyeknél lehetséges, érdemes lehet rugalmas munkaidőt bevezetni vagy támogatni a távmunkát. Ez lehetővé teszi, hogy az emberek elkerüljék a csúcsforgalmat, és rugalmasabban tervezzék meg a munkájukat, ami csökkentheti az autó

Semmi innováció!

Az M0 autóút építésével kapcsolatban sokféle vélemény létezik, és az értékelése függ attól, milyen szempontokat veszünk figyelembe.

Az autóút építése előnyökkel járhatott a következő okok miatt:

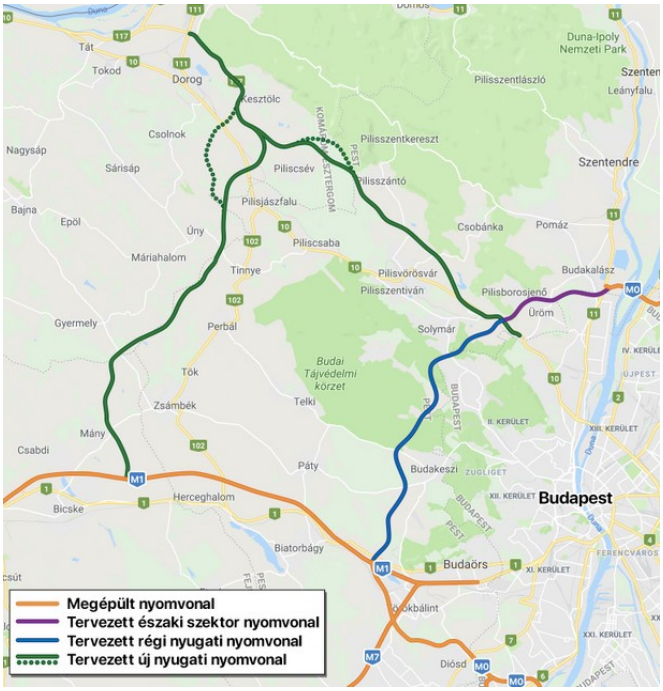
1. Közlekedési kapacitás növelése: Az M0 autóút a főváros területén kívül körbevezetve javíthatja a közlekedési kapacitást, segítve a forgalom zavartalanabb áramlását és csökkentve a torlódásokat a városi központban.
2. Átmenő forgalom elterelése: Az M0 autóút lehetővé teszi az átmenő forgalomnak, hogy megkerülje Budapestet, és így csökkenti a városi közlekedési terhelést. Ez a másodlagos utakon és az autópályák forgalmának csökkenését eredményezheti a belvárosban.
3. Gazdasági fejlődés elősegítése: Az autóút megépítése gazdasági fejlődést is eredményezhet a térségben. Az új autópálya könnyebb hozzáférést biztosít az ipari területekhez és a logisztikai központokhoz, ami vonzóbbá teheti az üzleti befektetéseket.

Ugyanakkor az M0 autóút építése környezeti és társadalmi hatásokat is hordoz:

1. Környezeti hatások: Az autóút építése a természeti környezetre is hatással lehet. Az út nyomvonalának kialakítása során tájvédelmi területeken, mezőgazdasági területeken és természetes élőhelyeken is áthaladhat, ami negatív hatással lehet a biodiverzitásra és a természetes ökoszisztémákra.
2. Városfejlesztési hatások: Az autóút megépítése néhány település fejlődését is elősegítheti, míg másokat elhagyottá tehet. A forgalom elterelése a városközpontokból a kerületek külső részeire a belső kerületek gazdasági helyzetét is befolyásolhatja.
3. Pénzügyi terhek: Az autóút építése jelentős pénzügyi erőforrásokat igényel, és a beruházás költsé

3. Egyre torzabb nyomvonalon





https://index.hu/belfold/2019/07/30/m0_nyugati_szektor_pilis_zsambeki_medence/

A kiinduló elképzelés a Budapesthez közelebbi, a kék nyomvonal, volt. Mivel nem akarnak egyesek a Budai hegyek és az ottani természetvédelmi területek közé autópályát tenni, kitalálták a távolabbi, a zöld vonalat, amely Esztergomból indulva és dél felé haladva érné el az M1-et. Megvalósulása esetén nyilván elmaradna a kék vonal a hegyek között. A funkcionálisan kör így nagyot torzulna, inkább téglalap-szerűvé válna, és jelentős hossznövekedést is okozva.

A torz alak egyik oka az elhibázott építési ütemezés volt. A legnehezebb, még nem létező, szakasz a hegyvidéki. Legelőször azonban a síkvidéki szakaszok épültek meg, ahol jóval kevesebb az akadály, mint a természetvédelmi területek és alföldiek az építési lehetőségek. **Azaz: most a nehéz körülmények között építhető szakaszokkal kellene a jóval egyszerűbben megépített szakaszokkal igazodni, alkalmazkodni.** Éppen fordítva, mint ahogyan azt a józan ész megkövetelte volna.



https://hu.wikipedia.org/wiki/M0-s_aut%C3%B3%C3%BAt_(Magyarorsz%C3%A1g)

4. A javaslatom

Az idők során az M0 autóút gyűrű túl sok funkciót kapott, melyeknek láthatóan egyre képtelenebb megfelelni. Nyilvánvaló jele: a dugó hátán. A dolgozat írásakor is 10-15 km hosszú dugók alakultak ki. Dugók olyanok, mint egy vérrög, mely elakasztja az áramlást az érhálózaton. Ez a forgalom infarktusa, egy stroke. Mindkét hálózaton ennek rendkívül súlyosak a következményei.

Ami megoldható: levenni róla az állami gyorsforgalmi kapcsolat terhét. Azaz csökkenteni kellene az M0-tól elvárt funkcók számát. **Tehermentesíteni kell!**

Ma az M1 és az M3 autópályák kapcsolatát az M0 autóút gyűrű déli szakasza biztosítja, a két autópálya közé ékelődik az M0 autóút gyűrű.

a) Korábbi dolgozataim szellemében kössük össze az M1 és az M3 autópályákat közvetlenül, **az M0 kihagyásával**.
b) Az M0-át vegyék ki az állami gyorsforgalmi hálózatból, adják át azt a fővárosnak, és maradjanak meg csupán annak a fővárost kiszolgáló funkciói. Lehet, hogy még a megmaradó funkciók ellátása is nehézségekbe fog ütközni.
   Pontosabban: le kellene venni róla az állami hálózat tranzitforgalmát, meghagyva a nagyon sokféle fővárosi feladatok ellátását.

Mint később látható lesz, **vannak köztünk olyan mérnökök is, akik egy ilyen kapcsolatot szükségesnek és főleg megvalósíthatónak tartanak**, sőt még különféle hídhelyeken, nyomvonalváltozatokon is gondolkodnak.

Feltételezem a mérnök kollégáimról, hogy mielőtt berajzolták az alábbi hídhelyeket, meggyőződtek azok megépíthetőségéről.

Nyilvánvaló az is, hogy az idézett mintákat egymástól független mérnökök, mérnökcsoportok tették asztalra. A továbbiakban csupa ilyenek mutatok be.

5. A mintám

Molnár László Árpád úr, a FŐMTERV korábbi elnök-vezérigazgatója találta ki azt, hogy az M6 autópálya kerüljön KÍVÜLRE az M0 autóút gyűrűtől. Elvi rajza alább látható, részletesen pedig a 4. ábra szerinti.

Az M0 vonala itt kék színű.

Ő az M6 vonalát észak felé a Százhalombatta – Zsámbék – Esztergom vonalra vitte volna.

Ennek alapján javaslom én az M1 és az M3 vonalát is kivinni az M0-ról. Miért ne?

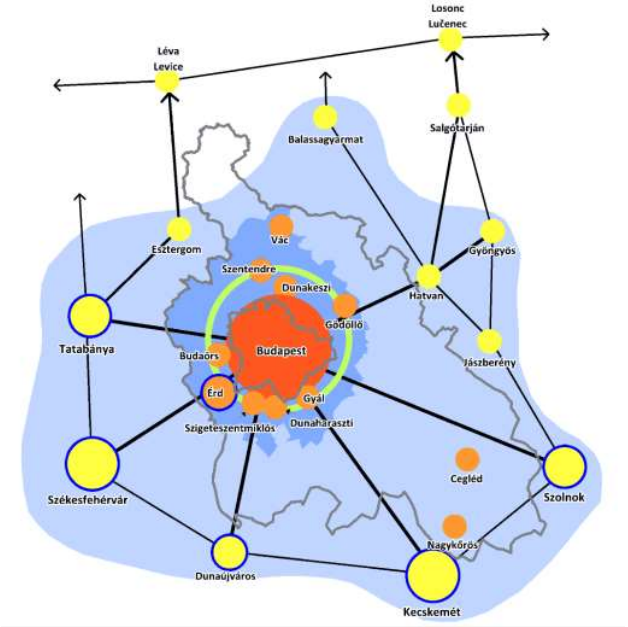


https://index.hu/belfold/2019/07/30/m0_nyugati_szektor_pilis_zsambeki_medence/

6. Az ellenvélemény

a) **A hatalmasság nem tartja szükségesnek kialakítani a négyzethálós, raszteres autópálya hálózatot**, így az M1-M3 közvetlen kapcsolatát sem, és Hunnia és Pannónia egyesítését is. Hiszen már bőven lett volna ideje és pénze megvalósítani.

b) Ők egyetlen struktúrát ismernek, amely teljesen véletlenül a főváros metropolisz várossá gondolatát betonozza be. Nemcsak a fővárosban terveznének egyre több városi gyűrűt, hanem ezekkel elfoglalnék már a fél országot is. Mint a következő rajz mutatja: a fővárosban **nem csak az utak lennének körgyűrű alakúak, hanem a társadalom szerkezete, intézményei is: pl. a „metropolitán térség" városhálózata is.** Ez a borzalmas csőlátás minden területen tetten érhető. A helyzet tehát sokkal komplikáltabb, mint ahogy az általuk elképzelt fővárosi és teljes állami úthálózatból látszik.



A metropolisztérség szerkezete, csapágyvárosok, térségi központok (1. ábra)

http://www.pestmegye.hu/images/2021/Megyei_teruletfejleszt%C3%A9si_koncepcio/elfogadott/Pest_Megyei_Teruletfejlesztesi_Koncepcio_Felulvizsgalat_-_II._kotet_javaslattetel.pdf

Ez már a 3. ábra szerinti kék vonal által határolt terület. Kis idő és eljutnak majd még a zöldig is. Csak idő kérdése lenne eljutni abba a helyzetbe, hogy Magyarországból egyetlen **városállam** alakuljon ki, a főváros, mint egyetlen magyar város, mindenkit még a jelenleginél is jobban az érdekei alá gyúrva. **Érzékelhetően bekényszerítették magukat egy torz világba, egy zsákutcába, melyből képtelenek kikecmeregni**.

c) **Minden gondolatuk rögeszmésen a fővárosi döntéshozók által favorizált, túlhaladott, az új gazdaságfilozófiát, az új gazdasági és politikai szövetségeseinket figyelmen kívül hagyó gyűrűk körül forog, ahogyan az látható a 3. ábrán**, még 2022-ben is. Akár egy pókhlóban, melynek közepén vadászik a fővárosi pók.

d) Ugyanakkor nyomatja az M0 északi és nyugati szektorának megépítését, amely jelentős hosszon **alagútban való vezetést jelenti, rettenetes költséggel**. De ott ez nem számít, ott ez teljesen természetes, másutt viszont túlsúllyal szerepelhet.

Ha az M0 északi és nyugati szektor mégis megépülne, azonnal létrejön az M1-M3 közti gyors kapcsolata. Hiszen nyilvánvaló, hogy az előbbi két szakasz rövidebb, mint a már meglévő déli M0 szakasz. Tehát a nagy forgalom a hegyvidékre zúdul.

Ha északi oldalon a gyors kapcsolat nyilvánvaló, természetes, akkor miért elfogadhatatlan ugyanez délen?

e) A hatalom rendkívüli ellenállása. Több, mint érdekes, hogy Molnár László Árpád úr nagyon magas szintű pozíciója ellenére sem tudta az ötletét elfogadtatni, átvezettetni. A hatalmasság nagyon keményen ellenállt. A helyzet tehát elég nehéz.

f) A következetlenség is nyilvánvaló. Molnár László Árpád úr az M6 vonalát Pontosan ugyanúgy Esztergom felé vezette, mint a minisztériumi ajánlás (3. ábra, piros vonala). Természetes az, hogy mindkettőhöz kellene egy esztergomi híd. Különben megint zsákutcát építenének autópályából. Azonban ezt a következetesség paródiájaként, Komáromban építették meg. **Így lehet a laikusoknak, kontároknak széttördelni egy jobb sorsra érdemes hálózatot.**

g) Képtelenek felismerni, beismerni az M0 ötlete a hazai autópálya hálózat egyik legnagyobb tévedése. Ezért a megoldással sem törődnek. Illetve még több és több útgyűrűvel képzelik a gondokat megoldani, pedig éppen ez a bajok gyökere.

h) **Egykor a főútvonalakat sugaras hálózatban építették meg a Budapest-Bécs versenyre gondolva. Azóta gyakorlatilag ezen irányok megerősítése, a ráerősítés folyik. Hiszen az autópályák zöme a főutakkal párhuzamosan épült ki. Majd következett ezen autópályák sávszámának növelése.** Semmi innováció!

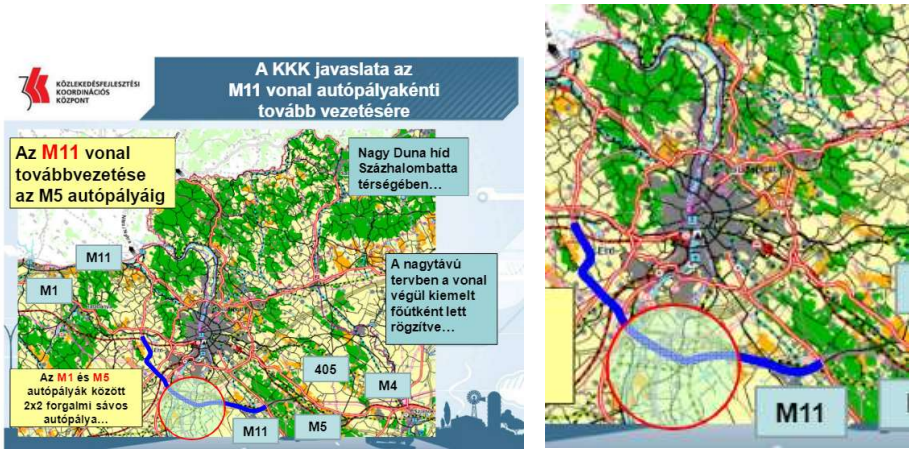
i) Nem tűnt fel a hazai hatalmasságnak, hogy az elmúlt 30 évben lényegesen megváltozott a hazai gazdaságpolitika, a gazdaságfilozófia, a szövetségesein, a gazdasági partnereink köre, melyhez az eddigihez képest másfajta autópálya hálózat illene. **Úgy tűnik, hogy erre a felismerésre még a 30 év sem volt elég.**

7. <u>A feladat megoldása két lépésben</u>
   A) az új Duna-híd helyének megkeresése,
   B) a Duna-híd bekötése az M1 illetve az M3 autópályába.

8. <u>A hídhely keresése (A)</u>

A1)

Berg Tamás úr, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ osztályvezetőjének javaslata **2011.** márciusból



https://docplayer.hu/4500879-Berg-tamas-kkk-kozos-dolgaink-beszelgetesek-a-szakmarol-programsorozat-budapest-makadam-klub-2011-marcius-08.html

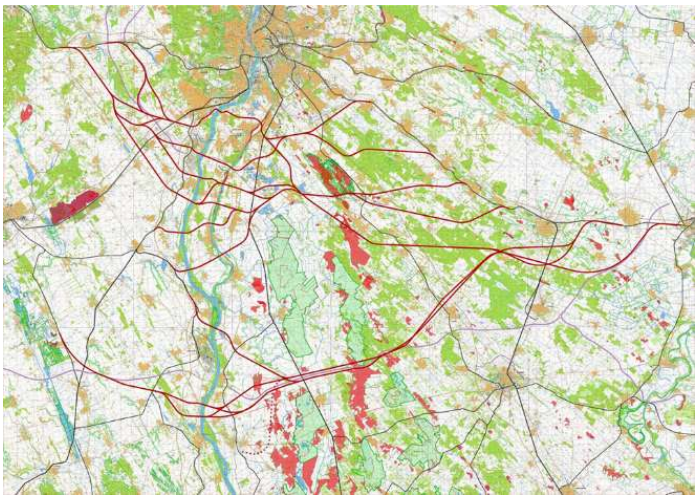
Ő az új hidat Százhalombatta közelébe tette. Valószínűen ez szolgált mintául néhány következő ábrához is. Ez a legalább 11 évvel ezelőtti ötlet lehet az A4) alatti piros nyomvonalnak. A gondolat nagyszerű: az M0-on kívül szükséges egy újabb autópályás híd!

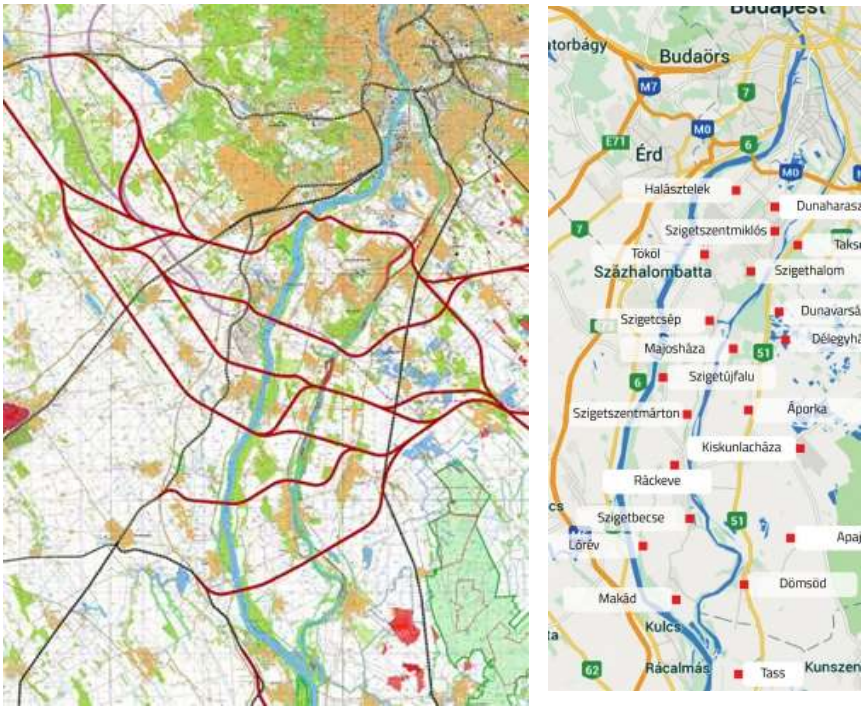
A2)
Egy tervezőcsapat kiváló munkát végzett, amikor a V0-hoz, az M0 vasúti hasonmása, új hídhelyet keresett 2012-2013-ban.



https://binx.ktenet.hu/konf-eloadasok/kozlekedes-helyzete_2013-02-21-22/Berki_KTE_Megval-tanulmany_20130221.pdf)
A V0 lehetséges nyomvonalait a piros vonalak mutatják. Láthatóan ezek többsége a Csepel-szigetet keresztezi, míg mások a Csepel-sziget és Dunaújváros közötti szakaszon lennének.
Fontosnak tartom a Csepel-szigetieket, mert az lenne az ideális, ha az közúti híd minél közelebb lenne az M0 meglévő déli hídjához, a Hárosi vagy Deák Ferenc hídhoz, **a legkisebb kitérítés elvét követve**.

A KÖZOP-os pályázat készítői remek munkát végeztek.
Ha jól látom, csak a Csepel-szigeten, megnéztek 5-6 lehetséges nyomvonal változatot és így híd helyet is. Biztosan lehetne közülük a közútnak valót kiválasztani. Ezzel a vizsgálattal az úttervező sok munkát takaríthatnának meg. Lényeges, hogy mindkét nyomvonalnál, az M0 és V0 estén is, a megrendelő az állam volt illetve lenne.
Ha ezek a nyomvonalak alkalmasak a vasútnak, talán lenne köztük olyanok, amelyek a közútnak is alkalmasak lennének.





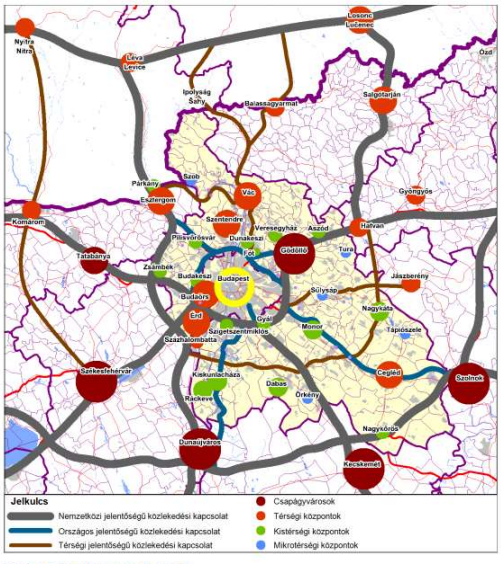
1. ábra

https://www.kisdunamente.hu/csepel-sziget-terkep/

A3)



http://www.pestmegye.hu/images/2021/Megyei_teruletfejleszt%C3%A9si_koncepcio/elfogadott/Pest_Megyei_Teruletfejlesztesi_Koncepcio_Felulvizsgalat_-_II._kotet_javaslattetel.pdf

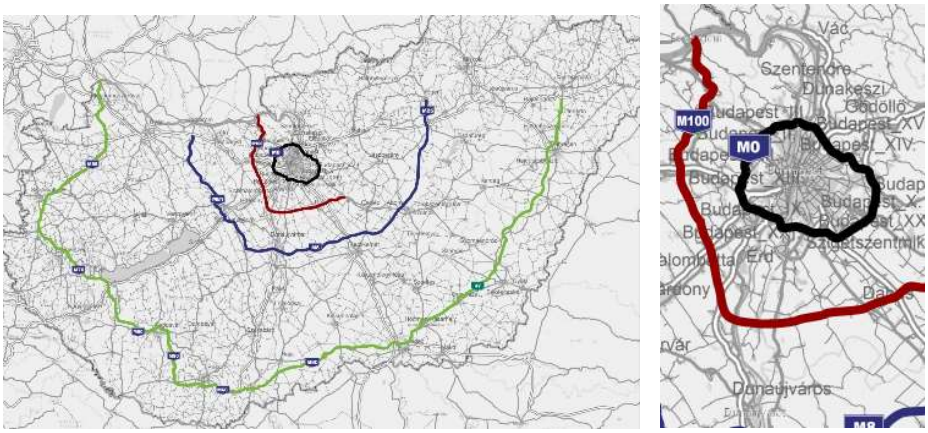


Térségi központrendszer (3. ábra)

2. ábra

Ez már egy felülvizsgálati eredmény, 2021-ből. Ezen is látszik egy Csepel-sziget közepi új híd, ahol a barna vonal metszi a Dunát.

A4)
A minisztérium akkori államtitkára 2022-ben mutatta be „hatalmas ötletüket” Székesfehérváron.



3. ábra
https://www.skyscrapercity.com/threads/hungary-gyorsforgalmi-utak-motorways-ii.1018071/page-904#lg=attachment449736&slide=0

A rajzon a fekete gyűrű a teljesen bezárt mai M0. A piros vonalat M100-nak ismerik. Az a mérnök, aki ezt a vonalat behúzta szükségesnek vélt egy új Duna hidat a sziget közepén.
Milyen érdekes: a minisztériumi kék és zöld vonal is az M1 és az M3 között megy, miért nem tesz így a piros vonal is?

A5)
Két hidat is terveznek a főváros területére, a Galvanit és az Albertfalvit:



https://iho.hu/hirek/nemgalvani-hid-villamossal-171221

Ha ezek is megvalósíthatók a sűrűn beépített környezetben, akkor miért ne lennének azok is, amelyeket kissé délebre kellene megépíteni?

9. A Duna-híd bekötése a megelőző és a követő autópályákba (B)
A lehetséges vonalváltozatok csak abban térnek el, hogy a hídra menő, a Duna hidat felfűző vonal hol válik ki az M1 autópályából – Győrnél, Komáromnál vagy Bicske mellől -; illetve hol csatlakozik vissza az M3-ba - Aszódnál, Hatvannál, Egernél vagy Miskolcnál-. Nyilván az a nyertes, amely a legkisebb eltérítésre, a maihoz képest a legkisebb többlet km megtételére kényszeríti az autósokat.

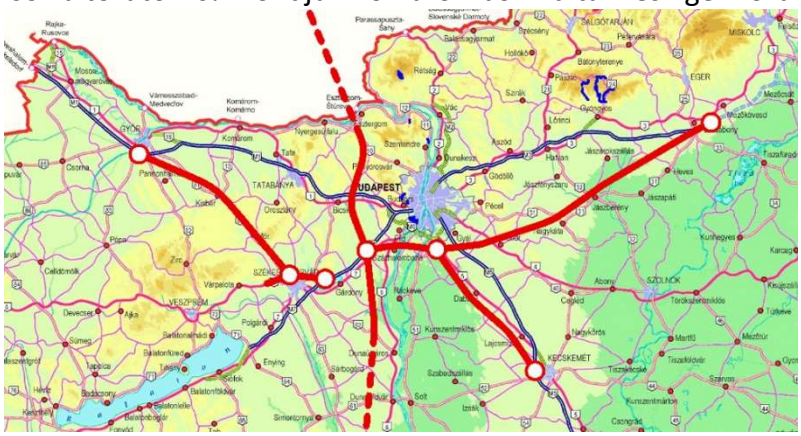
Elvileg két szélső eset lehet.

B1)
a rövid változat. Egy lehetséges vonala a fekete-barna szerinti, mely Zsámbéktól Százhalombattán át Hatvanig megy. Ezt a 2. ábra szerint pesti mérnök kollégák találták ki, tehát véletlenül sem én. Ez gyakorlatilag a sokadik budapesti sokadik útgyűrű, melyet a fővárosiak nagyon kedvelnek. Itt is valószínű az, hogy a barna vonal is megvalósítható.



4. ábra

B2)
Zöldi Péter úr 2017-es javaslata a hosszabb vonalra. Ez elegánsabb az előbbinél. Persze lehetnek közbenső változatok is! Mondjuk Komáromból indítani és Eger körül visszatérni-



5. ábra
https://iho.hu/hirek/mitol-torz-kepzodmeny-az-m0-1-resz-a-kozpontossag-171003

10. Tanulmányterv készítése, de minél előbb
Célja a sok lehetséges hídhely közüli egynek a kiválasztása, majd annak a bekötés mind az M1-be, mind az M3-ba, tehát a nyomvonal meghatározása az előbbieket figyelembe véve.
Minél előbb, hogy a leendő nyomvonal helye el ne épüljön!

11. Na és a finanszírozás?
Az M1-M3 előbbi kapcsolat finanszírozását megkönnyítené, ha elmaradna

- az M0 északi és nyugati szektor építése,
- az M1 és az M3 tervezett irányonkénti 3-sávosítása, (a 2023. V. 9-i hír szerint:

„Szimicsku László, a Magyar Koncessziós Infrastruktúra-fejlesztő Zrt. kommunikációs vezetője az RTL Híradónak nyilatkozva elárulta, hogy az M1-es sztráda kétszer háromsávossá történő bővítését nem idén, csak 2025-ben kezdik el.” Még 2025-ben is kár lenne elkezdeni. Itt az utolsó alkalom a megállításra. És még ezen túl is ott lehetne az M1-gyel párhuzamos vasútfejlesztés a kiváltásra, melyet a Levegő Munkcsoport javasolt. Talán ezt is meg kellene hallani a döntéshozóknak! A sors adott még egy esélyt!)
https://index.hu/gazdasag/2023/05/09/autopalya-felujitas-koncesszio-sporolas-kormany/

- a Galvani és az Albertfalvi híd építése a hozzá és az elvezető utakkal együtt.

Érdemes lenne az M1-M3 közvetlen összekötés megtérülés számításánál ezen költségeket is figyelembe venni.

Szeged, 2023. V. 6. – V. 10. között