

## Vélemény az M0-ról Molnár László Árpád úrtól

dr. Rigó Mihály  
ny. mérnök

### Figyelem felhívás

Az Indexben megjelent egy nagyszerű cikk az M0 tervezett befejezésének kritikájáról.

„Az új M0-tervekkel csak nőnének a problémák” mondja Molnár László Árpád úr.

[https://index.hu/belfold/2019/07/30/m0\\_nyugati\\_szektor\\_pilis\\_zsambeki\\_medence/](https://index.hu/belfold/2019/07/30/m0_nyugati_szektor_pilis_zsambeki_medence/)

Szeretném javasolni az elolvasását, hiszen aki nyilatkozik évtizedek óta az általa most is javasolt nyomvonallal foglalkozik, eddig sajnos sikertelenül.

### Szeretném hangsúlyozni

Az M0 bajai csak egy részét jelentik a hazai gyorsforgalmi úti hálózat tervezési hibáinak!

Továbbra is fenntartom a korábbi álláspontom:

<http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=246841>

<http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=247246>

<http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=247132>

### A mai alapeset:



### Ami erről eszembe jut, a cikk szerinti sorrendben:

1. „A legutóbbi, zsákszerűen Esztergom felé elnyújtott M0-körgyűrű terve hibás, rászabadítja a forgalmat a Pilis-völgyre és a Zsámbéki-medencére, Buda feszítő közlekedési problémáit pedig nem oldja meg, azaz több kárt okoz, mint hasznot hajt. Interjú Molnár Lászlóval, Budapest egyik legrégebbi és legnagyobb közlekedéstervezési cégének, a FŐMTERVnek a volt vezérigazgatójával.”  
Nagyon fontos, hogy kimondja: **„M0-körgyűrű terve hibás”**, mert ez az első lépés.
2. „... az M0-s nyugati szakasza hátrébb sorolódott a prioritási listán, most úgy néz ki, hogy két új út: az M1-es autópálya és Esztergom közötti R11 (más néven M100) és az

M10-essé fejlesztett 10-es út veszi át a szerepét, így nagy kerülővel, zsák alakban záródna a körgyűrű.”

A fentebbi térkép segítségével az útnevek kavalkádja érthetővé válik. Az M0 északi szektora szaggatott zöld vonalú.

3. „Szakmán belül ez egy nagy meglepetés volt, ezért, hogy őszinte legyek, az első reagálásoknál élénkebb reakciót vártam.” Vagy nem mer nyilatkozni a szakember, vagy már régen megunta, hogy bármit meg lehet tenni, bármit el lehet mondani, de a döntéshozók meg sem hallják. A döntéshozók úgy tesznek, mint a szakmai vélemény nem is létezne, mely számukra rendkívül kedvező döntési környezet. Nincs szakmai fórum, ahol a vélemények megjelenhetnének, mert ezt a KTE is és a MMK megakadályozza.
4. „Miért, mi az M0 nyugati szektorának eredeti funkciója? Ebben kettős a szakmai megközelítés, és meglehet, emiatt a félelemből eredő nyomvonal-módosítás. **Álláspontom szerint nem az, amit általában kommunikálnak, tehát feladata nem a nemzetközi és hazai tranzitforgalom vezetése. Azaz az Isztambulból Münchenbe tartó kamionnak nem itt kell mennie.” Ez rendkívül fontos megállapítás!**
5. Bizony igaz, hogy valamikor éppen erre szánták! Az alábbi rajz mutatja, hogy annak a müncheni kamionnak esélye sem volt másutt menni, mint az M0-on.

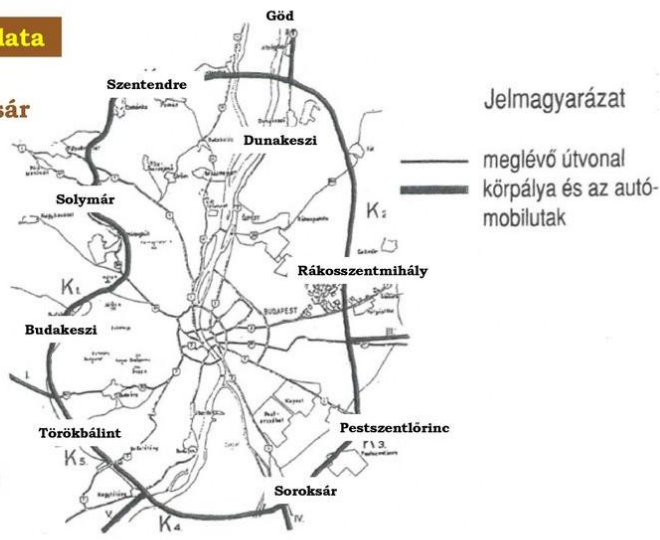
#### M0 - A kezdetek



#### Az M0 útgűrű gondolata

Dr. Vásárhelyi Boldizsár  
1942

Elvetett gondolat:  
1960-as évek  
Hungária krt. vonalában  
tervezett városi magas-  
vezetésű autópálya



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

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

#### M0 körgyűrű feladata:

- 1, Az országban belüli és nemzetközi ÁTMENŐ FORGALOM LEVEZETÉSE, távoltartása a főváros belső kerületeitől, ahol a városi Duna-hidakat terhel, melyek eloszlása a budapesti Duna-szakasz 8,5 km-es középső szakaszát érinti.
- 2, A fővároson kívülről érkező FORGALOM GYŰJTÉSE-ELOSZTÁSA
- 3, A VÁROSKÖRNYÉKI TELEPÜLÉSEK EGYMÁS KÖZÖTTI KAPCSOLATÁNAK ELŐSEGÍTÉSE
- 4, A sugár irányú GYORSFORGALMI UTAK HÁLLÓZATTÁ SZERVEZÉSE

<https://docplayer.hu/4784159-Kardos-gabor-muszaki-igazgato-nemzeti-infrastruktura-fejleszto-zrt.html>  
Lásd az előbbi 1-es és 4-es pontot. Bizony ez még 2014. októberében is hivatalos álláspont volt!

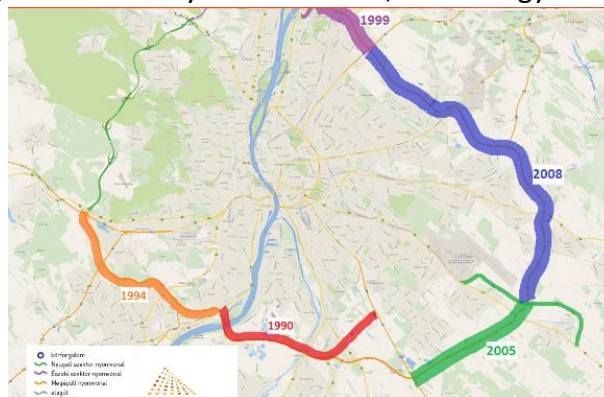
**Nagyon újszerű annak kimondása, kijelentése, hogy „Álláspontom szerint nem az ...”**

6. Az első vonalvezetési baki



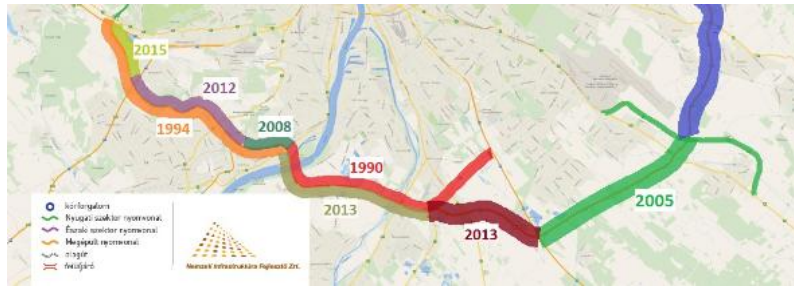
<https://docplayer.hu/4784159-Kardos-gabor-muszaki-igazgato-nemzeti-infrastruktura-fejleszto-zrt.html>  
Az 1990-es szakasz keleti vége nem az körgyűrűnek megfelelően ért véget. A körgyűrűnek lett egy dél-keleti hasa.

7. Érdekes, az, hogy a keleti szektor újabb nyomvonalát úgy húzták be, hogy semmit sem törődtek a legtöbb gondot tartalmazó északi és nyugati szektorral, holott lehet az, hogy minden előtt ennek nyomvonalát kellett volna rögzíteni! Nem vall nagy előrelátásra az, hogy a legproblémásabb szakaszt igazgatják a problémátlanokhoz. A józan ész szerinti tervezés ennek fordítottja lett volna. Nem tudom megérteni azt, hogy a tervezés irányítása hogy nem jött rá arra, hogy amennyiben a síkvidéki, legegyszerűbbnek tartott szakaszon ekkora módosításokra lett szükség az eredeti körhöz képest, akkor egy sokkal nehezebb hegyi terepen, védett természeti környezetben, még nehezebb helyzet is előállhat, mint ahogyan elő is állt!



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

8. Megkezdődött a nemrég kiépült nyomvonalak erős szélesítése, de ez újabb forgalmat fog vonzani. Meddig lehet elmenni a sávok számával? 10-ig is, 15-ig is?
9. Megszélesítették 2\*3-ra, 2\*4-re az M0 egyes részeit, de ezt mindjárt lenullázta az, hogy az M1-est Győrtől az M0-ig, majd Székesfehérvártól az M7-est nemrég még meg akarták 2\*3 sávra szélesíteni. **Eddig kevesebb sávon állt volna be a dugó, innen pedig több sávon. Nagy eredmény lett volna ez sok pénzért, ugye.**



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

10. Egy meglepő fordulat azután, hogy az előbb még nem volt feladata az M0-nak a nemzetközi tranzit vitele, „A TEN-T európai közúti hálózat elemei közötti kapcsolatot ... az M0 keleti és déli szakaszai hivatottak biztosítani. Hiszen oda érkeznek be az M1, az M3, az M5, az M6, az M7 autópályák.” Nem érthetek vele egyet. Az M0 egyik szektorát sem lenne szabad a nemzetközi tranzit céljaira használni, hiszen mára világos: ha ráengedik ezt a forgalmat, akkor megbénul az M0 többi funkciója. Ukrajna miatt ma kisebb lett az olasz-ukrán viszonylat, de egy kedvezőbb fordulat után visszaáll és tovább nő ez a viszonylat is, vagyis az M7-M0-M3 irány is.
11. „Viszont kelet–nyugati irányban baromi nagy kerülőt kell tenni most az M0-son.”  
**Igen, ezért kell rövidre zárni az M1-M3 kapcsolatot úgy, hogy az ne legyen így, az M0-tól külön legyen, az M0-tól független legyen.**
12. „A világorökségi területhez tartozó budai rakpartok kényszerből visznek ilyen funkciót. A felső rakpart pláne. Van még a Margit körút a Széll Kálmán térrel, ami viszont egy sűrűn beépített, védendő, forgalomcsillapítandó belvárosi terület. A mai állapot – amely szerint a Rózsadomb minden utcáját megtalálja dugók előtt menekülő forgalom –, szintén mielőbb kezelendő, nem is beszélve a Hűvösvölgyi út – Szilágysík Erzsébet fasor, vagy éppen például Solymár egyre tűrhetetlenebb forgalmi helyzetéről.” Ez talán megmaradhatna fővárosi gondnak. Ezt talán mégsem az állami gyorsforgalmi úthálózattal kellene megoldani! **Annak idején a szakma egy része tiltakozott az M0 mai kiépítése ellen, jelezve ugyanezt: a főváros fejlesztését nem az ország többi része ellenére kellene végezni. Akkor ezt is lemosták, de most jól visszaütött!**
13. „A kedvezőtlen budai forgalmi állapotok enyhítésére, illetve az észak–déli budai és agglomerációs forgalom vezetésére egyetlenegy olyan elem lehet, ami még a legkisebb kárral a legnagyobb hasznot hozhatja: az M0 nyugati szakasza. De mert az elsődleges szerepe a regionális forgalom vezetése, nem autópályaként, nem autóútként, hanem kiemelt főútként. Ami persze ugyanúgy 2x2 forgalmi sávot és alagutakat jelent, de környezeti és költségelőnyöket eredményező szabadabb vonalvezetéssel.” Megjött a megerősítés: az M0-nak nem feladata a nemzetközi tranzit, hanem csak a regionális forgalom.  
**Ha ez igaz a nyugati szektorban, akkor ugyan miért ne lenne igaz M0 déli és keleti szektoraiban is?**
14. „Azt akarjuk, hogy ez a forgalom budai rakparton menjen? Nem! Menjen a Margit körúton? Nem! Szerteszét, a Hegyvidék lakóutcáin keresztül? Ugye nem? Az M0 nyugati szektorán? Vagy ott sem? Azt gondolom, hogy még mindig a legkevésbé rossz



megoldás a legutóbbi, tehát az M0 nyugat, ha nagyrészt alagútban vezet.” Azaz: kerül, amibe kerül, de mégiscsak a fővárosról van szó. Aztán még említésre kerül néhány száz milliárdért pár kiegészítő „apróság”, úgymond régóta tervezett beruházás, mely az előbbihez elengedhetetlen. **Vidéken pedig a ma még útnak nevezett valamiket visszafoglalja a természet!** Az sem számít!

15. Egy súlyos tévedés is elhangzik itt, ráadásul nem is először: „Évek óta szó van a dugódíjról, hogy be kell vezetni. Azért nem vezetik be, mert nincsenek meg a feltételei. Képzeljük el, mi lenne a budai hálózaton, ha bevezetnék. Minden autós a Margit körút – Alkotás út vonalát használná a nem dugódíjas hidakhoz, a Rákóczihoz és az Árpádhoz. Erre ez a ma is rendkívül terhelt útvonal egyszerűen kevés. Ha van egy M0 nyugati szektor, sokkal bátrabban lehet bevezetni a dugódíjat, mert a város környéki településeknek és kerületek külső részeinek van elkerülő útjuk. Hozzá kell tennem megint, hogy ehhez kellene a nagy P+R-ek, meg a metró- és HÉV-fejlesztés. Valamit valamiért. Akkor lehet konfliktusok nélkül csökkenteni a forgalmat, ha van alternatíva.” A dugódíj egyetlen célja a forgalomnagyság drasztikus csökkentése egy képzeletben elkerített városrészben. Nem az a cél, hogy ugyanannyi maradjon, vagy még nőjön is. **Semmi szükség ezért semmiféle kompromisszumra, semmiféle „feltételre”, semmiféle kijátszási lehetőségre. Csökkenjen!** Ne személyautóval járjanak azután, hanem közösségi közlekedéssel, kerékpárral. A bevezetés minden feltétele tehát már ma megvolt. A különféle hivatkozás csak ürügy a halogatásra. Ráadásul olyan súlyos feltételeket illik keresni, ami nagyon sokba kerül, hogy egy életre elmenjen a kedve a döntéshozónak! Szó sincs a valamit valamiértől, hiszen a dugódíj jellege miatt nem kompromisszumkereső.
16. Harmadik megerősítés: **„De hangsúlyozom: az M0 nyugati szektor nem egy tranzitút, hanem a lokális forgalomnak való.”** Ha a nyugati szakasz nem az, akkor az M0 többi része miért lenne az? Következetesség is van a világon!
17. Újabb szakaszok kritikája: „... a 2-es utat nem szabad M2-esként megépítve észak–déli nemzetközi korridorok használni, hanem regionális útnak kell maradnia, azaz Vác után már nem autópályaként továbbépíteni. Azért sem, mert a Börzsönyön alagutakkal átmenni nagyon költséges (a nyugati szektorban nem? – RM). Inkább elágaztatni Balassagyarmat, Losonc felé. A 10-es utat pedig nem szabad M10-es gyorsforgalminak megépíteni, csak egy regionális, településeket elkerülő főútnak.” Évtizede versenyez egymással a szlovák-magyar határszakasz észak–déli irányú útjai. Lesz egy híd Komáromnál, de nincs hozzá szlovák oldali út. Lesz egy út Esztergomon át, de nincs hozzá híd. Az M2-nél nem is tudom, mi lehet a mai helyzet. Nem lehetne megkérdezni a szlovákokat arról, hogy nekik melyik az optimális? „És hol menjen a tranzit-teherforgalom, ha nem a 2-esen, nem a 10-esen, és nem is az M0 nyugati szakaszon? Helyettük átvinné az észak–déli távolsági közlekedési főfolyosó szerepet az R11-es út (azaz az M100, vagy az M6 elkerülő szakasza az M0-on kívül – RM), amelyik ma már elfogadott vonal, és amelyiknek egy részét most az új koncepció alapján M0-s részzszakasznak gondolnak. Az R11-es leviszi a forgalmat az M1-esig, később tovább építve az M7, és az M6 irányába, valamint az M0 déli és keleti szakaszaira, amelyek erre valók.” **Sajnos megint előbukik a kettős mérce: a nyugati**

szektorban nem lehet nemzetközi tranzit, míg az M0 egyéb szakaszain pedig direkt jó. Érdekes!

18. „E hálózat megvalósításával, sem az M2, sem az M10, sem az M6 nem zsákként kapcsolódik az M0-hoz, hanem az Európában egyre jelentősebb észak–déli forgalom lényegében az M0 érintése nélkül bonyolódik.” Mint ahogy szerencsétlen az M3 és a többi autópálya zsákként csatlakozása is. **Az M1-M3 kapcsolatnak sem kell ugyanezen logikával az M0 érintésével, felhasználásával kapcsolódni. Legyen ez a kapcsolat is teljesen kívül az M0-án!**



Jól látható az M6 Molnár úr által javasolt É-D irányú vonala, az M0-tól teljesen függetlenül, azt teljesen elkerülve. **Ugyanilyenre van szükség az M1-M3 kapcsolatra a fővárostól délre, az M0 alatt, az M0-tól függetlenül! Jó közel az M0 déli oldalához, hogy ez a kapcsolat ne lehessen egy újabb körgyűrű, esetleg az M00 része!**

19. Újabb kritika, most az építés ütemezése miatt: **Van ennyi pénz a földön? Mennyivel lenne több az építési költség?**

Jelentősen. Senki sem mondja, hogy az M0-s nyugati kiépítése kis költségű fejlesztés. De nagyon sok olyan útfejlesztést tudnék most mondani, ahol bátran fel lehet tenni a kérdést: erre van pénz? Akár az autópálya-fejlesztés területén is. **Van néhány olyan gyorsforgalmi utunk, ahol alig van forgalom.** Miközben a budai és Buda-környéki területek meghalnak a kipufogófüstben.

20. A tervezési módszertan kritikája az újabb: **„Egy közlekedési hálózatot nem lehet lokálisan tervezni, miközben ez sajnos a mai tervezési-döntési folyamatnak időnként hibája.** Gyakran projektekben gondolkodunk, lokálisan és nem rendszerben. Persze ennek oka nem egyszer a forrástervezés korlátja. Úgy gondolom, egyelőre inkább ne épüljön semmi, és várjunk, amíg – lehetőleg mielőbb – kikristályosodik egy megfelelő koncepció, mint hogy egy hibás variáció épüljön. A rossz fejlesztés a legdrágább fejlesztés.

Köszönöm Molnár László Árpád elnök-vezérigazgató úrnak, hogy megszólalt!

Szeged, 2019. július 30.