

Az egyre problémásabb M0

dr. Rigó Mihály

ny. mérnök

A hazai sugaras-gyűrűs gyorsforgalmi úthálózat „gyöngyszeme” az M0. Lényegében annak az időszaknak a terméke, amikor a pénzosztásnál a „Budapest mindent visz” – ideológia határozta meg a döntési folyamatokat.

Egy funkcionálisan körút az alapkép, mely 1941 óta – tehát majd 80 éve – készülget, de ma sincs kész.

Elgondolói valószínűen nagyon jót akartak a fővárosnak, de mára kiderült: nem felhőtlen már ez az öröm, a mérhetetlen kapzsiság visszaütött.

Ma a közfelfogás azt állítja, hogy már egyetlen autópálya is fellendíti a mellette lévő városokat. Mennyit lendíthet akkor Budapesten a hét autópálya? Micsoda diszkrimináció ez.

A „Bécset utolérni” szlogen – napjainkban is téma, mint vezérelv. Kerül, amibe kerül alapon. Sajnos azonban ez az elképzelés 100 alatt sem valósult meg.

A pénz szempontjából a főváros egy lyukas zsák, melyre bármennyit is költ az ország, egyre több kell, kellene.

Gyakran állították, hogy csak költsük a fővárosra, majd az fejlődése során „visszasugárzik”. Mára már beigazolódott: ez is csak egy hazugság volt. Nincs itt semmiféle segítő sugárzás!

Ezért lett a sugaras-gyűrűs gyorsforgalmi úthálózat, és azért épült legelőször ennek elsőként a sugaras része, mert ezzel időben lefölözték a hasznokat a fővárosnak, a fővárosba telepítették a munkahelyek javát, majd a munkahelyekhez autópályás csápjakkal magukhoz szívták a vidék munkásait. Ez viszont a negatív „kisugárzás”, amely viszont működik is! Ez országon belüli áttelepülést indított be, a fővároson kívüli Magyarország óriási kárára.

Soha nem látott különbség alakult ki a főváros és a magyar vidék között még ebben a kis országban is minden tekintetben, melynek mára hatalmas szakirodalma van. Beigazolódott, hogy ennek nagy ára van, hiszen a vidék szinte élhetetlenné vált.

A gyorsforgalmi úthálózat sugaras részhálózata azokat is a fővárosba viszi, akiknek ott semmi dolguk, és soha nem akartak Budapestre menni. Az így mesterségesen előállított forgalom a fővárosnak is árt, de legalább nem segít. Nem véletlenül indultak be a kilábalást kereső gondolatok.

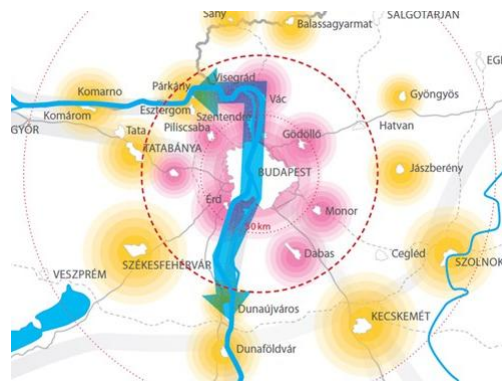
Tudjuk, hogy Budapestet a Trianon előtti Nagy-Magyarországra szabták. De jött Trianon és lett egy kis országnak nagyon nagy fővárosa. Budapest pedig hízott tovább! A gyorsforgalmi úti hálózattal beültették a „nagy pókot” egy nagy pókháló közepébe, hogy vadássza csak le a magyar vidéket.

Ez maga a vízfej!

A folyamat nem tud leállni, amit mutat az, hogy ez a főváros is kicsi a „nagy gondolkodóknak” és már 4-5 milliós metropoliszról ábrándoznak:

Budapest Metropolisz Régió

- Közel 4 millió lakos
- Több mint 380 település
- Legnépesebb városias térség Kelet- Közép és Dél- Kelet Európában
- Határon átnyúló városias térség



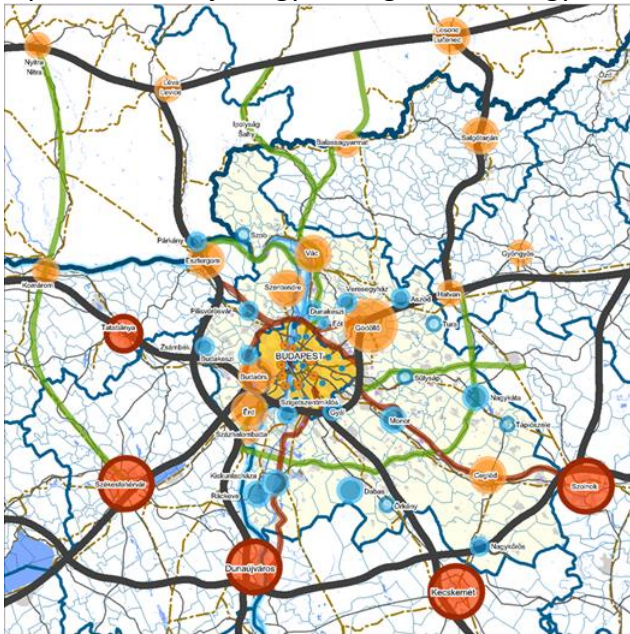
<https://www.youtube.com/watch?v=cvMVjZaUmqg>

https://hvg.hu/ingatlan/20101115_budapest_imazsprogram

A körök mutatják a főváros növekedési szándékát; az egyre nagyobb Budapestet, a körök sugara egyre nagyobb, míg a mai vízfej egyetlen városállammá nem lesz.

Minden a magyar népmese Gömböcének filozófiája szerint megy, mindent lenyelni, hiszen ennek a Budapestnek már a Komárom-Székesfehérvár-Dunaújváros-Kecskemét-Szolnok-Salgótarján vonalon belüli nagy darab föld kell, pillanatnyilag.

Nyilván ehhez újabb gyorsforgalmi úti körgyűrűk kellenek, pl. így:



<http://www.pestmegye.hu/site/upload/2013/05/metropolisz.png>

Legfelül van a mai M0, fekete és barna színben.

Középen van – Hatvantól Esztergomig - a következő gyűrű zöld-fekete színnel. Talán ez lesz az M00?

Legkívül pedig a végig fekete külső körgyűrű (Egertől Dunaújvároson, Székesfehérváron át Komáromig), melyet következetesen csak M000-nak neveznék el.

Érdekes, hogy ezek a gyűrűk az M3-ból indulnak, és az M1-ig tartanak!

Ez 2013-as ideológia.

Ki tudja, hogy azóta már hol tartanak az ezt is kiagyalók, kik ma a nagy-Párizs, a nagy-Berlin, a nagy Bécs ábrándját kergetik, pedig még a kis-Bécs lábnyomát sem értük el!

Látható: ez egy öngerjesztő, burjánzó, rákos folyamat, mely egy ponton visszafordíthatatlanná válik.

Nem véletlenül próbálok paradigmaváltást javasolni, azaz a gyorsforgalmi úthálózatot a sugaras-gyűrűs hálózatból raszteressé (azaz: észak-déli irányú valamint a nyugat-kelet irányú utak) hálózatává alakítani. Mindeddig eredménytelenül, természetesen.

A témához kapcsolódó dolgozataim a Magyar Urbanisztikai Társaság honlapján, annak a Gondolkodó rovatában található meg:

1.

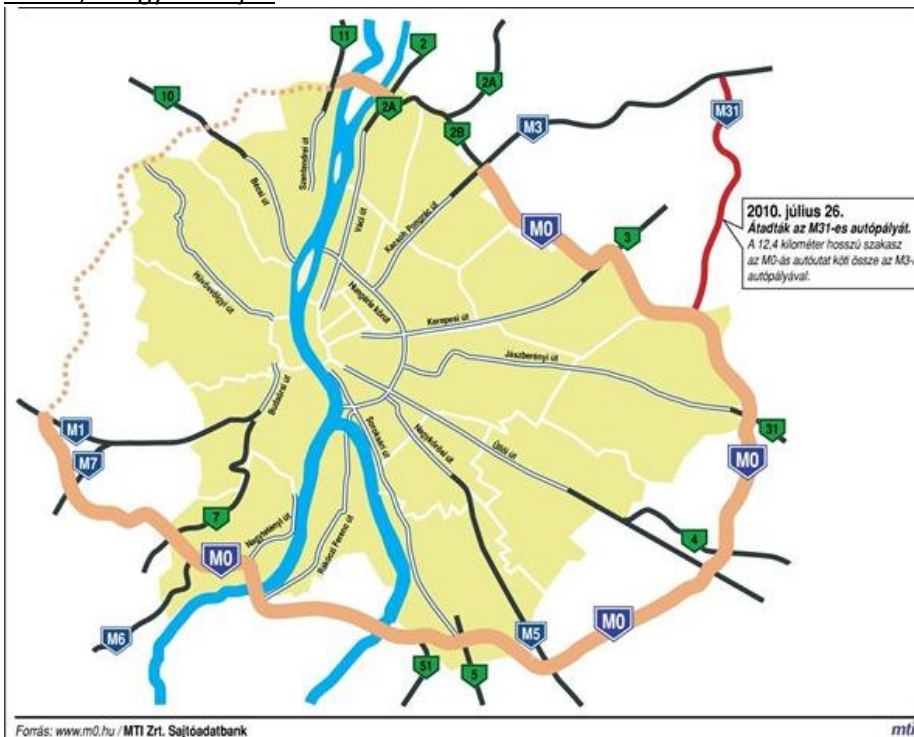
folyamatban van a rácsossá alakítható autópálya hálózatról szóló dolgozatom ugyanitt való közzététele is.

2.

<http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=240922>

A rendszerváltás kellene a hálózattervezésben is!

Az M0, ahogy ismerjük



<https://www.zaol.hu/belfold/atadtak-az-m31-es-autopalyat-1430978/>

Látható, hogy az M0 befogadja az M1, az M2, az M3, az M4, az M5, az M6 és az M7 autópályákat.

Egy logikai bukfenc

Egy gondolatkísérletet, vagy inkább cirkuszi mutatványt javaslok.

Van 8 teljesen egyforma kancsó. Közülük hetet megtöltenek csurig vízzel.

Utána a 7 kancsó tartalmát beletöltik az egyetlen üres kancsóba!

Sikerül, sikerülhet ez?

Ma annak erőltetése folyik, hogy ez megvalósítható.

Áttérve a mi esetünkre, legyen az M0 is, és az ebbe becsatlakozó 7 autópálya is irányonként 3 sávós. Ezek a kancsók.

Esetünkben a forgalom felel meg a kancsósnál a víznek.

Mi lesz, ha a 7 autópálya forgalma rászabadul az M0-ra?

Semmi különös, semmi váratlan, ugyanaz történik ugyanis, mint a vizes-kancsós kísérletnél.

Elkerülhetetlen szükség lesz az M0 sávszámainak növelésére! De meddig? 4-re, 5-re, 10-re?

Valóban ilyen M0 a vágyak netovábbja?



internetről

Kinek van erre szüksége? Kinek kell ez a jövő?

Mi készült eddig el?

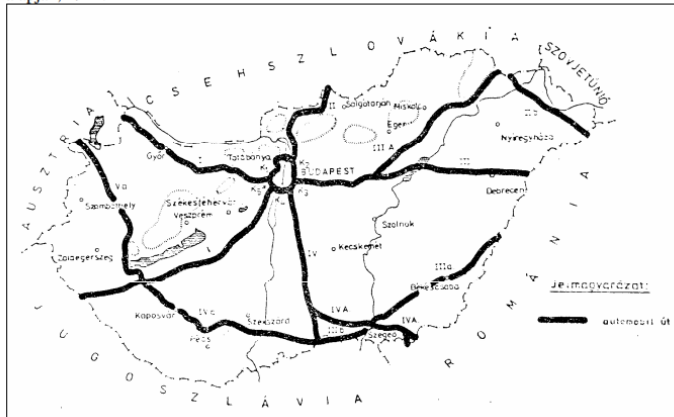
Látható az is, hogy minden elkészült az M0-ból, ami a legkönnyebben megépíthető, tehát a síkvidéki jellegű szakaszok. Nem véletlenül maradt mindig hátra az észak-nyugati szakasz, a maga hegyvidékével.

Előállt az a kényszerhelyzet a könnyen építhető szakaszok elkészültével, hogy az észak-nyugati szektor vonalváltozatai száma egyre jobban lecsökkent, a szakasz egyre jobban beszorult, mára áldozatává lett a korábbi szakaszoknak.

Viszonylag korán nyilvánvalóvá vált egy tervezési hiba, az M0-M3 rossz-szögű keresztezése, és meg kellett építeni a keletkezett sarkot levágó M31-et, mely az M3 nyomvonala kedvezőtlen felvételének beismerése.

Hogyan kezdődött?

2.5. ábra: A magyar automobilutak (autópályák) hálózata Vásárhelyi Boldizsár javaslata alapján, 1942.



Forrás: Mihályfy 1985: 387.

http://regionalis.elte.hu/mellekletek/phd_NN.pdf

https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Magyar_automobil_utak_1941.png

Az előbbi kép hazánk első gyorsforgalmi úthálózatát mutatja 1941-ből. Megjelent benne az M0 őse, mely nagyjából ellipszis alakú, függőleges tengellyel.

Mint látható, a körgyűrű felső íve messzebb lett volna Budapest központjától, mint a mai M0-nál van:



Az északi vonalat Szentendre és Pomáz valamint Csobánka közé képzelte el Vásárhelyi professzor úr. Vajon mi miatt vihette oda föl? Vajon mi miatt kellett az utódoknak ettől eltérni? Valószínű, hogy Ő is kerülgedett bizonyos területeket. Erre utal a Nagykovácsi, Remeteszőlős melletti ívesítés is.

A mai M0 is nagyjából ellipszis, de a tengelye kb. 45 fokkal elfordult az óra járásával szemben, és az M0 által bezárt terület súlypontja is kissé keletre mozdult. Valószínű az, hogy a beépítettség változott meg.

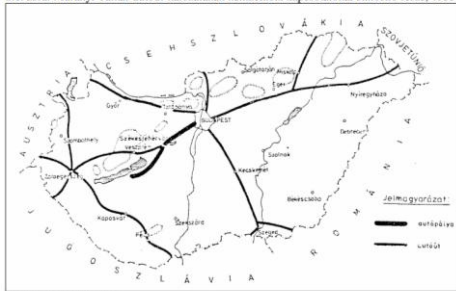
A Vásárhelyi-féle terven az M3 és az M4 egy közös, egyetlen vonalként éri el a körgyűrűt, annak közepétől lentebb, ugyanúgy, mint az M1-nek megfelelő vonal.

Szinte nyilvánvaló, hogy ezek egymás folytatásai.

Ma az M3 vonala majdnem északi érintője a mai M0-nak. Miért kellett ennyire felvinni az M3 csatlakozást?

A Vásárhely-tervben a körgyűrű általi kitérítés sokkal kisebb, mint a mai M3 és az M1 közötti! A mai M0-on sokkal többet kell menni az M1 és M3 között, mint a Vásárhelyi-féle változaton. Természetesen van példa az eltérő irányú kimozdításra is! Mely szintén érthetetlen.

2.6. ábra: Murányi Tamás autói-hálózatának nemzetközi kapcsolatokat biztosító része, 1953.



Forrás: Máhályfi 1985: 387.

http://regionalis.elte.hu/mellekletek/phd_NN.pdf

Vagyis:



A színes ábra a mai helyzetet mutatja, melyen az M3 (a keleti ág) körgyűrűbe csatlakozása északabbra van az M1 becsatlakozásától (nyugati ág).

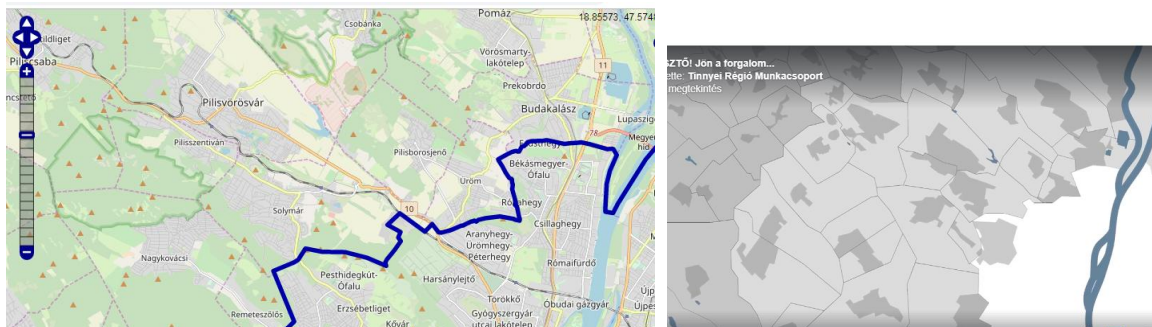
A bal oldali ábra a Vásárhelyi-féle, melyen a keleti és a nyugati ág csatlakozási pontja a körgyűrűbe nagyjából azonos magasságban van.

A középső ábra pedig egy 1963-as elképzelés, ahol a nyugati ág csatlakozási pontja helyezkedik el magasabban a keletinél.

Ha a keleti és a nyugati ágot egymás folytatásának képzeljük el, mint szeretnénk, akkor természetesen a Vásárhelyi-féle elképzelés az ideális. Miért kellett ettől eltérni?

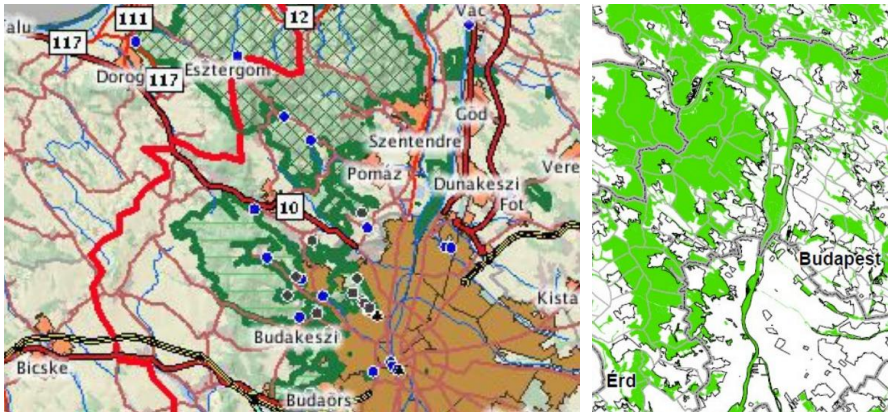
Milyen környezetbe szorult be az észak-nyugati szektor?

Ami bármely térképről látszik, a településhálózat és annak sűrűsége:



<https://data2.openstreetmap.hu/hatarok/hatarok.php?hatar=Pest+megye>

A szürke foltok emberek lakta települések, melyek annyira közeliek, hogy majdnem összeérnek! Egyiknek sem kell a zaj, a por, a bűz, a baleset!



Természetvédelmi területek, és az országos ökológiai hálózat területei.

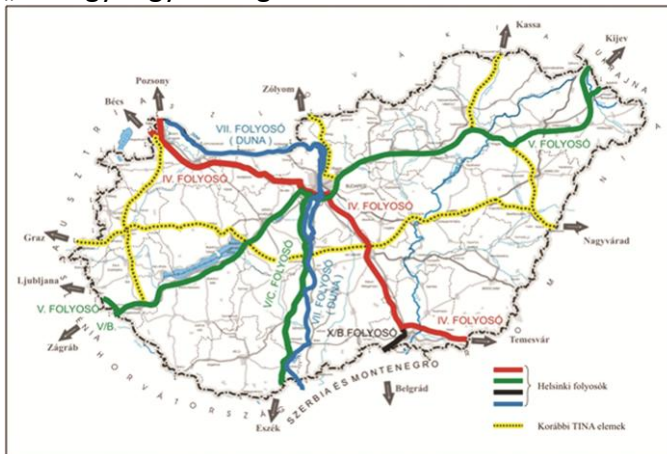
http://www.pestmegye.hu/images/2015/Teruletfejlesztési_dokumentumok/Kornyezetvedelmi_program_2014-2020/Pest_Megyei_Kornyezetvedelmi_Program_2014-2020.pdf

Itt meg a zöld foltok érnek majdnem össze.

Valóban itt kell az autópályát, a nemzetközi tranzitforgalmat átvezetni?

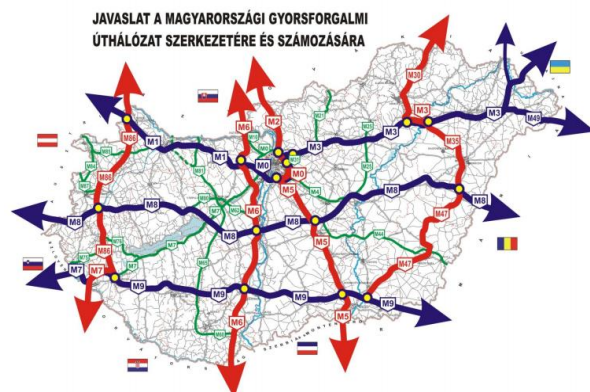
Igyekezet az M1-M3 vonal egymás folytatásába esésére

„A magyar gyorsforgalmi úthálózat első 50 éve” című könyvből:



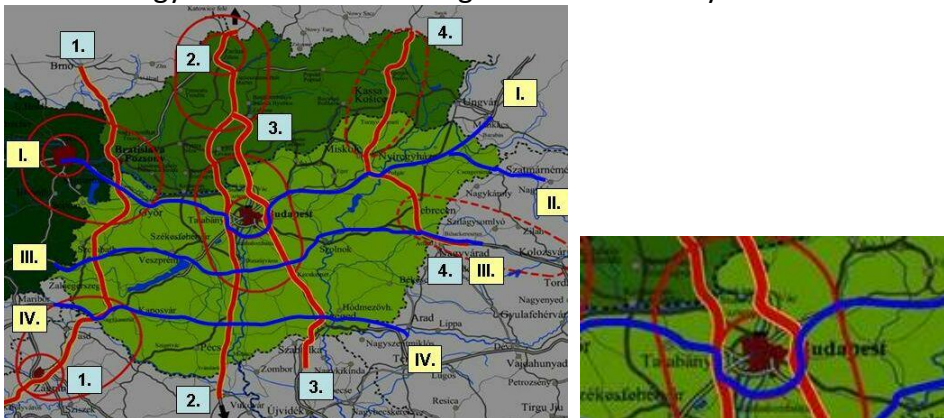
Mind a piros, azaz a Helsinki IV-es folyosó, mind a zöld, azaz a Helsinki V. folyosó átmegy az M0 déli szektorán, mindkét áramlat ugyanazt az ívdarabot használja. Így az M1-M3 vonal hazánk legészakibb nyugat-kelet irányú autópálya vonala!

2007-ben – 12 éve! - adta közre Molnár László Aurél minisztériumi főmérnök úr az új hazai hálózatra vonatkozó javaslatát:



http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/halozattervezes/Molnar_Laszlo_Aurel.pdf

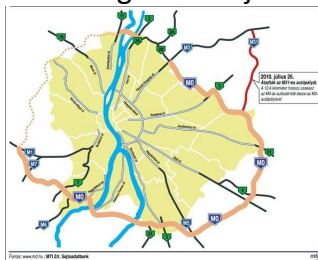
2010-ben ugyanezt mutatta be Berg Tamás KKK osztályvezető úr:



<http://kiut.hu/konf2010021819/index.htm>

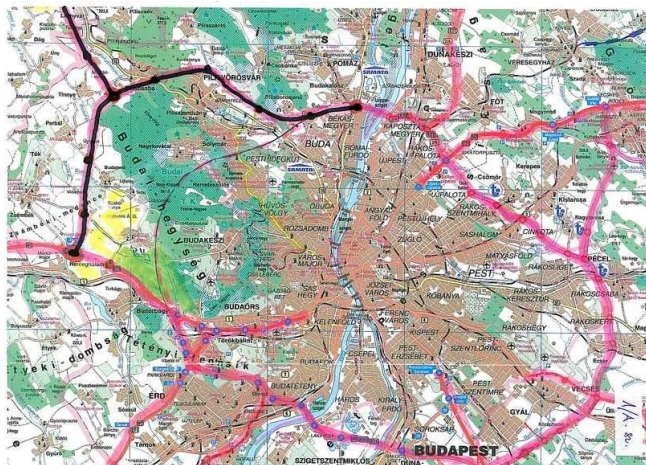
Mindegyikben közös az, amit a fentebbi ábra jobb oldali része is mutat: az M1-M3 kapcsolatot Budapesttől délre kellene megadni! Így kivédhető lenne az M0 észak-nyugati szektorának minden nyúge.

Ha nyugaton mégis bezárul az M0, akkor az M3-ról jövet az M1 felé haladó autós a két lehetőség közül vajon melyiket fogja választani?



Az M0 hosszú dél-keleti szektorát, vagy a sokkal rövidebb észak-nyugati? Nem is kérdés! Ezzel megint olyan forgalmat kap a hegyvidék, ami nem oda való, pusztán a rossz geometria miatt.

Dr. Sándorfi György úr 2008-as próbálkozása az ún. „budapesti krumpli”



https://www.google.com/search?q=m0&rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj9bGVqPvgAhVklisKHfVzAkkQ_AUIDygC&biw=1360&bih=657#imgrc=kUOR7-RwRYyGUM:

Látható, hogy az M0 észak-nyugati szektora vonalát a korábbihoz képest még elmozdította észak-nyugat felé, megnövelve az M0 hosszát. Az esztergomi becsatlakozástól délre

majdnem probléma-mentes a vonal, de a Duna és az esztergomi kicsatlakozás között ott van az összes vonaltaszító gond.

A „Gondolatok az „M0” körgyűrű nyugati szakaszáról” című vitaindító írásából idézek:

„Felbukkannak nyomvonal-tervezetek, nagyjából azonos vonalvezetéssel, kisebb-nagyobb eltérésekkel. **Tényleges kivitelezésüktől az állam és a beruházói-közlekedésszakmai körök egyaránt visszariadnak.**”

„Nem kell jóstehetség: a várható tervezési nehézségek és a kiadások nagysága miatt, a polgárok és a zöld szervezetek ellenállásának kereszttüzeiben, sok minden előre vetíthető. Lakossági demonstrációk, végeláthatatlan persorozatok, a pénznyelő finanszírozás akadozásai miatti ismétlődő határidő-halasztások, az „előre nem látott” (*dehogyan nem látott*) „kivitelezési akadályok”. Végül hurrá-hangulatú átadás, egyúttal számvetés: mindez méregdrága és keserves volt.”

„Akár a felsorolt bajok előre látása, akár a riasztó kiadások okán, de tény: a közeljövő konkrét határidővel is megjelölt tervei között az „M0”-nyugat nem szerepel. Hála az Égnek! Így talán még nem késő egy olcsóbb és jobb változatot javasolnunk.” (2008-ban írta! –RM)

„A magyar útépítés 1948 óta sokszor bizonyította, hogy a mindenkori politikai-gazdasági nyomásgyakorlással szembeni érdemi szakmai ellenállásra képtelen. Nyomásra tesz le az asztalra rossz terveket, és hajtja végig a kivitelezést a szalag-átvágásig. Főleg, ha ostor (*a pozíció-vesztés réme*) mellé mézesmadzag (*a „gazdasági érdekeltté tétel” reménye*) társul.



Így, még a rendszerváltoztatás előtt, **téves tervezés** történt a „19-es” főúton, az M1 Győr-kelet és az „1-es főút” pontok között. Ma már csak a teljes autópályaszélességűre tervezett felüljáró-hidak és a terep autópálya-szerű kialakítása (*ténylegesen egy félautópálya*) emlékeztetnek arra, hogy az „M1-et” eredetileg a Szigetközben vezették volna.”

A 2019-ben elfogadott M0 változat

„A legújabb kormányzati elképzelések megvalósulása esetén is bezárulna az autópálya gyűrű Budapest körül, de nem kör, hanem inkább egy zsák alakja lenne, és nem végig M0-snak hívnák. A budai oldalon az M100-as és M10-es utak zárják le az M0-ból és az M1-ből álló körutat.”

„A cikk szerint a fejlesztéssel sokat nyerhetnek az esztergomi és a budai hegyvidéki vállalkozások, és az adófizetők is sokat spórolhatnak ezzel a megoldással. Bár a közfelfogás szerint nagyon fontos dolog lenne a fővárosi körgyűrű befejezése, ez egyáltalán nem biztos, hogy olyan jó ötlet. **Róma, Moszkva, Párizs, Madrid és London valóban kör alakú elkerülő autópályákkal rendelkeznek, de azért ez inkább csak a kivétel Európában.** Elég itt a közeli Bécsre, Münchenre vagy Prágára gondolni. Az érintettek viszont az egyes platformokon különböző véleményeken vannak:

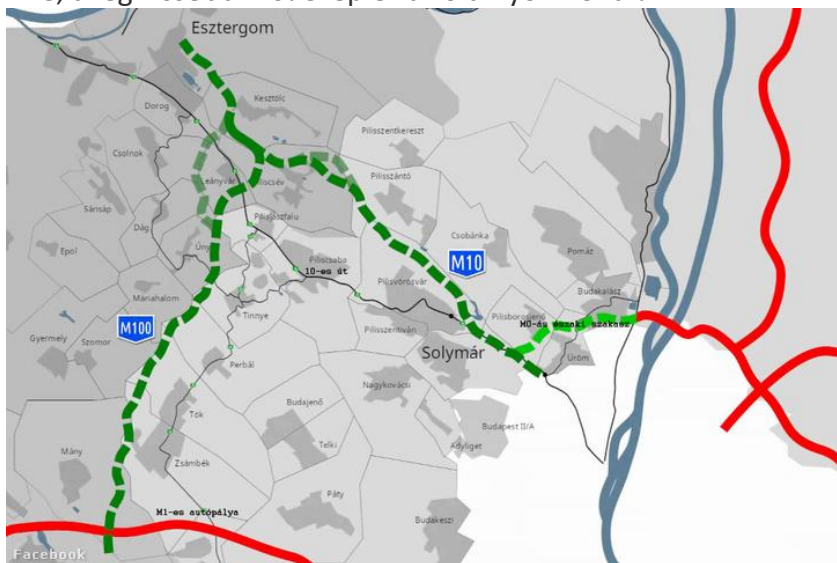
„A Budapestiek igazi érdeke az M8 lenne (az osztrák határtól legalább Szolnokig), hogy az M0 megmaradjon a városnak.”

„Aki például Nyíregyházáról Győrbe szeretne eljutni nem fog elmenni Esztergomig, így a déli szektor forgalma nem fog érdemben csökkenni.”

„Minél messzebb kerül az elkerülő a várostól, annál többen fognak a városon keresztül hajtani.””

<https://www.portfolio.hu/ingatlan/varos/uj-tervek-az-m0-s-nyugati-szakaszanak-megepitesere.309601.html>

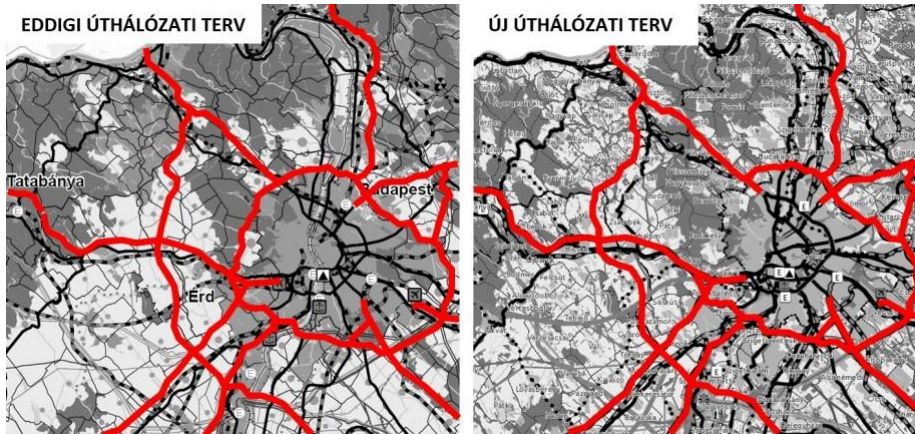
Íme, a legfrissebb M0! Szép ez a zöld nyomvonal?



https://index.hu/belfold/2019/02/19/alomvolgy_m0_forgalom/

Elég nagy a hasonlóság a mai elképzelés és a „krumpli” között. A „krumpli” Pilisvörösvár és Tinnye között, tehát a mai hivatalostól délebbre, halad, majd Zsámbék keleti oldalán éri el az M1-et. Érdeemes lenne összehasonlítani a két vonalat, hogy melyik az emberbarátibb, környezetkímélőbb.

[Az M0 korábbi és legújabb vonalának összevetése](#)



https://www.peticioik.com/legyen_teljes_az_m0

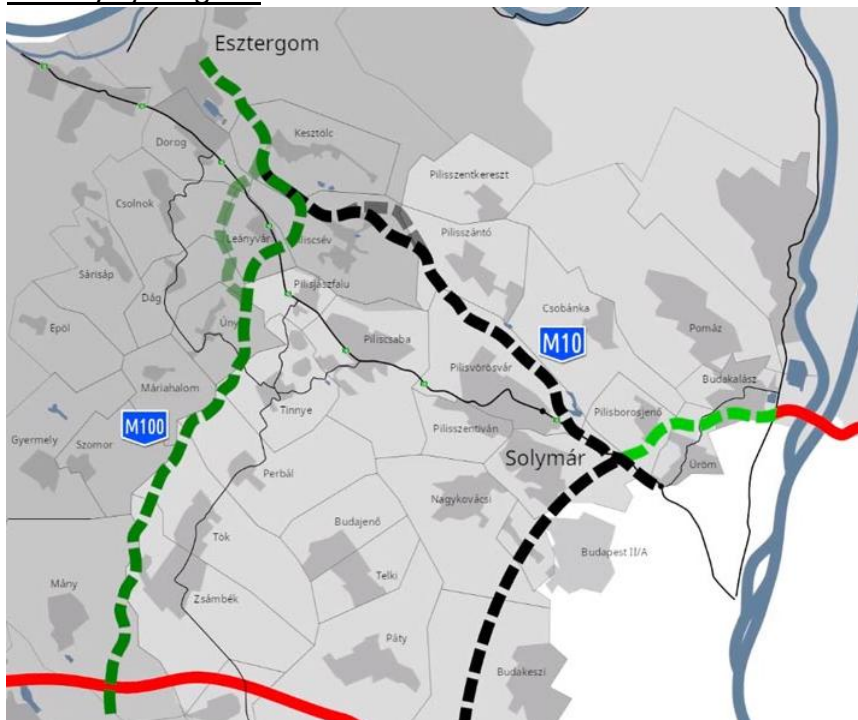
Van a Budapest-esztergomi út (M10) és van az M1, melyek egy szektort határoznak meg. Ebben a szektorban „Az eddigi úthálózati terv” nevű rajzon két keresztút van (az M100, valamint a régi körgyűrű egy darabja), míg a másikban csak egy (az M100). Mintha ennyi lenne a vonalhálózati változás.

Nem tűnik ez egyre nyögvenyelősebbnek, egyre izzadság-szagúbbnak?

Cipészinások, vagy cukrászinások rajzolták ezen vonalakat?

Régen azt hallottuk, tanultuk, hogy ami szép, az jó is! Ez akkor most szép?

Néhány újabb gond



„A Tinnyei Régió Munkacsoport egy látványos, jól követhető videón magyarázza el, miért és hogyan alakult ki Budapest környékének a közlekedési hálózata, mi lesz az M0-ás bővítésének következménye és mire számíthatnak a 10-es út mellett élők. Attól tartanak, hogy élehetlenné válik Tinnye, Piliscsaba és Pilisvörösvár, de van megoldási javaslatuk is.”

„Az M0-es autópályát Esztergommal összekötő M100-as út lesz az M0-ás nyugati szektora. A probléma, hogy az M0-ás jelenlegi vége és az M100-as összekötésére még nincs elfogadott nyomvonal. Erre egy lehetőség a 10-es úttal szinte párhuzamosan tervezett M10-es gyorsforgalmi megépítése lenne.”



A cikk tartalmaz egy remek kisfilmet, melyet érdemes megnézni, mert tartalmazza a helyi lakosság kifogásait, féltelmeit és még sok jó adatokat is:



A film a cikkből indítható!

<http://budapestkornyeke.hu/elhetetlen-telepulesek-oruletes-forgalom-latvanyos-video-keszult-az-m100-m0-es-a-10-es-ut-kapcsolatarol/>

Zöldi Péter: „Mitől torz képződmény az M0? – 1. rész: A központosság”
2017.10.3.

„Az M0 története több párhuzamos szálon fut, ezek némelyike a nagyon távoli múltba nyúlik és **nem annyira közlekedési, mint inkább szemléleti gyökerei vannak.** ...

A **túlságosan kicsire zsugorodott ország túlságosan nagyra nőtt fővárosa**, a centralizáció, a valódi vidéki ellenpontok hiánya látszólag elfogadhatóvá tette (teszi), hogy a valójában az európai tranzitforgalmat szolgáló új, immár tervezetten kiépülő gyorsforgalmi úthálózat sugaras elemei nyílegyenesen befutnak Budapestre.”

„A közúthálózat esetében immár szervezeten és tervezetten sikerült megismételni a vasútfejlesztés történetét, mely olyan fejpályaudvarokat eredményezett Budapest belsejében, melyek ma az ország vasúti átjárhatóságának elsődleges akadályai. **A szakma képviselői – akárcsak a Bourbonok – semmit nem felejtettek és semmit sem tanultak.** Sikerült az országot és Budapestet csupán belülről nézni, és figyelmen kívül hagyni, hogy mondjuk München felől nézve ez ugyanolyan periféria, mint Miskolc, vagy Szeged.”



A szerző ábrája címe: Ez a hajó, amely elment. A grafikát így magyarázza; érdemes olvasás közben a grafikát követni:

„Ha a hatvanas évek elején nem a rövidtávú igények állandó szűkös kielégítése mozgatta volna a fejlesztéseket, ugyanúgy, mint ma, akkor egy előrelátó, a szellemi munkát sem megtakarító közlekedésfejlesztés akár letehetett volna a maga első autópályahídját Budapest központjától valahol délre a Dunára (szabad terület akkor még volt elég).

Ebből az origóból aztán akár a már ismert elvek mentén is ki lehetett volna elégíteni a nép igényét arra, hogy hétvégeken eljusson a fürdőkérdjáiig, a Balatonig.

Lehet mondani, hogy az autó világhódító útja akkor még nem volt látható, de ez egyrészt nem igaz, másrészt egy ország hálózatfejlesztésének következő 50–100 évét meghatározó közlekedéspolitika akkor sem kerülheti meg a jövőbelátást, ha ez adott pillanatban lehetetlennek látszik. Itt erős utalást kell tennünk a ma ugyanilyen vakon és süketen a ma délutánban, legfeljebb a holnapi napban gondolkodó közlekedéspolitika irányába.”

„A soron következő fejlesztések valószínűleg a már ismert és logikus sorrendben következtek volna Miskolc és Szeged felé, azzal a nem elhanyagolható különbséggel, hogy **nem pusztán egy már meglévő, forgalommal lassan telítődő főút egyszerű megkettőzése**ként (a szép fogalmazás kedvéért: szimpla megduplázásaként) épültek volna meg, hanem új hálózati elemet és jelentős területfejlesztő erőt is jelenthettek volna.”

„Az M3 példának okáért elhúzott volna Ferihegy mellett, repülőtéri kapcsolattal, aztán feltárta volna a Jászságot, amelynek minden egyes területfejlesztési dokumentuma azóta is az északon és a (tervezetten) délen elhaladó autópályákhoz való kapcsolódást hiányolja. Füzesabony, illetve Kecskemét térségében azután ezek az utak felvehették volna ma is ismert nyomvonalukat.

„Az M1 esete elgondolkodtató, a Gerecse lábán történő áterőltetés helyett utólag elfogadhatónak látszik egy Székesfehérvárról Győr irányába induló ág. Amely egyébként valamikor amúgy is meg fog épülni.”

„A szakma és a politika persze utólag próbált korigálni. A kezdeti fejlesztőelv átgondolatlanságának beismerését jelenti az M31-es autópálya megépülése, mely a Budapestre az M3-ason teljesen rossz helyen érkező tranzitforgalmat kísérli meg valamely **vállalhatóbb, áramvonalasabb rendszerbe terelni**. Ha úgy tetszik, ez a jászsági alternatív útvonal felé mutató félszívű megoldás”

<http://iho.hu/hir/mitol-torz-kepzdomeny-az-m0-1-resz-a-kozpontosság-171003>

Zöldi Péter: „Mitől torz képződmény az M0? – 2. rész: A gyűrűk ura
2017.10.9.

„A hálózatok fejlesztése általában valamiféle konkrét igény kielégítése befolyásolja (az M7-es esetében a Balatoni üdülőövezet és Budapest gyors összekötése például előnyt élvezett a sokkal fontosabb transzeurópai irány, az M1–M5 tengelyével szemben), de esetenként többé-kevésbé elvont sémák alapján is végbemehet.

Különösen erős a készítés az elvont sémák használatára, ha az országos hálózatot egy központból kifelé nézve szemléljük, ráadásul e központ szerkezete maga is látszólag egy erős grafikai séma szerint szerveződik.

Itt, e pontban egy rövid pillanatig kárhoztatnunk kell a XIX. század második felének nagy városépítési korszakát, amelyben a funkcionalitás erősen keveredett a szépség, a méltóság, és a nagy, csak az úrból látható, grafikai jellegű struktúrák iránti igénnyel. **Az e korszakban végbement nagy, városszerkezeti beavatkozások (legteljesebb formában Budapesten és Szegeden) egy olyan folyamatnak voltak kiindulópontjai, amely később minden funkcionalitását elvesztette, elvont, tartalom nélküli sémává vált. Igen, a gyűrűkről van szó.**”

„A gyűrűk jelenléte a városközpontokban nem tervezés eredménye, hanem a középkori struktúra maradványa.

A budapesti Kiskörút a lebontott városfal mentén organikusan létrejött útvonal, bár ma látszólag a városmag elkerülését teszi lehetővé, eredetét nem magyarázza ilyen szándék. A Nagykörút ennek megkettőzése, szép városépítészeti gondolat, a középkori városrész köré gyűrűalakban lerakódó XIX. század végi új városnegyedeknek a főutcája. A volt Kültelki-, ma Hungária-körút esetében már inog ez a gondolatiság, a nyomvonalban már inkább látható az elvont séma iránti vonzódás, mint valós funkcionális igény kielégítésének vágya. Lényegében a sikeres Nagykörútnak a nagytestvérét akarták megalkotni.”

„A forgalom ugyanis nem gyűrűirányban akar haladni, hanem két pont között a leggyorsabb egyenes mentén.”

„Fontos szempont, hogy a nyílt háló olyan „fejlesztési alap” lehet, amelyen a növekvő város arányos, tagolt, különböző funkciókat képviselő városnegyedei szabadon, a tér minden irányában terjeszkedhetnek, ellentétben a gyűrűs szerkezet zártságával, merevségével.

Ehhez képest kevésbé egyértelmű, hogy Budapestnek miért kellett gyűrűt kapnia, ráadásul olyan gyűrűt, amely a domináns tranzitirányokban részben vállalhatatlan kerülőt jelent.

A jelenlegi M0-ás gyűrű egy olyan statikus elképzelés műtárgyba öntése, amely feltételezi, hogy a város és városkörnyék viszonya beállt, nem változik tovább, a struktúrák megmerevedtek a jelenlegi határokon belül.

Erősnek látszó érvként szokott felmerülni, hogy a városkörnyék települései közötti eljutás miatt van szükség a gyűrűre, de az érv nehezen áll meg. A városkörnyék hálózati hiányaiból ugyanis nem következik egyenesen, hogy ez a hiány gyűrűvel oldható meg, azt egy jól megalkotott nyílt háló sokkal hatékonyabban és nagyobb területre kiterjedően tudná orvosolni, ha a háló elemeinek „túlfutó” szakaszaira is tekintettel vagyunk.

A nyílt háló azonkívül igény szerint sűrűsíthető, újabb elemekkel egészíthető ki, ami egy gyűrűnél lehetetlen. Már ennél a pontnál is látszik az elképzelés merev, statikus volta.”

Magyarország gyorsforgalmi úthálózata 2030. évben (az OTrT szerint)



„Nyilvánvaló azonban, hogy a forgalmi problémák gyűrűvel történő általános kezelésmódja már úgy beette magát a köztudatba, hogy a rendszert a saját tehetetlensége is viszi tovább, a gyűrűben való általános hitet semmiféle okoskodás nem fogja megtörni.

Ennek fényében hihetetlen sikerként kell értékelnünk, hogy az országos gyorsforgalmi úthálózat kezdetben szintén gigantikus, Budapest-központú óriásgyűrűket tartalmazó tervei mára kismértékben szelídültek és sok nyílt hálóra utaló elem található benne.

Távolabb vezet, hogy ezzel a hálózattal alapvetően az a baj, hogy az ország teherbíró-képességét, gazdasági erejét és lakosságszámát teljes mértékben figyelmen kívül hagyja – így szinte érdektelen, hogy miféle fantázia-nyomvonalakat tartalmaz.”

<http://iho.hu/hir/mitol-torz-kepzdmeny-az-m0-2-resz-a-gyuruk-ura-171009>

Zöldi Péter: „Mitől torz képződmény az M0? – 3. rész: Összeesküvéselmélet 2018.1.25.”

„Az M0 – bár területszerkezeti szempontból viszonylag friss fejleménynek látszik – mint műtárgy valójában már elég koros, első üteme a nyolcvanas évek végén már épült.

Abban pedig elég egyedülálló a nyomvonala, hogy három évtizedes léte magában foglal egy teljes hátraarcnak – de legalábbis jobbra átnak – tekinthető koncepcióváltást is. Ekkora átértékelések általában sokkal nagyobb időtávlatokban válnak szükségessé, valamilyen gazdasági, társadalmi kataklizma, paradigmaváltás során.

Ha a rendszerváltást ilyen paradigmaváltásként értékeljük, melynek során egy képzeletbeli inga túllengése rögtön ellehetetlenítette a köz érdekének képviselőjét és rossz reakcióként abszolút előtérbe tolta az egyéni, vagy szűkkörű érdekek elsőbbségét, akkor viszont rögtön érthetőbbé válik a dolog. Körülbelül a rendszerváltás óta ütközik nehézségbe az olyan típusú

területi tervezés, mely nagyobb struktúrákban és hosszabb megvalósítási időben gondolkodik, akár jelentős csoportok rövidtávú érdekeinek ellenében is.

Azóta a tervezés szinte teljes mértékben egyeztetéssé és a mindenkori egyéni vágyak kielégítésére optimalizált folyamattá silányult, a szakmai megfeleléség keresésének rovására.”

„Az egyik, a tervezés idején már majd két évtizede fennálló peremfeltétel volt, hogy az M3-as autópálya szorosan a 3-as főút nyomvonalát követte, mintegy annak kapacitásbeli kiegészítőjeként, sőt, Gödöllőtől nyugatra el is hagyta ezt a folyosót és erősen északra térve addig sohasem látott forgalmat vonzott be Pest északkeleti részére. Ez a forgalom – az európai útszámozás és a valós folyamatok által is alátámasztottan – Dél-Budával és a budaörsi medencével kereste a kapcsolatot – de a város átellenes szegmésében nyilvánvalóan csak nehezen találta meg.

Ennél a mesterségesen előállított helyzetnél még az is kedvezőbb lett volna, ha az autópálya-építések során sokszor kárhozottat „főútkövető” magatartás maradéktalanul érvényesül, és az M3-as autópálya ezért valahol Kerepes táján éri el Pestet, ez szinte egy negyedkörccikkel közelebb hozta volna egymáshoz az M1/M7 és az M3-as autópályákat.

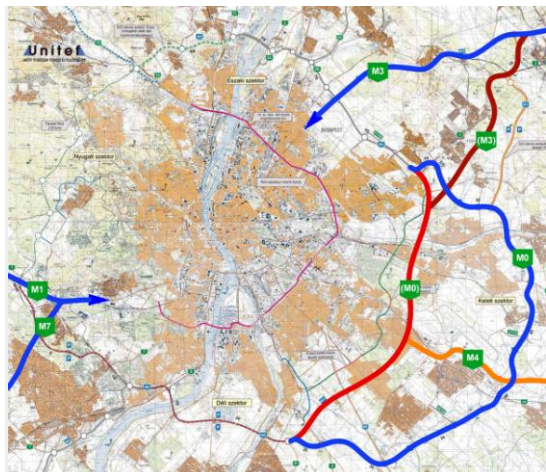
Hab a tortán, hogy a keleti országrész autópálya-kapcsolatai Miskolc, Nyíregyháza és Debrecen vonatkozásában is ebbe az egyetlen folyosóba préselődnek bele, tehát olyan távoli térségek forgalma is Rákospalotán át éri el Budapestet, amelyek évtizedekkel korábban még a 4-es főúton keresztül Pest déli részeit terhelték.”

„A másik peremfeltétel, hogy az igénykövető fejlesztések nyomán annyi fejlesztési deficit halmozódik fel az M0 ügyében, hogy nincsen idő, azonnal keresztülvihető megoldást kell kidolgozni.

Az nagyon jól látható volt, hogy a szorosan Budapestre nőtt települések területén, és a szentséggként kezelt önkormányzatiság világában nagyobb akadályba ütközik az építés, mint Budapesttől távolabb.

Az azonnali megoldás ebben a helyzetben azt jelenti, hogy a gyűrűt a központtól távolabb, netán a Budapesttel határos településeken (leginkább Vecsésen) kívül kell megépíteni.

Nyilván lett volna lehetőség ragaszkodni az eredeti, jórészt Budapest közigazgatási határán belül futó, áramvonalasabb, a jelenlegihez képest több tíz kilométerrel rövidebb nyomvonalhoz is, bevállalva a több egyeztetést, több-kevesebb késést, egymás győzködését, néha jelentősebb műtárgyakban gondolkodva, de az azonnali megoldást sürgető türelmetlenség fényében ezt senki nem akarta bevállalni.”



Az M0 tervezett és megépült keleti szektora, alternatív vonalvezetésű álom M3-assal (a bordó színű vonal – RM) (a szerző grafikája az UNITEF térképnek felhasználásával)

„Az autópálya-hálózat kiépülése tehát Budapestre nézve jóval kedvezőtlenebb területi forgalmi terhelési eloszlást hozott, mint amit korábban a főutak okoztak.

Van tehát egy átrendeződött forgalom, a korábban Dél-Pest és Dél-Buda közötti erős átmenőforgalmi igény immár Észak-Pest és Dél-Buda közé feszül be, és a kerek dinnye helyett van egy hosszúkás tők, amely e forgalmi iránynak pontosan keresztben fekszik.

Nem arra áramvonalas, amerre sokan áramolnának, hanem arra keresztben, amerre kevesebben.”

„És itt jön be a képbe e hosszabb nyomvonalnak egy másodlagos hatása, amely akár érthetővé is teszi, hogy **senki nem emelte fel szakmai szavát a főváros megkerülésére nagyjából alkalmatlan M0-piskóta ellen**: az eredetileg tervezett, a közigazgatási határokon belüli nyomvonal volt annyira áramvonalas, hogy **kérdéssé tette volna a gyűrű teljes bezárását, a nyugati szektor indokoltságát.**

Ha viszont ez a vonal kelet felé erőteljesen megnyúlik, mindenki számára azonnal látható lesz, hogy a rövidítés egyetlen racionális iránya a Budai-hegységen át vezet az M3 és az M1/M7 folyosói között.

Ha tehát az alapvetés nem az, hogy az átmenő forgalmat valahogyan el kell vezetni Budapest mellett, hanem az, hogy gyűrűt kell építeni, akkor a most létrejött képződmény tökéletes, évtizedek alatt kimódolt és precíziósra csiszolt rendszer, melynek minden eleme a kezdeti cél irányába mutat. Kikényszeríti a gyűrű (tök) bezárását.”

„Mert az, hogy véletlenül jött volna létre ez az alkotás, az elemek és események egymásrataltsága és illeszkedésének tökéletessége miatt szinte elképzelhetetlen.”

<http://iho.hu/hir/mitol-torz-kepzdomeny-az-m0-3-resz-osszeeskuveselmelet-180125>

Budapest déli elkerülő útja, de autópályából

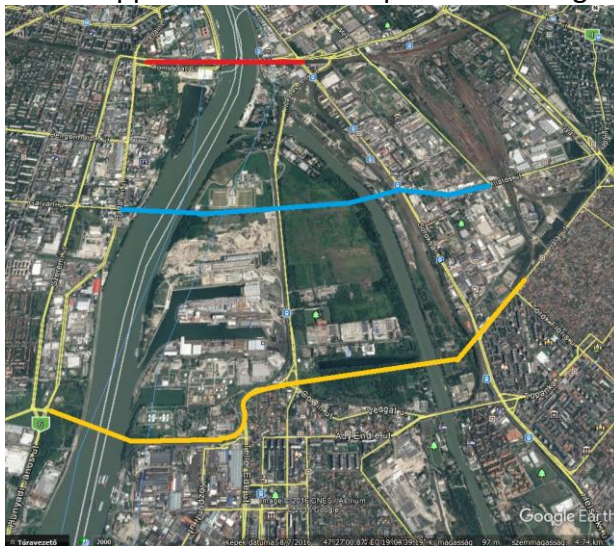
Nagyon hasznosak, hatékonyak a településeket elkerülő utak. Miért ne lenne ez a fővárosnál is igaz? Hagyjuk el gondolatban az M0-t!

Az elkerülő utat a Zöldi Péter-féle grafikon mutatom be, némi módosítási javaslattal:

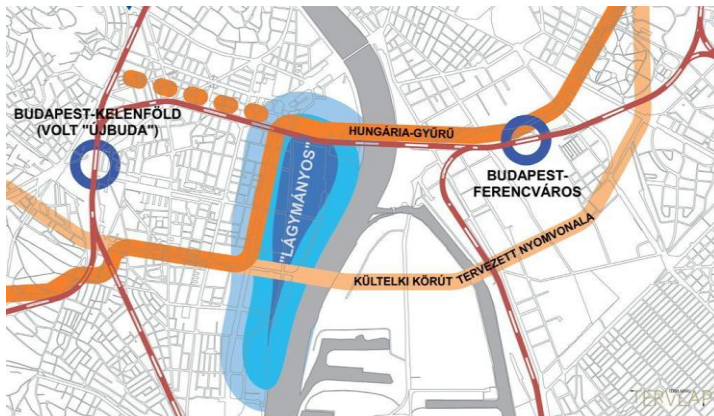


1. Kövessük Molnár László Aurél minisztériumi főmérnök úr 17 éve lefektetett elvét: **az M1-M3 egyetlen összefüggő vonal legyen, amely Budapesttől délre haladjon el.** Ehhez az elkerülő úti vonalnak mind az M1-ből, mind az M3-ból valahol ki kell válni/vissza kell csatlakozni úgy, hogy ez egy lendületes szép vonal legyen, melyet a járművezetők természetes vonalnak és nem derékszögű erőszakos eltérítésnek élnék meg. A pontok helyének megválasztása a várható költségek miatt nagyon fontos. Elképzelhető az M3-ason lévő kezdőpont/végpont Budapesthez közelebbi felvétele is, de nem annyira, hogy az elkerülő út helyett egy újabb körgyűrű legyen!
2. A harmadik mértékadó pont az új Duna-híd helye, melynek mindenképp az M0-tól délre kellene lenni!

Fel-felroppen a Galvani-híd építési lehetősége. A híd helye viták témája, mint mindig.



https://csepeliek.blog.hu/2017/07/10/horvath_gyula_galvani_vagy_albertfalvai_legyen_a_csepeli_hid
De, mint hírlík, nem csak a Galvani-hídról lenne szó, hanem még egyről!

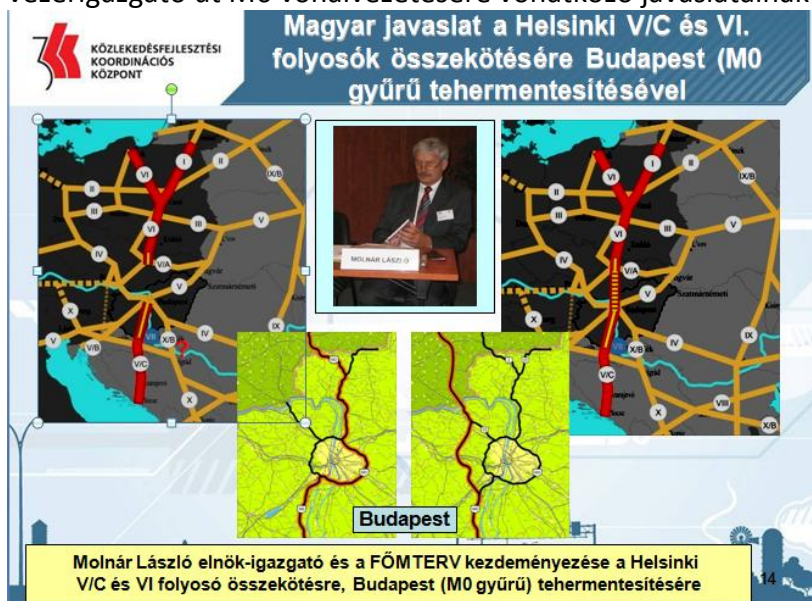


„**Két új budapesti híd tervezésére írt ki pályázatot** a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a múlt hét végén. Az egyik híd a Galvani utcánál vinne át a Csepel-szigetre, míg a másik híd az Illatos utat kötné össze a Csepel-szigettel.”

<https://tervlap.hu/cikk/show/id/4920>

Nagy áldozat lenne-e a főváros részéről, ha az előbbi kettő hídból egy lenne, egy valóban hasznos, délre a mai M0 vonalától, részeként a fővárosi elkerülő útnak? A két hídra szánt pénz egyesítése e nemes célra, költséghatékony lenne!

3. Nem javaslom Zöldi-féle délre ugratást az elkerülő út és az M6 csomópontja után, hanem az elkerülő a hídtengely vonalában mehetne nyugat felé – az M7 szakasz kihagyásával -, Székesfehérvártól északra elhaladva.
4. Nem Győrbe kötném be az elkerülőt, hanem az épülő komáromi híd függőlegesébe. Szép az 81 sz. (Győr és Székesfehérvár közti) főút iránya észak-nyugat felé, melyet követni javaslom a 13 sz. (Kisbér és Komárom közti) főútig, ahol rá lehetne fordulni az új komáromi hídra. Az új hídon át az esztergomihoz hasonló kapcsolat alakulna ki Szlovákiával. Az utolsó képen ezt M81-nek nevezik.
5. A Zöldi-féle elképzeléstől eltérően nem javaslom az M5 és az M6 északi végeinek nyomvonal korrekcióját. Ahol az új fővárosi elkerülő út metszi a meglévő autópályákat, természetesen csomópontok kellenek.
6. Jó ötlet az észak-déli irányú új út Esztergom felé, talán az M100 nyomvonalán, a fővárosi elkerülő úttól indítva. Fontosnak tartom Molnár László Árpád elnök vezérigazgató út M6 vonalvezetésére vonatkozó javaslatainak figyelembe vételét:



<http://www.kiut.hu/konf2009042324/eloadasok/berg/2009kishinyov02berg.ppt#1000,12,12>. dia

Ő volt az, aki elsőként vette a bátorságot az M0 körgyűrű teljes elhagyására az M6 autópályával kapcsolatban!



<http://istergranum.eu/wp-content/uploads/2015/10/konferenciakotet.pdf>

Budapest körül szürke színű az M0. A hivatalos verzió szerint az M6 befut az M0-ba délről. Azon járműveknek, kik Szlovákia felé akarnak az M6-ról menni, azoknak az M0-M2 vonalat kellene követni.

A javaslat szerint azonban az M6 úgy folytatódik észak, Szlovákia felé, hogy még nem is érinti az M0 vonalát, és Esztergomnál metszi a határt!

Ha az M6 elképzelhető az M0 nélkül, akkor miért ne lenne ugyanez a helyzet az M1 és M3 estén?

7. Az M0 bezárása észak-nyugaton ezek után elhagyható lenne.
8. Javasolom egy tanulmányterv készítését a fővárosi elkerülő autópályára!

Szeged, 2019. március 15.