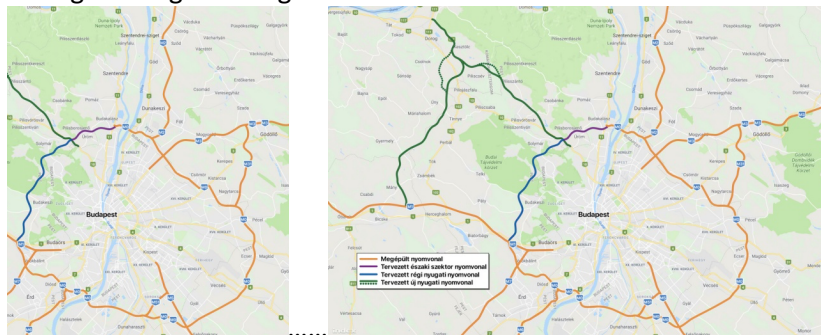


**M0 gyűrű?**  
dr. Rigó Mihály  
ny. mérnök

A helyzet

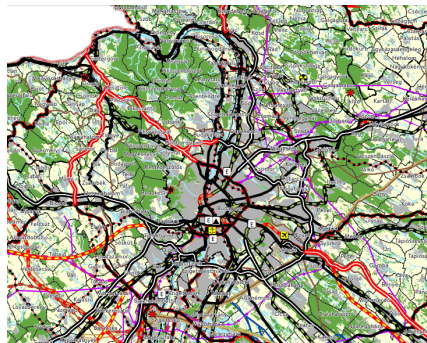
Ajtay Szilárd úr „Körbe nem érő gyűrű” címmel cikket írt az M0 észak-nyugati szakaszáról a Mérnök Újság 2020. januári számában. Cikkének lényege egy nehezen eladható termék újracsomagolása, remélt kedvezőbb eladhatósága céljából.

Kezdetben volt a bal oldali ábra szerinti M0 gyűrű, a korábbi nyugati oldali bezárással. Majd született egy módosítás, a jobb oldali ábra szerint. Belépett két út, az M10: Solymár – Esztergom irányú és az R11=M100: Bicske (Mány) – Esztergom irányú. Természetesen ebben a változatban hiányzik a régebbi M0 nyugati bezáró szakasza. A szerző a dolog visszacsinálása mellett érvel, nagy lakossági támogatottságra mutogatva.



[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/)

Az Országos Területrendezési Terv, az OTrT, készítőinek sikerült érveket összeszedni a változtatás mellé, így a mai hivatalos koncepció az OTrT 2018. decemberi felülvizsgálata után az alábbi:



[https://www.e-epites.hu/sites/default/files/csatolmanyok/2\\_az\\_orzag\\_szerkezeti\\_terve.pdf](https://www.e-epites.hu/sites/default/files/csatolmanyok/2_az_orzag_szerkezeti_terve.pdf)

Láthatóan a gyorsforgalmi utat jelző dupla piros vonal Budapest határában megsűnt, és attól jóval nyugatabbra jelent meg. Megjegyzem: **ez a javaslat nem új, hiszen már 2005-ben benne volt a FŐMTERV hálózatfejlesztési koncepciójában! 15 éve nem tudtak a döntéshozók zöldágra vergődni. Ajtay úr is a csiki-csuki folytatását javasolja.**

Írásom ehhez kapcsolódik, bemutatva: a helyzet ennél sokkal súlyosabb. Ajtay úr csak egy eleve hibás koncepció részproblémájáról ír. Dolgozatom első része a mai helyzetről szól, a második rész mutat pár tételt a hibás hálózati koncepcióból, a végén pedig teszek néhány javaslatot a kilábalásra.

Mi és mitől hibás a mai koncepció? Néhány szempont.

1. Az eredő hiba a sugaras, majd a sugaras-gyűrűs gyorsforgalmi úthálózat kiválasztása volt a lehetséges hálózattípusok közül.
  - 1.1 A földrajzi meghatározottság.

**Magyarország földrajzilag Közép-Európa szívében fekszik.** Nincs tengeri, óceáni határa, ezért különbözik a helyzete Portugáliától, Franciaországtól, az Egyesült Királyságtól. Sok kis

ország határolja, tehát minden irányból átjárhatónak kell lennie. Mintánk a hasonló adottságú Németország, ahol kialakultak az észak-déli, valamint a nyugat-kelet irányú főbb utak, melyek egymással közel merőlegesen kereszteződtek, ahol így létrejött a rácsos, raszteres hálózat. Nem újdonság ez, hiszen a rómaiak sok helyen használták ezt a hálózattípust. Mintánk lehetett volna, de nem vették figyelembe. A következő rajzon a „vízszintes” utak száma „0”-ra, a „függőlegeseké” pedig „5”-re végződnek.



Tények és adatok a magyar közutakról 1998 KHVM

[http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf00/SEA-TINA\\_2000.pdf](http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf00/SEA-TINA_2000.pdf)

1.2 A vízfej Budapest, az „érjük utol és hagyjuk le Bécset” a 100-150 éves torz ideológia. Soha nem sikerült, de már így is túl sokba került.

**„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 vasútfeljesztés történetét” Szintén hibás történetét.**

**„Sikerült az országot és Budapestet csupán belülről nézni, és figyelmen kívül hagyni, hogy mondjuk München felől nézve ez ugyanolyan periféria, mint Miskolc, vagy Szeged.”**

Az egyközpontú, centralizált ország fővárosa minden ipari, kereskedelmi fejlesztést magához rántott, az ország pénzeit erővel magához szívta, mellyel garantálta a vidék leépülését, élehetlenné válását.

Kezdetben a sugaras hálózat első elemei, természetesen a főváros mellett, mind a kimerülő kapacitású főutak mellé párhuzamosan behúzott autópályák voltak. Ez a fejlesztés tehát kényszeres volt!

Helytelen figyelmen kívül hagyni ma is azt, hogy a gyorsforgalmi úthálózat a mindenkori gazdaságpolitika alapja, kiszolgálója. Azaz: követnie kellene a gazdaságpolitika változásait. Szinte érthetetlen a régi világ embereinek a görcsös ragaszkodása a sugaras-gyűrűs hálózathoz, ha közben alapjaiban változott meg a gazdaságpolitika, a gazdaságfilozófia. Az első hálózatot dr. Vásárhelyi Boldizsár készítette 1941-ben, amikor eleink Trianon következményeivel küszködtek. Más volt az ország alakja, mert éppen visszaadtak korábban elvett országrészeket.



[https://hunhirek.blog.hu/2009/08/30/a\\_revizio](https://hunhirek.blog.hu/2009/08/30/a_revizio)

Nyilván más hálózat kellett ehhez az ország-alakhoz, mint a mai, Csonka-Magyarországhoz. Már emiatt sem lehetett volna mechanikusan átvenni a Vásárhelyi-koncepciót.

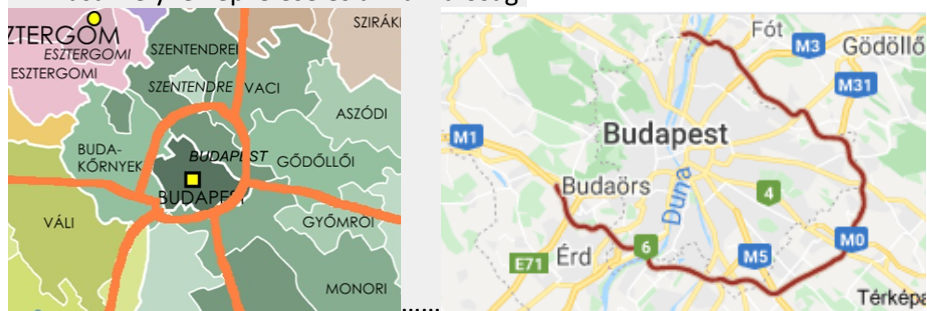
A fejlett világ elszigetelte az országot a külvilágtól. Más világ jött 1950-től, melyben a fő áruszállítási, igazodási célpont a Szovjetunió lett. Megint másfajta világ járt az 1960-as, 70-es években, amikor a korábbi kötöttségek kissé oldódtak és kezdtek épülni az első hazai autópálya szakaszok. Érthetetlen ezért az, hogy ragaszkodtak az akkori tervezők a Vásárhelyi féle elképzeléshez, hiszen a gazdasági, politikai környezet alapvetően változott meg. 1990 után azonban megint hatalmas változás állt elő. A nyugati dominancia, majd a Közép-Európa-eszme térnyerése borított föl mindent. Ismét érthetetlen volt a Vásárhelyi-koncepcióhoz ragaszkodás. Leglátványosabb változás az Ózd-Miskolc környéki ipari negyed, a nehézipar, megszűnése és Győr környékének felvirágzása volt. Teljesen más úthálózat kellett mindkét térségben a változás után, mint előtte volt. Kinyílt a világ, alkalmazkodni kellett. Míg korábban teljesen természetes volt az, hogy „... a 668 km hosszú szlovák-magyar határon, egybefüggő 660 km-en nincs kapcsolat a két ország között”, ma már ez elképzelhetetlen.

[http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf00/SEA-TINA\\_2000.pdf](http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf00/SEA-TINA_2000.pdf)

Jellemző a hazai helyzetre az, hogy az előrelátó hálózat-fejlesztők folyamatosan a raszteresre való átállást szorgalmazták, és az is, hogy majdnem teljesen eredménytelenül.

### 1.3 Az elfuserált M0

Dr. Vásárhelyi elképzelése és a mai valóság:



[http://pestbuda.hu/cikk/20181017\\_mo\\_epites](http://pestbuda.hu/cikk/20181017_mo_epites)

A legszembeütőbb különbség a körgyűrű és az M1 valamint az M3 metszéspontja. Vásárhelyinél az M1-M0 és az M3-M0 metszési pont a gyűrű alsó harmadában van, közel azonos szinten, magasságban, így az M1-M3 kapcsolat a gyűrűn át nem jelent nagy kerülőutat. Míg a mai változatnál az M3-M0 metszéspont jóval az M1-M0 metszéspont fölé került, ráadásul nagy délkeleti hasa nőtt a gyűrűnek. Így az M1-M3 kapcsolat meghosszabbodott, a gyűrűn haladva nagy kerülőutat jelent. Sajnos ez a két kényszer kívánatossá teszi az M0 északi és nyugati szakaszát, mert ezen haladva rövidebb az M1-M3 kapcsolat, mind a déli irányú kikerülés.

Az M3-M0 csomópont magasra helyezése miatti hibát utólag az M31-gyel próbálták helyrehozni.

Megjegyzem: az M0 mai keleti nyomvonala is sokadik nekifutás eredménye. A vonal egyre messzebb került a fővárostól.

Autópálya tervezési hiba volt az M fővároson BELÜL vezetésének ötlete is, de ez szerencsére időben elhalt.

**Az 1967-es elképzelés szerint:**

**„... a hivatalos állásfoglalások alapján immár megállapítható, hogy a Fővárosba vezető autópályák közötti kapcsolatot is a Hungária körúton előirányzott városi autópálya-gyűrű fogja biztosítani.”**

<http://ik435t.freeweb.hu/bpanno/text/hungaria/hungaria.htm>

„... az illetékesek (mert ezek minden korban rendkívül okosak tudtak lenni –RM) úgy gondolták, hogy a Hungária körút tökéletesen megfeleltetné körgyűrűnek, sőt a döntéshozók

kétszintű úttal számoltak. Azonban ahogy a tervek finomodtak és a város is fejlődött, 1974-re túlhaladottá vált ez a koncepció.”

[http://pestbuda.hu/cikk/20181017\\_mo\\_epites](http://pestbuda.hu/cikk/20181017_mo_epites)

#### 1.4 Az M0 egyes szakaszainak helytelen tervezési és építési sorrendje

Mivel a gyűrű egy része sík vidéken, más része hegyvidéken van, a laikusnak is nyilvánvaló a hegyvidéki szakasz megvalósításának minden tekintetben bonyolultabb volta, miközben láttuk a sok gondot a síkvidéken is. A józan ész ezért azt követelte meg, hogy minden előtt a hegyvidéki szakasz nyomvonalát találják ki, mert a síkvidéki szakasszal könnyebb lett volna ehhez igazodni, mint most, amikor minden éppen fordítva megy. Hiszen a hegyvidéki szakasz összes nehézsége mellé még bejött a síkvidékihez való igazodás is.

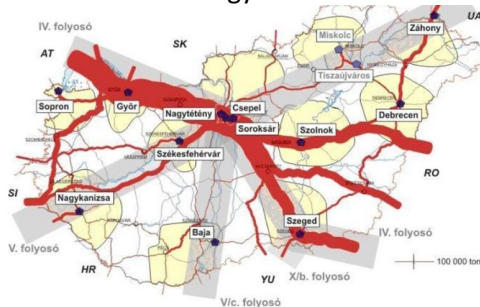
#### 1.5 A nemzetközi tranzitforgalom ráterhelése az M0-ra; talán attól féltek, hogy majd nem lesz rajta forgalom.



[http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/Siofok-2019/36\\_mag0\\_erzsebet\\_mmk\\_kozlfejlkonf\\_20190516\\_B\\_.pdf](http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/Siofok-2019/36_mag0_erzsebet_mmk_kozlfejlkonf_20190516_B_.pdf)

A piros vonal az M1-M0-M5 vonala, ma a legnagyobb forgalmú. Viszi a Németország – Balkán - Törökország forgalmat.

A zöld pedig az M7-M0-M3 vonal, mely az Olaszország és Ukrajna közti forgalom hordozója lenne. Forgalma az ukrán háború miatt ma csekély. Javulás esetén azonban forgalma hirtelen nagyra nőhet. A forgalomnagyságot az alábbi ábra mutatja. Különös figyelmet érdemel az M0 forgalomnövekedése ezen nagyon elhibázott döntés miatt!



<https://autopro.hu/szolgáltatok/tartos-savelhuzas-folytatodik-az-m1-es-autopalya-generaljavitasa/219221>

Mivel a piros irány egyre nő, beindult itt is az előzőkből már ismert követő fejlesztés, az autópályák sávszámainak növelése.

#### 1.6 Az egyenkapacitás hiánya az M0-on.

Az M0 ma 2\*2 sávosnak indult (kezdetben még elválasztó sávja sem létezett), ma egyre inkább 2\*3 sávosra hizlalják, de előbb utóbb kellene fog a 2\*4 sáv is. Miért?

Mivel belemegy az M1, az M2, az M3, az M4, az M5, az M6, és az M7 autópálya, teljesen hasonló keresztmetszetekkel, azaz kapacitásokkal. Nem kell felső matematika annak kitalálására, hogy amennyiben 7 db vízvezeték bevisznek egy ugyanolyan vízvezetékbe, az szétduzzan. A befogadó M0-nak sokkal nagyobb kapacitásúnak kellene lenni, mint a becsatlakozó bármelyik.

Mostanság kezdik tervezni az M1 2\*3 sávítását Győrtől az M0-ig, valamint az M7-et a főváros előtt. Nem sok idő múlva ezekhez társulnia kell az M5 Kecskemét és M0 közti

szakaszának is. Nem lesz ezeknek semmi következménye az M0-on? Vajon hány sávra kell felbővíteni az M-t ahhoz, hogy ne haladjunk botrányból botrányba?

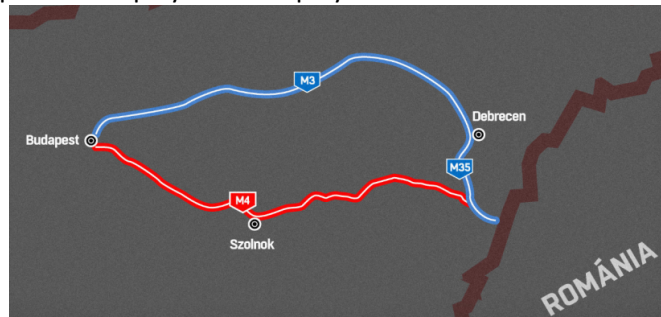
1.7 Téves ideológia, merev és nagyon költséges tervezési előírás szerint készülnek az autópályák, mivel egy-egy autópályán a mintakeresztzelvényt veszik azonosnak az elejétől a végéig. A célnak és a pénztárcánknak jobban megfelelne a rugalmas új úttípusok, útkategóriák bevezetése a maiak helyett valamint a tervezés a szolgáltatási színvonal homogenitására történő tervezés. Ma épül olyan autópálya emiatt, melyen a madár sem jár. Hatalmas és értelmet töké lekötés, miközben éppen hatalmas a töké hiánya! Furcsa az a kapitalizmus, ahol a pénz nem számít! A gyorsforgalmi utak forgalomnagysága általában csökken a fővárostól távolodva. Könnyen elképzelhető, hogy azonos szolgáltatás színvonal biztosítható lenne szerényebb mintakeresztzelvényt. Az építési költség lényegesen csökkenthető lenne.

1.8 Az egyes autópálya szakaszok rangsorolását nem előzi meg tisztességes költség-haszon, azaz megtérülés számítás! Nem vagyok biztos abban, hogy ugyanez lenne az építési sorrend, ha ezek a számítások megbízható, hitelesnek feltételezhető módon elkészülhetnének. Miféle kapitalizmus ez?

1.9 Zsákutca építés autópályából

ez nyilván az egyik hungarikumunk. Az M44-ről van szó, mely lényegében a Kecskemét – Békéscsaba - gyulai gyorsforgalmi út. A határ román oldalán, ha lenne is hasonló út, az is Aradra menne, mint az M44-től pár km-rel délebbre lévő M43.

1.10 Terelőút építése autópályából autópályának



<https://tldr.444.hu/2017/12/11/magyarorszagnak-sikerult-a-lehetetlen-epítettünk-egy-autopalyat-elkerülő-autopalyat>

„Magyarországnak sikerült a lehetetlen: építettünk egy autópályát elkerülő autópályát”

„Az elkerülőutat elkerülő elkerülőút

Ezen a szakaszon egyébként két olyan városi elkerülőút van, amit nem lehet „újrahasznosítani”. Abonyánál tíz éve készült el 9 milliárdért egy elkerülő, de mivel az autóút nyomvonala nem erre megy majd, ezt a pénzt kidobtuk az ablakon. Hasonló a helyzet a szolnoki 2x1 sávós elkerülővel: az 1995-ben átadott utat az Uvaterv úgy tervezte, hogy nem lehet autóúttá bővíteni, itt is új nyomvonalon fut majd a legújabb elkerülő. Ezeket a költségeket pedig nem csak egyszer bukjuk: ezeket az utakat évi több tízmillió forintért fenn is kell tartani, függetlenül a forgalom nagyságától.”

„az is látszik, hogy a „rivális autópálya”, az M4-től északabbra húzódó M3-as olyannyira kiépült, hogy lassan tárgytalanná válik az M4 kiépítése a nemzetközi tranzit szempontjából. Ez utóbbi azért fontos szempont, mert az ilyen projektekre könnyebb külső, magyarul EU-s finanszírozást találni.”

„Ha az M35-ös elkészül, tényleg épített Magyarország egy autópályát elkerülő autópályát. Igaz, az árából kijöhetett volna egy új sztráda Szolnoktól egészen Kisújszállásig, és még Püspökladány elkerülése is belefért volna.”

1.11 M8-M4 kitérítés



[https://www.nyugat.hu/cikk/utepites\\_uthalozat\\_tervek](https://www.nyugat.hu/cikk/utepites_uthalozat_tervek)

Látható fentebb a M8-M4 zöld vonalának kitérítése délre. Hiszen a természetes nyomvonal a Veszprém-szolnoki lett volna. Ehhez azonban a dunaújvárosi hídnak a várostól északra jobb helye lett volna. Most az M8 majd az M44-be megy, amely zsákutca.

#### 1.12 a kihasználatlan hidak

Régóta áll kihasználatlanul a szekszárdi és a dunaújvárosi Duna-híd, mivel nincs bekapcsolva a gyorsforgalmi hálózatba. Mindkettő alföldi végén kukoricatáblák vannak. Ezért kár volt megint lekötni egy hatalmas tőkét, miközben rettenetes nagy igény lenne a hidakon kelet felé utakat átvezetni, és használni. Rettenetesen káros lenne a mohácsi hidat felhasználva – bizonyos politikai erők által az M9 déli nyomvonalába ostoba módon belebabrálva - abszolút kihasználatlanná tenni a szekszárdi hidat, mely ezután akár elbontható is lenne. Csak megjegyzem: be akarják vinni az M-et Pécsre, miközben a szakma már a főutakat sem hagyja a városokban, elkerülő utakat építve. Mintha a hatalmasság ezekre azonnal ráugrana, a szakmát teljesen kizárva, nyilván egzisztenciális okokból.

#### 1.13 Romániába kényszerített VIA KÁRPÁTIA

Lengyelország északi szélétől Szlovákián át Miskolcig tart egy majdnem pontosan észak-déli irányú nemzetközi autópálya. Hazai hálózat-tervezők „áldásos” ténykedése alapján ezt a nemzetközi autópályát kinyomták Romániába az M35 teljesen értelmetlen megépítésével! Lényeges szempont az, hogy ezen útnak a Miskolc - román-szerb-magyar hármas határpont (Kübekháza mellett) közötti szakaszát követné a szerbek Bánáti „főútja” Belgrádig, mely ott az autópálya és a főút közti kategória, tehát majdnem autóút rangú elképzelés ma is. Szerencsére a szerbek ennek továbbfolytatását építik Belgrádtól dél felé tovább. Ha van nemzetellenes lépés, akkor ez az út elintézés az!

**Láthatóan lenne itt a szakmánknak megbeszélni valója, ha tehetné. Továbbra is hiányolom az internetes szakmai fórumot!**

#### Mit lehetne tenni?

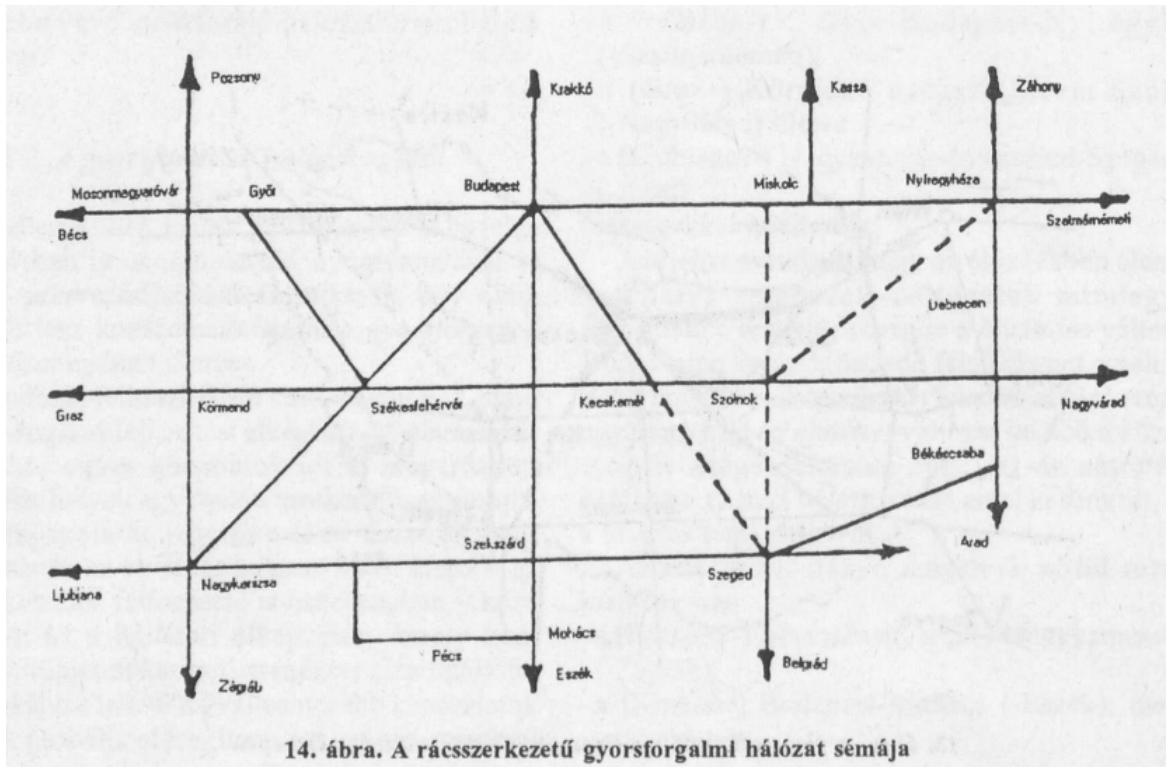
#### 2. Mindennél fontosabb a raszteres alapmodellre átállás!

Egy 1993-as elképzelés a 2020-as cél is! Ez a mi kottánk, ebből kellene muzsikálni! Fleischer Tamás úr javaslata:

„A ... gyorsforgalmi hálózat azon az elven nyugszik, hogy a nyitott határokkal rendelkező országban a sugaras hálózat feloldásának többé nem a gyűrűs-sugaras (továbbra is egyközpontú) rendszer felel meg, hanem **egy nyitott hálós rendszer. Ennek megfelelően a hálózat lényegében három kelet-nyugat irányú és négy észak-déli irányú tengelyből áll, esetenként átlós elemekkel kiegészítve.**”

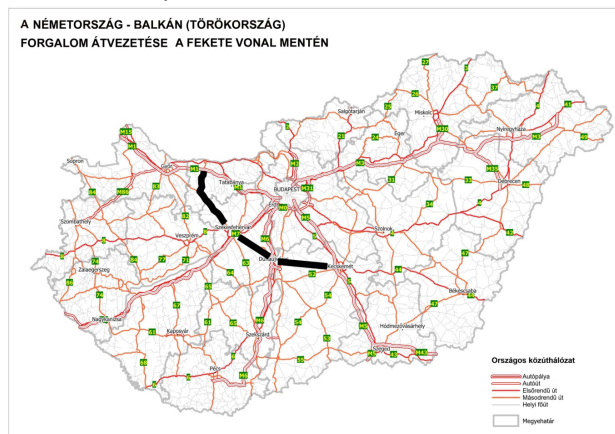
Könnyű észrevenni: nem kell mindent eldobni, hiszen a már elkészült szakaszok jól beilleszthetők az újba!

Rendkívül furcsa, hogy a 7 irányból hatot nagyjából mindenki elfogad, de egyet nem. Az elátkozott irány a Miskolc Szolnok-szegedi! Teljesen érthetetlen az ellenállás. Az elhibázott M47 elképzelést felhagyva annak árából az az út megépíthető. Sőt ez az út lehetne a Via Kárpátia magyar szakasza, mely a magyar Alföld közepét bekötné Kassa és Temesvár piacára, melyek Szlovákiában is és Romániában is a második legnagyobb városok! Mivel a Via Kárpátia nemzetközi autópálya, a lengyelek erősen lobbiznak EU általi forrásokra, így annak Miskolc és Kübekháza közötti szakaszára is!



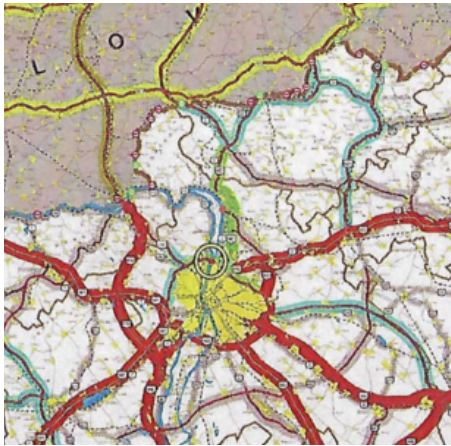
[http://real-j.mtak.hu/9964/1/K%C3%B6zleked%C3%A9studom%C3%A1nyi\\_1994\\_01.pdf](http://real-j.mtak.hu/9964/1/K%C3%B6zleked%C3%A9studom%C3%A1nyi_1994_01.pdf)

2.1. A Németország-Törökország tranzit levétele az M0-ról, egy kerülő úttal az alábbi ábra szerint lenne a legmegtérülőbb hazai útberuházás, ha a megtérülés lenne a hazai rangsorolási alap. A Komárom – Budapest - Kecskemét háromszögnek lehetne egy Komárom – Szekesfehervar –Dunaújváros –Kecskemét átlója, mert még úthossz csökkenéssel is járna a hatalmas tranzitnak. Az átkötés legfőbb előnye az, hogy bele esik a fő csapásirányba. Valószínűen halasztható lenne az M1 2\*3 sávositása Komárom és az M0 között. Mint a 2. ponti ábrán látható: az ötlet 1994-es és Fleischer Tamástól ered, én csak a kiinduló pontját tettem át Győrből Komáromba.



2.2 Az M6 kivitele az M0-ról

Az ötlet Molnár László Árpád úré, aki ezt már a 2005-ös, a FŐMTERV által készített országos hálózatfejlesztési koncepcióban is lerajzolta. Látható azonban, hogy a több évtizednyi munka senkit sem hatott meg, mert az eredménye sajnos ennek is nulla.



[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/)

Mint az előbbi is, lényegesen csökkentené ez a megoldás is az M0 forgalmát.

2014-ben Kardos Gábor, a NIF műszaki igazgatója még úgy gondolta, hogy

**MO körgyűrű feladata:**  
**1, Az országon belüli és nemzetközi ÁTMENŐ FORGALOM LEVEZETÉSE, távoltartása a főváros belső kerületeitől, ahol a városi Duna-hidakat terheli, 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 HÁLLOZATTÁ SZERVEZÉSE**

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

Na, ez okozott csődöt, ez a gondolat maga a katasztrófa. Az M0-át kifejezetten a fővárosi érdekek szolgálatába kellene átrendezni, átadni!

2019-ben Molnár László Árpád úr már erről így nyilatkozott: (hasznos lenne a teljes cikket elolvasni, mert nem akarom az egészet idézni)

„Az M0-s nyugati szakasza a 11-es úttól, azaz a Dunától Budakesziig 70-75 százalékban alagútban menne a kész tervek szerint.”

Az M0 funkciója, feladata: „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.”

„... az északi és főleg a nyugati szektor tervezett vonala hegyvidéki jellegű területen halad, a főváros és környéke rekreációs zónája, egy része természetvédelmi terület is. Ahová nem való tranzitforgalom, és főleg nem nehéz tehergépjármű-forgalom.”

„... az elsődleges szerepe a regionális forgalom vezetése, nem autópályaként, nem autópályaként, hanem kiemelt főútként.”

„... amennyiben a tervekben megmarad a gyűrű budai oldalának nemzetközi tranzitszerepe, tehát ez az új útvonal tranzit- és nehéz tehergépjármű-forgalmat fog vinni, akkor a megépülő M10 autópálya ezt a forgalmat viszi be a Pilis-völgybe. Ami legalább olyan érzékeny terület, mint Budai-hegység érintett részei. Ennek a tranzitforgalomnak kerülőúton el kell mennie majdnem Esztergomig, utána visszafordulnia. Ez egyfelől úthossznövekedés, tehát többlet környezeti teher, másfelől sokan nem vállalják majd ezt a többlethosszat, hanem levágnak, átmennek a Zsámbéki-medencén. Tehát rosszul jár a Pilis-völgy, rosszul járnak a Zsámbéki-medence települései, közben semmi nem oldódik a budai belső hálózat terheléséből, mert ekkora kerülőt nem választ az észak-déli forgalom.”

„... hangsúlyozom: az M0 nyugati szektor nem egy tranzitút, hanem a lokális forgalomnak való.”

„Hogy valóban esély legyen a tranzitforgalom kiszorítására, 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. Inkább elágaztatni Balassagyarmat, Losonc felé. A 10-es utat pedig nem szabad M10-es gyorsforgalminak megépíteni, csak egy regionális, településeket elkerülő főútnak.”

„És hol menjen a tranzit-teherforgalom, ha nem a 2-esen, nem a 10-esen, és nem is az M0 nyugati szakaszon?

„A mai 2-es út fölött Szlovákiában észak felé egy rurális térség fekszik, nem beszélve arról, hogy az út nekiszalad Besztercebányánál az Alacsony-Tátrának, amelyet autópályával nem egyszerű áttörni. Többször tárgyaltunk szlovák minisztériumi szinten is, és akkor szlovákok is belátták, hogy jobb lehet a vonalvezetés az R11 folytatásaként.”

„Helyettük átvinné az észak–déli távolsági közlekedési főfolyosó szerepet az R11-es út, 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 ...”

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.”

[https://index.hu/belfold/2019/07/30/m0\\_nyugati\\_szektor\\_pilis\\_zsambekei\\_medence/](https://index.hu/belfold/2019/07/30/m0_nyugati_szektor_pilis_zsambekei_medence/)

### 2.3 Az M1-M3 összekötése az M0-on kívül

Az Olaszország-Ukrajna közti forgalom várható megnövekedése miatt ezzel kell foglalkozni. Zöldi Péter úr ötlete 2017-ből:



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

Ő egy cikksorozatot szentelt az M0 torz képződményként való bemutatására. Az előbbi rajzból láthatóan jó messziről indulva és jó távol visszatérve kerüli el az M0-át. Szinte új M1-et és M3-at tervezne. Ő is jónak véli az M6 északi végének kivételét az M0-ból.

Nyilván számtalan vonalvariáció képzelhető el úgy, ha az elkerülést a fővároshoz közelebb kezdenénk és fejeznénk be.

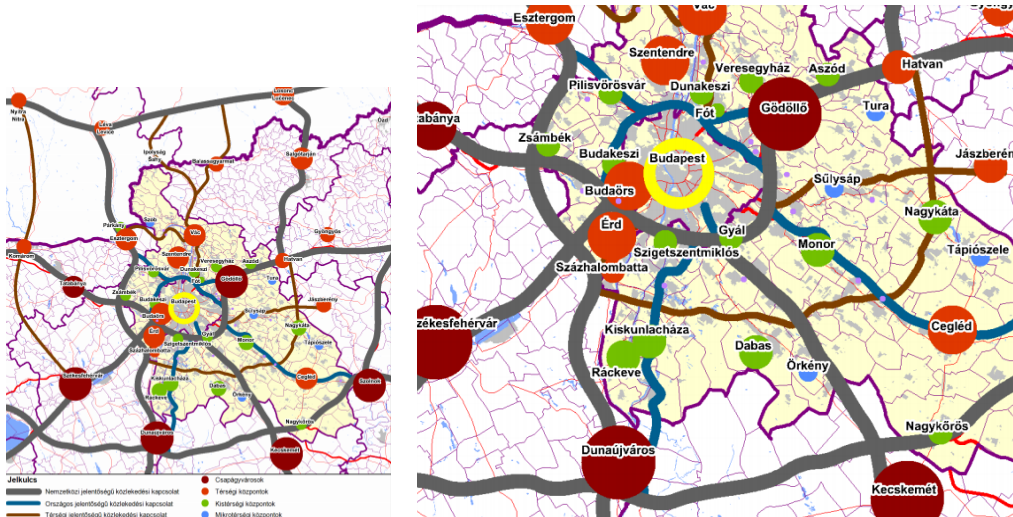
El tudnám képzelni, hogy a Molnár László Árpád-féle új M6 vonal folytatása lenne ez az elkerülő. Kéretik a fentebbi rajra visszanézni. Az új elkerülő onnan indulna, ahol az északi új M6 szakasz kezdődik, illetve ahol találkozik a régi M6-tal. Innen mehetne elvileg párhuzamosan lekövetve az M0-t az M3-ig. Esetleg beköthetne az M31-be is.

Csak arra kellene ügyelni, hogy ez az elkerülés ne okozzon nagy elkerülést, mert akkor nem fogják használni, tehát ne gondoljon senki az ősrégi második, belső körgyűrűre, melynek nyomai sajnos még látszanak a mai koncepcióban. Ezek lejegyzése pedig hasznos pénzt hozna az új nyomvonalnak.

Ma a főváros csak Csepel-szigetet keresztezni kettő darab új Duna-híd akar építeni. Lehet, hogy e kettő helyett értelmesebb lenne az M1-M3 kapcsolat új Duna-hídját megépíteni!

Természetesen az előbbinél jóval rövidebb közvetlen M1-M3 kapcsolat is elképzelhető!

Ehhez alapul szolgált:



[http://www.pestmegye.hu/images/2014/Teruletfejlesztési\\_dokumentumok/Koncepcio\\_megyei/Pest\\_Megyei\\_Teruletfejlesztési\\_Koncepcio\\_-\\_II.\\_kotet\\_javaslattevo\\_fazis.pdf](http://www.pestmegye.hu/images/2014/Teruletfejlesztési_dokumentumok/Koncepcio_megyei/Pest_Megyei_Teruletfejlesztési_Koncepcio_-_II._kotet_javaslattevo_fazis.pdf)

A fentebbi rajz barna színű vonala benne van a legújabb OTT-ben is.

A tervezett főutak

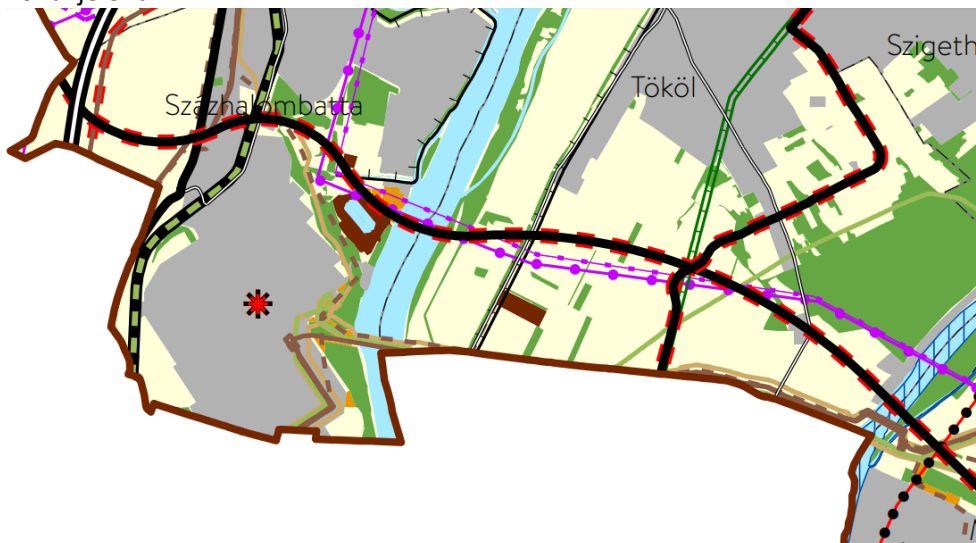
12.	97. sz. főút:	Gentapán - Koszeg - (Ausztria), Szombathely elkerülő
13.	100. sz. főút:	Bicske térsége (M1) - Százhalombatta - Újhartyán (M5)
14.	131. sz. főút:	Komárom (10. sz. főút) - (Szlovákia)
18.	300. sz. főút:	
19.	312. sz. főút:	Albertirsa (4. sz. főút) - Tápiószentmárton - Nagykáta - Jászfényszaru (32. sz. főút)
20.	338. sz. főút:	Nyíregyháza nyugati elkerülő (36. sz. és 38. sz. főút)

A barna vonal lényegében e kettő együtt. Különösen érdekes a 100. sz. új főút Bicskétől Újhartyánig, tehát az M1-től az M5-ig vezetése, nagyon régi elképzelése! Közben egy új Duna-híddal Százhalombattánál, mint tervezett híddal:

6.	Budapest (10. körút) - Budapest (10. körút)	100. sz. főút
7.	Százhalombatta-Tököl	(új főút)
8.	Adony - Ráckeve	

Azaz:

a rajzon a tervezett főutat középen folytonos fekete, a két szélén egy-egy piros, szaggatott vonal jelenti



<https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=A1800139.TV&targetdate=&printTitle=2018.%20C3%A9vi%20CXXXIX.%20t%20C3%B6rv%20C3%A9ny>

A javaslatomhoz felhasználtam:

- Molnár László Árpád elnök-vezérigazgató úr ötletét az M6 mai M0-on kívül való vezetésére,
- az M100 gondolatát, melynek eredeti változata is tőle származhat,
- Fleischer Tamás úr minimális autópályahosszra törekvő „boríték-elvét”,
- A 100 sz. és a 312 sz. főút gondolatát, melynek szerzőjét, ötletgazdáját sajnos nem találtam meg. Régi gondolat lehet, mert a korábbi és a mostani OTrT-nek is szerves része távlati főútként.

Az indítékok:

- a tranzitforgalom levétele a mai M0-ról, így lehetővé tenni azt, hogy az M0 képes legyen betölteni a fővárosi úthálózati szerepeit,
- az M1-M3 közvetlen kapcsolat biztosítása a mai M0-on kívül.
- az M1-M5 kapcsolat rövidre zárása, szintén a mai M0-on kívül.
- Az egyenkapacitás biztosítása, a kapacitáshiány megszüntetése a sugár irányú és a gyűrű alakú gyorsforgalmi utak között.

A várt eredmény: jelentős forgalmi átrendeződés.

A javaslat felfogható második M0-ként, M00-ként, ha a javaslatban meghagytam volna az M0 jelet.

Az alábbi rajzon fekete színű a javasolt új gyorsforgalmi úthálózati elem jele, míg pirosak a felhagyott ilyen szakaszok, melyek közül több értelemszerűen átkerülhet önkormányzati kezelésbe is.

A mai M0 pirossal látható, a Csepel-szigetre tervezett két híddal együtt. Ezekon kívül látható az újabb gyűrű, mely az M100-ból, M1-ből és az M3-ból áll, tehát nincs új M0. Az M1 és az M3 között a Duna metszéspontja az elválasztó pont.

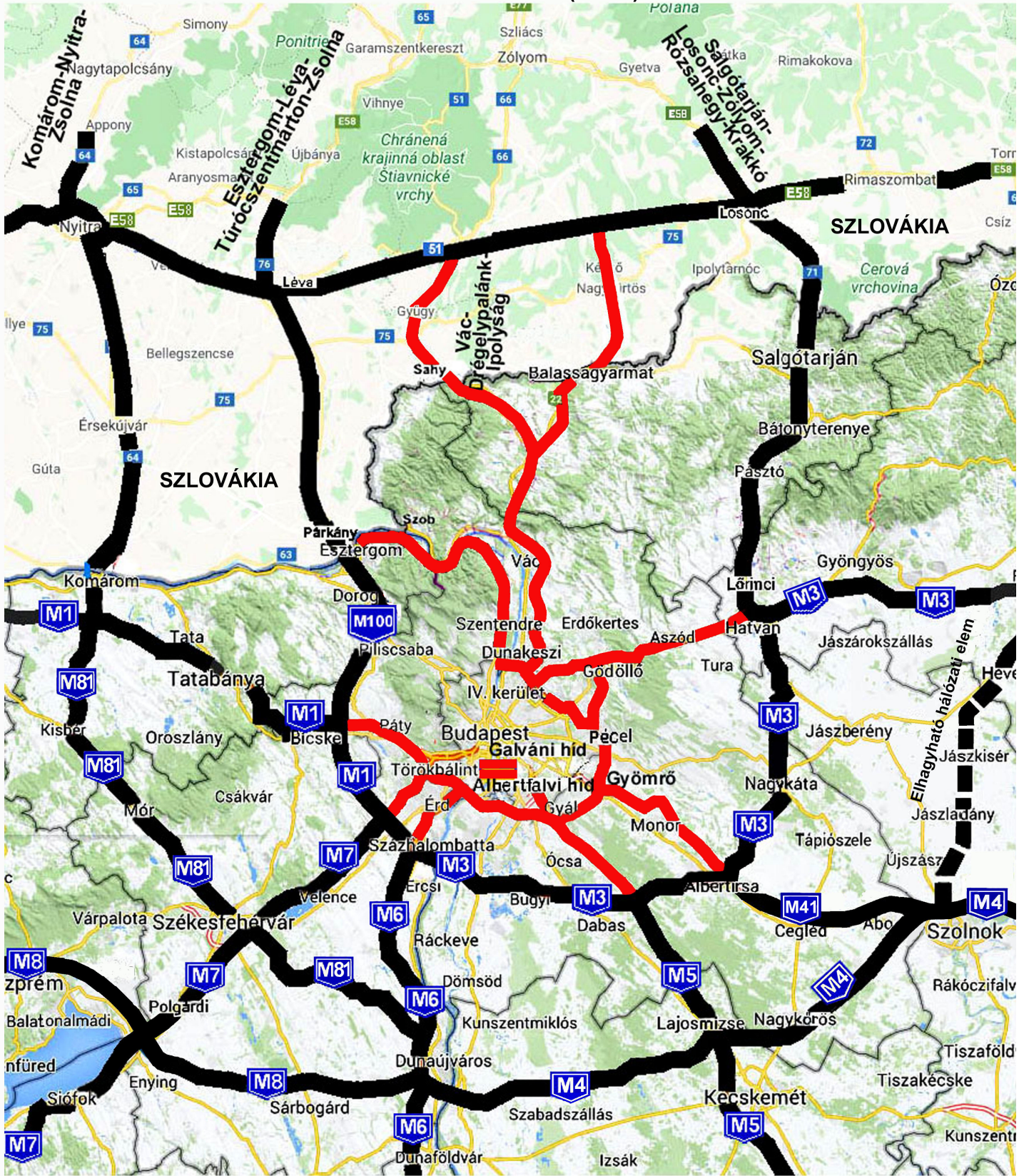
Az új M3 követi a 100 és a 312 sz. főutak nyomvonalát. Mivel ezt sok szempontból átgondolták, és valószínűen ez veszi igénybe legkevésbé a természetvédelmi területeket, ezt a nyomvonalat fogadtam el első javaslatként M3-nak. Nyilvánvaló, hogy a százhalombattai hídtól kezdődően kereshető a fővároshoz közelebbi nyomvonal is, amely mondjuk Aszódnál metszi az M3-at Hatvan helyett.

Az M8 az eredeti elképzelések szerint az Alföldön is M8, mert a vége nem az M4-nél volt, hanem felkanyarodott az M3-hoz. Én a Dunáig M8-nak, innen pedig M4-nek neveztem a vonalat, mert elhagyni javaslom a Szolnok és a Hatvan közti korábbi M8 szakaszt. Ez nagy pénzt takarít meg, mely az új szakaszra felhasználható.

Hatalmas összegek forognak fönn:

- a mai M0 északi és nyugati szektora úgy, hogy annak a kb. 75%-a alagútban menne,
- a Galvani-híd és az Albertfalvi-híd építése Csepel-szigeten, a hozzávezető és elvezető utakkal együtt,
- a körvasutas vasútfejlesztés, dunai vasúti alagúttal, az M5 nevű észak-déli irányú metróépítéssel (csak ezt 500-1200 milliárd Ft-ra becslik,
- a mai M0 egyes szakaszainak fokozatos sávszámnövelése az egyre szűkebb, költségesebb környezetben.
- Az M1 és az M7 tervezett 3-sávósítása, hasonlóan az M5-é Kecskemét és a mai M0 között.

## "RIGÓ MIHÁLY JAVASLATA AZ ÁLLAMI GYORSFORGALMI UTAK BUDAPEST TÉRSÉGI SZAKASZAIRA (2020.)"



- ÁLLAMI GYORSFORGALMI HÁLÓZATI ELEM**
- HELYI - VAGY ESETLEG ORSZÁGOS JELENTŐSÉGŰ HÁLÓZATI ELEM**

A Galvani-híd építésének indoka a meglévő hidak és az Üllői út tehermentesítése. Hasonló volt az érvelés az M0 (déli) Duna-híja, a Lágymányosi-híd (ma Rákóczi), a Megyeri-híd (az M0 északi hídjá) esetén. Az élet mindannyiszor rácsfolt az elvárásokra. Nem lesz ez más a Galváni-híd esetén sem! Az említett hidak esetén azzal súlyosbodott a helyzet, hogy az eddig forgalommentes utakra, területekre hatalmas forgalom zúdult. Így lesz ez a Galváni-híd esetén is.

[https://levegomunkacsoport.blog.hu/2020/01/23/galvani\\_hid\\_sem\\_tehermertesitene](https://levegomunkacsoport.blog.hu/2020/01/23/galvani_hid_sem_tehermertesitene)

Nem felejthető az sem el, hogy a Galváni-hídon túl még az Albertfalvi-híd építését is szükségesnek tartják egyes erők, annyira, hogy elsőként a kettő közül ezt építenék meg.

A javasolt úthálózati rajzon látható, hogy a mindkét híd a város közepén épülne meg, tehát ide autópályát vinni vétek lenne, azaz mindkettő fővárosi érdekű. E két híd költsége hatalmas. Szerintem ennek is lenne jobb helye Százhalombattánál, amely valóban a főváros érdekét szolgálná.

Jól látható, hogy ebből kihagytam a mai M0 ma még hiányzó északi és nyugati szektorát. Szeretném felhívni a figyelmet az előbbi szektorokat alapvetően érintő Buda városrész mostoha közösségi közlekedési helyzetével.

Budán nincs metró, gyér a vasúthálózat, a villamos hálózat, a HÉV pedig csak a periférián halad!

**A ma elképzelt 500-1200 milliárd Ft-os körvasúti és M5 fejlesztési (H5 összekötése a H6-tal és a H7-tel), dunai vasúti alagúttal, program itt semmiféle változást sem hoz.**

**Helyes lenne minden M0 továbbfejlesztés ELŐTT megvizsgálni a közösségi közlekedésfejlesztési lehetőségeket Budán!**

**Nem biztos az, hogy ezeket a városi közlekedési gondokat a méreg drága, alagútban vezetett, állami autópályákkal kell megoldani.**

Úgy tűnik, hogy van itt pénz a körvasútra, a Galvani-hídra, az alagutas M0-ra, de a hasznosság minden esetben megkérdőjelezhető. Főleg, ha régi vágyak, túlhaladott elképzelések (körvasúti fejlesztés kontra kompakt város elképzelés), megmerevedett beidegződések megépítéséről van is szó. Kevesebből hatékonyabb megoldás születhetne.

**Javaslom, hogy a mai M0 északi és a nyugati szektorának sorsáról csak az M6, az M1, és az M3 mai M0-on KÍVÜLI vezetése, és a budai közösségi közlekedés lehetőségeinek feltárása UTÁN szülessen döntés!**

Természetesen még rövidebb, a fővároshoz még közelebbi nyomvonal is elképzelhető!

2.4 A dunaújvárosi és a szekszárdi hidak hálózatba kapcsolása, az előtte-utáni útszakaszok kiépítésével.

Nyilvánvaló, hogy az előbbieket pénzigénye nagy. Tudom, hogy ezekben az években rengeteg pénz megy majd a gyorsforgalmi hálózatba.

**Mindennél előbb a korábbi hibák nehezét kellene megszüntetni és csak azután kellene az új hibákat elkövetni.**

Végül fogadjuk meg Molnár László Árpád úr javaslatát:

„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.”

[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/)

**Az M0 bezárásának sorsáról csak az előbbi lehetőségek kialakítása, megvalósítása UTÁN lenne szabad dönten.**

**Lehet, hogy nem kellene nekünk alagút nagyhatalommá válnunk?**

Szeged, 2020. február 16. és 2020. március 9.