



TISZTELT ZSÁMBÉKI POLGÁROK!

Az elmúlt időszakban felerősödtek a viták a városunkat elkerülő utakkal kapcsolatban, ezért fontosnak tartjuk, hogy tájékoztassuk Önöket azokról a körülményekről és érvekről, amelyek a képviselők többségének álláspontját támasztják alá.

Az Esztergom és az M1-es autópálya közötti főút (projektnév: **Esztergom és Esztergom–Zsámbék tengely környezetében lévő települések az M1 autópályával, illetve az 1. sz. főút közötti összekötést biztosító út**) továbbtervezése tárgyában májusban egyeztetést folytattunk a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF) képviselőivel. Ezen a jóhiszeműségünket kihasználva olyan személy is részt vett, akit nem hívtunk meg, de eléggé sérelmezzük, hogy így egy el nem fogadott terv részletei kerültek a nyilvánosság elé. Sérelmezzük azt is, hogy kihasználva a helyzetet, és erre hivatkozva több olyan állítás is elterjedt a városban, amely számunkra is új, és nem fedi mindenben a valóságot, viszont alkalmas arra, hogy indulatokat gerjessen. Ezért is tartjuk fontosnak, hogy az út tervezésének előzményeiről, a tervezés szakmai szempontjairól, a tényekről és az általunk képviselt értékekről most közvetlenül is tájékoztassuk Önöket.

A vita hangneme már eléggé eldurvult, ezért kérjük, hogy azt igyekezzünk egymást is tiszteletben tartva tovább folytatni, hiszen az ellenvélemény nem lehet ok arra, hogy indulatokat generáljunk, és egymásnak ugrassuk az ellenvéleményen lévő városlakókat. Ettől mi is tartózkodunk. Érthető, hogy a helyzet heves érzelmeket vált ki, hiszen a környezetünk változik, és ez az egyes lakóközösségeket különböző mértékben fogja érinteni.

Ki vagyunk téve, mint a központi régió egyik települése, olyan hatásoknak is, amelyek tőlünk függetlenek, de mivel az országos vagy regionális érdekek mindig magasabbak, így az elkerülő út szükségességének tényét és azt, hogy egy út kialakításának vannak magasabb szintű szempontjai is, adottságnak kell tekinteni, vagy legalábbis a mozgásterünk ebben eléggé korlátozott. Ennek persze egyszerre van előnye és hátránya is a számunkra, és nem túl bölcs dolog olyat követelni, hogy egy adottságnak csak az előnyös oldalát válasszuk mindig, mert túrni kell azt is, amit lehet, hogy nem annyira szeretünk. Viszont a feszült helyzet ellenére sem kívánunk a zárt ajtók mögé elbújva dönteni, felvállaljuk a vitát, és talán látják azon szándékunkat is, hogy a különböző lakossági igényeket és szempontokat mérlegelve a lehető legjobb, felelős döntést hozzuk.

ELŐZMÉNYEK

A Zsámbékot elkerülő út, mint ötlet, már a 70-es években téma volt az érintett települések akkori tanácsainak tagjai között, mert már akkor nagy teher volt a településeken átmenő teherforgalom, majd két évtizede elkezdődött egy nyomvonal kijelölése is Zsámbéktól keletre. Sok cikluson keresztül, több országgyűlési képviselő is kampányolt a tervekkel, de végül csak vártunk, és hosszú évekig nem történt semmi.

A 2006–2010-es önkormányzati ciklusban felmerült egy a Nyakas-hegy nyugati oldalán elhaladó út terve is, amely az európai É–D-i közlekedési folyosó része lett volna. Az előkészítést végző szakemberek és a kormány képviselői már akkor nyilvánvalóvá tették, hogy két ilyen nagy beruházás egymáshoz közel nem fog tudni megvalósulni. Így 2009-ben Lovas Lajos polgármester úr már aláírt egy hozzájárulást a keletre tervezett, akkor még 2x1 sávú nyomvonalú elkerülő úttal kapcsolatban, amely kb. 250 méterre a lakóházaktól vitte volna el az északról délre tartó kamionokat. Mindannyian örültünk az út hírének, de sajnos a megvalósulás akkor is elmaradt, viszont a végleges nyomvonal akkor gyakorlatilag eldőlt.

A 2010–2014-es kormányzati ciklusban született két fontos döntés az úttal kapcsolatban: 2x2 sávú legyen, és 2020 előtt valósuljon meg. A kormány úgy döntött, hogy a tapasztalat az, hogy a 2x1 sávú utak nem felelnek meg eléggé a közlekedési szokásoknak, az előzésekkor magas a baleseti kockázat, és ennél az útkategóriánál ezeken a közúti szabványokon változtatni kell. Ennek szellemében újra megvizsgálták több szempontból is a lehetséges nyomvonalakat, született egy a Zsámbékot

nyugatról és egy a Zsámbékot keletről elkerülő nyomvonal, de az Észak-Dunántúli Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség, 33 hatóság, szervezet és önkormányzat bevonásával lefolytatott előzetes vizsgálati eljárást követően csak a városunktól keletre húzódó nyomvonalat találta elfogadhatónak.

A tervezés során ez a keleti nyomvonal, már a korábbiakhoz képest is, nagy örömeinkre, távolabb került a lakókörnyezettől. Így a legközelebbi pont az út tervezett tengelye és a lakóházak között már 449 méterre nőtt, messzebbre, mint ahogy a 4 évvel ezelőtti előzetes tervekben volt.

2013. év végén a Zsámbékon áthaladó út közben 3 számjegyű főúttá vált, ami része volt az országos közlekedési hálózat felülvizsgálatának. Hirtelen megnövekedett a forgalom is. A korábbi napi 650 kamion helyett napi 900 is áthaladt a településen. Ennek alkalmából Csenger-Zalán Zsolt országgyűlési képviselő úr, akkor még Zsámbék polgármestereként 2014 májusában fórumot hívott össze a NIF, a Közútkezelő és a környékbeli polgármesterek és polgárok részvételével, ahol az aktuális problémára válaszul az új elképzelése és annak paraméterei is bemutatásra kerültek, tehát azóta ismert ez a megoldás. Már 2013-ban hírt kaptunk a médiából is arról, hogy a kormánynak szándéka az elkerülő utunk megépítése, és erre határozatot hozott, és forrást is elkülönített. Fenti okok miatt 2015-ben született meg egy új közlekedésiút-kategória: a „gyorsút”, amely kétszer kétsávos út, minimum 2 km-enkénti lehajtási lehetőséggel, és minimum 15 km-enként kialakítható szintbéli csomóponttal.

A TERVEZÉS JELEN FÁZISA

Most a 102. sz. út tanulmánytervének és a környezetvédelmi hatásvizsgálatoknak az elkészítését és a környezetvédelmi engedélyének megszerzését a NIF Zrt. megbízásából egy tervezői konzorcium végzi, amelynek vezetője a Via Futura Kft. A beruházó tájékoztatott arról, hogy az út előkészítő tervezési munkálatai megkezdődtek. A különböző hatásvizsgálatok és végleges nyomvonalterv-javaslat kiadására 150 nap áll rendelkezésre az április 19-i szerződéskötéstől számítva.

Az 102. sz. főút tervezett nyomvonalát tehát az eredeti elképzelésükhöz képest távolabbra tolták (a legközelebbi háztól 449 méter), míg a tervekben az ún. kis déli elkerülő út (1105. sz. út), amely a szomori úti elágazástól a herceghalmi útig tartana, elkerülve a várost, közvetlenül a lakóépületek mellett haladt volna a terveik szerint. A 102. sz. út a Tök és Perbál közötti szakaszon, a töki területen lévő Gomba telep útjával szemben lesz összekötve a településeken áthaladó főúttal, míg zsámbéki területen a herceghalmi úton kialakuló új körforgalmi csomópontban csatlakozna a meglévő úthálózathoz. A pátyi útnál külön szintű kapcsolat lesz, tehát felmenni a 102. sz. útra csak a herceghalmi útnál lehet majd, aminek oka a gyorsút kritériumainak való megfelelés.

A NIF Zrt. képviselőinek elmondtuk, hogy támogatjuk az elkerülő utakat, de a nyomvonaluk, érthetően, lakossági tiltakozást fog kiváltani a Kálvária környékén. Néhány nappal később erről szóban tájékoztattam a Kálvária-domb lakóközösséget. Két héttel később sikerült megszervezni a NIF Zrt. és a Via Futura Kft. képviselőivel egy egyeztetést, amelyen egy helyi közlekedési szakember is jelen volt, és a bevezetőben említett Határ úti lakos. Itt próbáltunk először tájékozódni a tervezés során felmerült új megoldásokról, és egyeztetni azt, mik a lehetséges elmozdulások a tervezett állapottól. Az egyeztetés konstruktív légkörben folyt.

Több nyomvonal-lehetőséget tekintettünk át. Közben kiderült, hogy a herceghalmi csomópontunktól a 102. sz. főút nyomvonalát már nem a Herceghalmi úton képzelik tovább vezetni, hanem egy későbbre tervezett kiegészítő szakaszt, amely Bicske irányába vezet, már most megvalósítják. Új autópálya-csomópont is kialakításra kerülne a herceghalmi és bicskei meglévő csomópontok között. Így teremtődött meg végül is a műszaki feltétele annak, hogy a Kálvária szomszédságából távolabb kerüljön a tervezett 1105. sz. út nyomvonala. Ugyanakkor felvetettük a Határ úti lakóterület jobb védelme érdekében, hogy kerüljön távolabb a 102. sz. út a településtől. Ott ígéretet is kaptunk, hogy megvizsgálják, hogy még 200 méterrel eltolják az utat a jelenleginél is. Így az 650 méterre lenne már a lakott területektől. A NIF Zrt. képviselője elmondta, hogy a rendezési tervünkben jelölt 30 m védérdősáv kialakítását is vállalják.

Felmerült a Békás-patakon túl vezető nyomvonal kérdése, de az útnak így már eléggé kedvezőtlen geometriai adottságai lettek volna, jóval hosszabb nyomvonala lett volna, a bevezető szakaszokkal és azok forgalomnövelő hatásával együtt. Ennek lehetőségét később, mindent mérlegelve azért is elvetették, mivel a patak és a Zsámbéki-medence élővilágára gyakorolt hatása jelentős, és komoly költségtöbbletet is jelentett volna.

A megbeszélés végén úgy álltunk fel, a jelen lévő Határ úti zsámbéki lakó egyetértésével is, hogy elfogadtuk a korrekciót, és sikernek könyveltük el az eredményt. Ezután javaslatot tettem a Határ úti közösségnek, hogy az általuk kijelölt küldöttséggel ülünk le tájékoztatásra és információcserére. A megjelentek kifejezték, hogy elégedetlenek az eredménnyel, és csak egy, a patakon túl futó nyomvonalat tartanak elfogadhatónak. Kérésüket papírra vetették, ezt továbbítottam a NIF Zrt. felé, amelynek projektfelelősével és tervezőjével folyamatosan kapcsolatban vagyunk.

Május 25-én a Zsámbéki Medence Tájvédelmi Egyesület tárgyalta az elkerülő út ügyét. Itt lehetőségünk nyílt egy konstruktív beszélgetésen tájékoztatni a csoport tagságát a rendelkezésre álló információkról.

Május 26-án a Via Futura Kft. képviselője tájékoztatott arról, hogy a további egyeztetések (Mány, Bicske) eredményeképpen véglegesült az, hogy a Kálvária-dombtól kb. 1 km-re lévő nyomvonalat fogják javasolni elfogadásra, míg a településtől keletre futó 102. sz. főút esetében még további 50 méterrel távolabb kerül a tervezett nyomvonal, vagyis a megrendelő felé tett javaslat szerint a legközelebbi zsámbéki lakóháztól az elkerülő nyomvonal 700 méterre kerül.

Közben a folyamatos FB-os tájékoztatásnak kialakult egy új fóruma, ahol a résztvevők a bevált, 1700 fős Zsámbéki Polgárok csoporttal szemben egy szűk kört elérő csoportot hoztak létre, amelyből az elkerülő út mellett szóló érveket képviselő polgárt kizárták, arra nem voltak kíváncsiak. Személyeskedő megjegyzésekkel, valótlan adatokkal tarkított kommunikációt folytatnak az oldalon, ezért a tagjainak jeleztem, ha valóban fontos a közös gondolkodás a számukra is, továbbra is nyíltan folytassuk ezt. Sajnos, a javaslatom nem talált nyitott fülekre. Ezzel a közösséget bomlasztó magatartással az önkormányzatunk nem ért egyet, részben a hangneme miatt, részben pedig, mert egy szűk csoportérdeket képvisel, és nem a városfejlesztés összetettebb célrendszerét. Természetesen hivatalos levelezés formájában a Határ úti lakók képviselőinek továbbra is a rendelkezésére állok, és az új fejleményekről őket azon az úton is tájékoztatni fogom.

Álláspontunk szerint, a fentiek ellenére is, maximális erőfeszítéseket tettünk és teszünk a Határ út menti lakók érdekében, és kérem, ismerjék el, hogy ez nem volt eredménytelen! Kérjük azt is, hogy fogadják el, hogy olyan ügyet nem tudunk képviselni, amelynek szélsőséges következményei vannak! Valljuk, hogy nekünk képviselőként a város komplexebb városfejlesztési szempontjaiért is felelősséget kell vállalnunk, még ha ennek vannak olyan aspektusai is, amelyek részleteikben annyira nem előnyösek.

A LEHETSÉGES JÖVŐ

Összefoglalva tehát, megépülnek a településünkötől nagy távolságban elhelyezkedő utak, amelyek délről és keletről is elkerülik Zsámbékot,

- mentesítik városunk főútjait a napi 650-900 kamiontól,
- jelentősen javulna a közlekedés biztonsága bel- és külterületen egyaránt,
- megtartanánk településünk terjeszkedési lehetőségét a jövő számára,
- nem romlanának tovább műemlékeink, lakóházaink, és nem szennyeznék közvetlenül településünk levegőjét a károsanyag-kibocsátásukkal a járművek,
- gyermekeinket útnak indíthatjuk kerékpárral iskolába anélkül, hogy az életükért aggódnánk,
- az úthoz legközelebb élő polgárok számára is kellően nagy távolságot biztosítanak a zaj és légszennyezés elkerülése céljából a távol tartott utak, és még az uralkodó szélirány is mindkét út esetében ezt támogatja,
- a közelben megmarad sértetlenül a kirándulásra, kutyasétáltatásra és a sportolásra is alkalmas, a medencén végigfutó Békás-patak élővilága, a jövő nemzedéke számára is élvezhető módon,
- az ott lévő természeti értékeket nem nyomhatná agyon senki későbbi ipari fejlesztésekkel, mert ez az úttípus nem is engedné a tetszőleges helyeken való felhajtást,
- a kamionok sebessége ugyanakkora marad, mint a 2x1 sávós úton, mert a sebességük így is, úgy is maximált,
- a 2x2 sávós úton baleset esetén nem alakulhat ki óriási dugó, hanem egy sávon továbbhaladhat a forgalom, nem úgy, ahogy látjuk a sok balesetveszélyes 2x1 sávós főútunkon,
- a helyi vállalkozásokat maradásra bírhatnánk, és újakat pedig nagyobb eséllyel telepíthetnénk le, növekedne az erejük a versenyszférában, stabilizálódhatna a helyzetük Zsámbékon,

- új lendületet kaphatnak a herceghalmi út menti vállalkozási területek, és a szomori úton lévő laktanyánk mint gazdasági terület,
- nő az iparűzésiadó-bevételünk a településen csökkenő forgalom ellenére,
- a jelenleginél több bevétellel gyorsabb ütemben épülhet, szépülhet a városunk, és végre egy fejlődő kisváros képét vetíthetjük előre.

Ezzel szemben a közösségi érdekek elé az egyéni érdekeket helyező, kompromisszumokra nem kész álláspont eredménye a következő lehet:

- az úthossz növekedése pluszköltségeket okoz a beruházónak, amelyet nemcsak a mi pénzünkől és adóforintjainkból épít, hanem a teljes nemzetgazdaságot érinti,
- tönkretenné a patak körüli élővilágot, degradálódnának az ott lévő élőhelyek, megszűnne a turisztikai, rekreációs szerepe a Békás-patak környezetének,
- olyan távolságba kerülne az elkerülő út, ami használat közben plusz terhet róna az autósokra, vállalkozásokra, a napi üzemanyag-felhasználás növekedne,
- kevesebben használnák az elkerülő utat, és belül maradna a települések közötti átmenő forgalom, mert jó eséllyel megpróbálnák kikerülni a használatát, így az út nem érné el valódi célját,
- a 2x1 sáv a jövőbeni használat során, a balesetek esetén komoly forgalmi dugókat okozhat, az egy helyben álló kocsisorok folyamatosan káros anyagokat bocsátanak ki,
- a 2x1 sávú út teret engedhet jobban a látképet rontó ipari fejlesztéseknek Zsámbék keleti határával párhuzamosan, az elkerülő út teljes hosszában.
- a Nyakas-hegy nyugati útvonalán futó elkerülő az ottani élővilágot, természeti értékeket károsítaná, miközben helyzetbe hozná a pályázati szempontból amúgy is kedvezőbb helyzetben lévő Mányt és Bicskét, Zsámbék pedig ismét a lemaradók közé tartozna,
- a nyugati nyomvonal az ott kibocsátott füstöt és kormot az uralkodó szélirány miatt Zsámbék felé sodorná.

Célunk tehát, hogy élvezzük inkább az út településfelértékelő hatását, bekapcsoljuk a várost egy új regionális úthálózatba, ami turisztikai és gazdasági előnyökkel jár, segítsük a vállalkozásainkat abban, hogy javítsák versenyképességüket, itt maradjanak, és minél több iparűzési adót fizessenek a településünknek. Ezért nekünk is áldozatot kell hoznunk.

Ugyanakkor a Zsámbéktól keletre húzódó nyomvonal előnye az előkészítettsége és a települések aránylag nagy konszenzusa mellett, hogy itt a legideálisabb vezetni az utat, hiszen 20 éve foglalkoztak vele. Érthető az is, hogy a nagypolitika célja mindig az, hogy egy-egy beruházás lehetőleg az adott ciklusban valósuljon meg, ami egy bármilyen más ötlettel, akadályoztatással veszélybe kerülhet. Ez az út Zsámbék évtizedek óta várt, történelmi lehetősége nagyon sok szempontból.

Kérek minden zsámbéki polgárt, hogy ennek fényében, közösségben gondolkodva, támogassák az út létrejöttét. Ugyanakkor biztosítok minden aggódó zsámbékit, hogy minden lehetséges, törvényes lépést megtettünk és megteszünk a megfelelő kompromisszumokért, de Zsámbék Város Képviselő-testülete a többség akaratát és érdekeit fogja továbbra is képviselni az ügyben a jövőben is.

**Várjuk Önöket a 2016. június 16-án, 19 órakor
a művelődési házban tartandó közmeghallgatásra!**

Zsámbék, 2016. június 1.



Horváth László
polgármester



Létesítmény megnevezése:	Tervlap: A3
Esztergom - M1 autópálya, Zsámbéki szakasz 102 út, 1105 új bekötés	Dátum: 2016.05.27.
Rajz megnevezése:	Revízió: Rev 1
Eredeti és aktuális útvonal tervezetek	Rajzszám: ZS1

A 102. SZ. FŐÚT ELKERÜLŐ SZAKASZÁRÓL RÖVIDEN

- Ma naponta 650-900 kamion halad át Zsámbékon, veszélyeztetve a belső városrészen élők és közlekedők életét, közvetlenül szennyezve a városunk levegőjét és rongálva műemlékeinket és lakóházainkat.
- Egy több évtizedes terv valósulna meg a közeljövőben, de a korábbi tervekhez képest már a településtől kétszer távolabb, és sokkal biztonságosabb módon, mert a tervezett út 2x2 sávós lesz.
- 2x1 sávón is ugyanannyi kamion közlekedik A-ból B pontba, mint 2x2 sávón, és a kamionok sebessége a 2x2 sávón is ugyanannyi marad, mert azt más útügyi előírások maximálják.
- A távolra tolt elkerülő utak a szakma tapasztalata szerint egyre kevésbé töltik be az átmenő forgalmat csökkentő hatásukat, így az átmenő forgalom egyre jelentősebb része a városon belül marad.
- A távolra tolt nyomvonal hosszabb megtett utat és így több károsanyag-kibocsátást eredményez napi szinten az elkerülő út és a város között megnövekedett távolság miatt.
- Az uralkodó szélirány a füstöt, a kormot, a kellemetlen hanghatásokat segít távol tartani, ill. csökkenti azok hatását, ami Zsámbék esetében a várostól elfelé viszi a környezeti terhelés hatásait, ha a tervek szerinti főútvonal épül meg.
- 2x2 sávós út mellé nem épülhet ipari „barakk”-város, mert nem lehet rá tetszőlegesen helyen felhajtani. 2x1 sávós út esetén ez a lehetőség mindig ott lebegne későbbi veszélyként. Így megőrizhetjük Zsámbék látképét a jövőre nézve is, bár sok ismert történelmi város szélén, az értékes látnivalótól messze léteznek prosperáló gazdasági területek, ami ellentételezheti az átlagon felüli felújítási költségek előteremtését, miközben nem csökken ettől még a városok turisztikai vonzereje és lakóértéke.
- A Zsámbékon működő és az ide telepedni kívánt vállalkozások számára előnyt jelent az új út, és kevesebben döntenek majd úgy közülük, hogy máshol keressenek telephelyet, javul a város versenyképessége és megítélése a települések közötti konkurenciaharcban, így tőkeerősebb cégek letelepedésére számíthatunk.
- Az iparűzésiadó-bevétel várható növekedése egy gyorsabb ütemben fejlődő, szépülő várost eredményezhet.

A keleti nyomvonal előkészítettségének okán 2018-ban elkezdődhet az út építése. Bármilyen egyéb javaslat bizonytalan időre eltolhatja azt, akár újabb évtizedekre is.

NE HAGYJUK ELVESZNI A TELEPÜLÉS TÖRTÉNELMI ESÉLYÉT!

**VÁRJUK ÖNT IS A KÖZMEGHALLGATÁSON
2016. JÚNIUS 16-ÁN, 19 ÓRAKOR
A MŰVELŐDÉSI HÁZBAN!**

**Horváth László polgármester úr
részére**

**Zsámbéki Polgármesteri Hivatal
2072 Zsámbék, Rácváros u. 2-4.**

Tárgy : Összefoglaló a Zsámbékot elkerülő tervezett 102 sz. főútról

A Zsámbékot elkerülő tervezett 102 sz. út országos és térségi jelentőségű közlekedésfejlesztési célok megvalósítása miatt vált szükségessé, amelyek több évtizede jelen vannak a térségi tervekben, és az általa érintett települések rendezési terveiben. Az úttal kapcsolatos viták is régi keletűek. A közlekedési hálózatfejlesztési feladatok a legtöbb konfliktussal járó ügyek a város- és térségfejlesztésben.

Egy térség fejlődése, átalakulása sokszor olyan növekvő forgalmi terheléssel jár, amely egy határ után szükségessé teszi a településeken keresztül haladó forgalom kiváltását. A megnövekedett környezeti terhelés, a növekvő számú baleset, veszélyessé teszi a belterületi közlekedést, és elviselhetetlenné teszi a mellette élő lakosság életét, mindamellett a közlekedésben is fennakadást okoz, mert a gyorsabb átmenő forgalom és a lassabb települési kiszolgáló forgalom egymást akadályozzák. Ha ezek a hatások elérnek egy jelentősebb mértéket, meg kell vizsgálni, milyen lehetőségek léteznek a kiváltására. Első lépésben a forgalmi rend szabályozásának eszközével lehet élni, de egy idő után ez nem elegendő, új nyomvonalat kell létesíteni a városon kívül, amellyel az átmenő forgalom terhelésétől mentesülhetnek a belső városrészek.

Az elkerülő utak kialakításakor olyan nyomvonalakat választanak, amelyek elkerülik a települést, de mégsem túlságosan messze, annak érdekében, hogy be tudják tölteni a településeket feltáró szerepüket. Az a tapasztalat, ha ezeket az utakat a településektől messze alakítják ki, akkor kevésbé használják arra, amiért kialakították, és a forgalom egy jelentős része mégiscsak az eredeti útvonalon marad. Ha túl messze van a településektől az elkerülő út, akkor túl hosszú az út a településekig is, ez pedig tovább növeli a forgalmi, a környezeti terhelést és a költségeket.

Jelentős szempont az is, hogy az elkerülő utaknak fontos a szerepe a város gazdaságfejlesztésében is. A legkeresettebb területek a térségi jelentőségű főútvonalak és autópályák mentén vannak. A vállalkozásoknak fontos ugyanis a gyors autópálya-elérés, ebből lehetőleg minél többet, az hogy a főutak mellett jobban rátaláljanak a partnerek, illetve az utaknak a cégek szempontjából jelentős marketingértéke is van, ami tovább növeli az ezek mentén található területek értékét, így Zsámbék vállalkozás-vonzó képességét.

Zsámbék nem az elsőszámú célterülete ma a telephelyet választó vállalkozásoknak, hiszen jelentős kínálat van ebből más településeken is az autópályák menti területeken is, de még

