A herceghalmi közlekedési konferencia autópályás nézetből
2026. V. 13-15.

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a Budapesti Műszaki Egyetem műszaki doktora
dr.rigo.mihaly@t-online.hu

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

- - - - - - - - - - - - - - - -
Az eddig írt dolgozataim a szegedi Közéleti Kávéház honlapján olvashatók. Kattintson ide:
https://civilcafe.hu/RM.html
Erre kattintással előjön egy tartalomjegyzék, melyen kiválasztható az elolvasni kívánt dolgozatom.
- -

A dolgozatom elkészítése során a Google Gemini nevű mesterséges intelligenciáját használtam.
Az olvasás könnyítése céljából a következő jelöléseket használom:

- **kiemelés az idézett szövegből.**
- **kiemelés a saját szövegből,**
- idézet a Google Geminitől,
- **a saját javaslat.**

Tartalomjegyzék

1. Az új helyzet……2. old.
2. „Ez a vonat már elment”……2.
3. Mi lehet a közlekedési minimum?……4.
4. Az első szekció előadásai:……4.
5. Ami elfogadhatatlan……16.
6. A javaslataim logikai sorrendben
   - 6.1 A jövőnk a rácsos autópálya hálózat legyen! ……16.
   - 6.2 A jövőnk a rácsos autópálya hálózat legyen! ……17.
   - 6.3 Készüljön végre egy elemzés, amely összehasonlítja egymással a sugaras-gyűrű hálózatot a rácsossal!……17.
   - 6.4 A forgalmi sávok száma legyen a gondolkodásunk alapja!……23.
   - 6.5 Az új generációs körforgalmak……25.

A Budapesti és Pest Vármegyei Mérnöki Kamara az idén is megrendezte az egykori Hamarné Marika által kezdeményezett balatonföldvári, majd a siófoki éves közlekedési konferenciát most Herceghalmon a Közlekedésfejlesztés Magyarországon 2026 címen.
A konferencia előadásait, 7 videóit a 6 szekcióban itt lehet megtalálni:
https://www.youtube.com/playlist?list=PLysOCQlgiaxkvfjBnEg2YQhYzKgyufDxQ

1. Az új helyzet

Hazánkban országgyűlési választást tartottak 2026. IV. 12-én, azaz a konferencia időpontja előtt egy hónappal.
Ezen a konferencián szoktak a minisztérium vezetői igét hirdetne, azaz kormány közlekedéspolitikáját bemutatni a fő csapásirányokat, a kormány prioritásai, mindazt, amihez elvárják a mérnökök igazodását. Itt szokták kinyilvánítani szakmánk kinevezett nagyjai végtelen hűségüket a megjelent politikusoknak.

Mivel a korábbi minisztérium mandátuma már lejárt, és az új minisztérium még nem állt fel, hiszen a konferencia idején még csak a leendő miniszter személye volt ismert, a konferencián sem a megelőző, sem a következő minisztérium képviselői nem jelentek meg.
A konferencia így árván maradt., ami új jelenség.
Szintén kihagyta most ezt a magasságot a Magyar Mérnöki Kamara elnöke is, aki pedig mindig a legelsők között mondta el magvas elveit a minisztériumi vezetők közt.
Lehet azonban az, hogy ez egy jó lehetőség arra, hogy a szervezők megkóstolják a politikától távol maradás előnyeit. Vajon élnek vele? A köszöntések videó:
https://www.youtube.com/watch?v=arDeO1j5W-c&list=PLysOCQlgiaxkvfjBnEg2YQhYzKgyufDxQ&index=1

2. „Ez a vonat már elment” – de attól még a megnyitó vendégek rangos külföldiek voltak

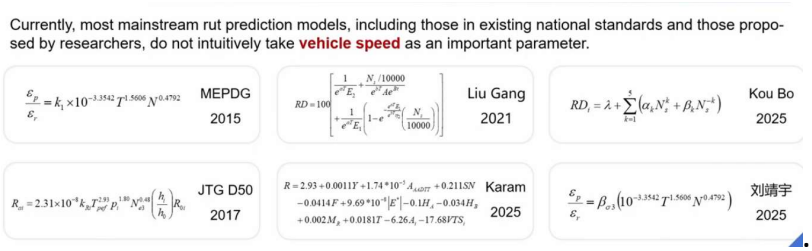
Fontos ember nélkül mégsem maradhat egy pesti konferencia. Ezért elővették a P esti Mérnökkamara kínai kapcsolatát, a Shandongi Közlekedési Egyetemet.
A rektorhelyettes a kedves üdvözlést követően egy remek tolmács segítségével elmondta, hogy a jövetelük célja a kapcsolatépítés. Utána a dékánhelyettes asszony adott elő.





...

Témája a pavement rutting modelling, azaz a burkolati nyomvályú modellezése volt. Ez itthon is nagy téma! Bemutatta, hogy a kínai egyetemen európai szintű kutatómunka folyik. A bemutatott kísérlet komoly matematikai apparátust használ:





...

Láthattunk egy jól felszerelt aszfalt labort is. Meglátva az előadásában a jobb oldalra bemásolt jelüket, sajnáltam, hogy a magyarok nem jelezték nekik az egyik legnagyobb hazai gondot, az aszfaltok szinte nulla élettartamát.

Az oltárra tett kínai ábrán ugyanis a kínaiak három szót emeltek ki: a biztonság és a fenntarthatóság mellett harmadikként a durability= tartósság szó szerepel.

Itthon a tartósság szó a magyar aszfaltszabványban még véletlenül sem fordul elő! Lehet, hogy az aszfaltminőségről is lenne használható tapasztalatuk, hiszen a magyarok a német aszfaltszabványok betegségeit mintha nem lennének kikerülni. A kínaiaknak vannak a hazaihoz hasonló klímájú területeik, ahol szinte hihetetlen méretű útépítések zajlanak, tehát lehet tapasztalatuk.

Sajnos ez egy megkésett előadás, hiszen egyrészt az EU vezetői nem csak az oroszokról, hanem a kínaiakról is le akarnak szakadni, el akarnak válni. Másrészt az isteni magyar nép épp ezen a tavaszon zavarta el azt a kormányt, amely a keleti kapcsolatokat nagy erővel, eredményesen kiépítette. **Lehet, hogy valakik majd ezért nem kapnak nagy dicséretet?**

3. Mi lehet a közlekedési minimum?

Külön szekciót adtak megszólalni egy mozgalomnak, mely a közlekedési minimum nevet vette fel. A szekció a kettes.

A választások előtt egyértelmű volt, hogy Magyaraországon senki nem ért egyet senkivel semmiről. A társadalom darabokra tört.
Az feltörekvő párt tagjainak zöme azonban egy valamiben mégis szót értett: az O1G-ben. Mivel minden mást félretettek, ez elég volt a soha nem látott választási sikerhez.

Valószínűen innen ered az, hogy valami kevésben jó lenne a közlekedési szalmában is azonos elvet vallani. A társadalmi minimum mintára egy csoport felvette a közlekedési minimum nevet.

A szakma sok elvet ismer, a közlekedési megoldásokra. Lehet, hogy túl sokat is. Annyit, hogy újat ki sem kellett használni. Még az is előfordul, hogy a sok elv egymással is ütközik!

Ez a csapat ezen sok elvből kiválogatott néhányat, azt minimumnak kinevezve, és leírta. Majd ezzel házalni kezdtek. Azt szeretnék elérni, hogy a társadalom ezeket fogadja el, olyannak, mellyel sok mérnök egyetért. Ez szerintük megkönnyítené a laikusok parttalan közlekedési vitáinak rövidítését.

Úgy lett, hogy a csoportba azon szakemberek kerültek be főleg, akik a megelőző kormány, és minisztérium munkáját éles kritikával fogadták, mint az majd a megszólalásokból ki fog derülni. Abban bíznak, hogy mivel az új kormány és minisztérium nézetei is közel állnak ehhez, az újak nagy eséllyel támogatják a közlekedési minimum elvgyűjteményt.

4. Az első szekció előadásai:

https://www.youtube.com/watch?v=T1_8QXOXqRY&list=PLysOCQlgiaxkvfjBnEg2YQhYzKgyufDxQ&index=2

A közlekedési konferencia egyetlen előadása, amely az autópályákkal, a hálózatfejlesztéssel foglalkozik, ebben a szekcióban hangzott el Ajtay Szilárd úr által.

A szekció moderátora az Thoroczkay Zsolt úr, aki az eddigi minisztériumok szinte örökös főosztályvezetője, aki valószínűen ugyanezt a posztot fogja betölteni majd az újban is. Legalább 10 különféle minisztert nyűtt el eddig, mert a

miniszterek csak úgy röpködtek körülötte. Kb. 20 éve dolgozik a minisztériumi Közúti Főosztályon, többnyire vezetőként, ami azért a mai világban nagy teljesítmény, melyet egy életvitel workshopon, mint a rugalmas illeszkedés, egy sikertörténet mintájaként lehetne tanítani!
A video helyeire az időpont megadásával utalok.
Thoroczkay Zsolt mondta:



1:30 Ajtay Szilárdot a barátja, és volt kollégája.
10:00 Együtt dolgoztak a minisztériumban, akitől sokat tanult. A töretlen hite neki példaértékű volt.



Ajtay Szilárd mondta:
11:00 2014-ig dolgozott a minisztériumban, azaz kb. 10 éven át, mint főtanácsadó. Törvényeket terjesztett elő, hálózatfejlesztési programokat gyártott. Az egyik fő műve a Nemzeti Közlekedési Stratégia, az NKS, melynek minisztériumi témafelelőse volt. (Az NKS volt az elmúlt 30 év legdrágább koncepciója, melybe szinte minden nagy magyar tervezőintézet bedolgozott. Az anyag végül több ezer oldal lett. Furcsa, hogy elkészülte után nagyon gyorsan a kukába dobták, és minden ment úgy, mintha az NKS nem is lett volna. – RM)
12:00 2013 körül egy NKS Tézisek nevű anyagot kalapáltak össze Szúcs Lajossal, az akkori főosztályvezetővel, és ezt többször a kormány elé terjesztettük, de a kormánynak nem maradt ideje elfogadni. Ez volt az előképe 2025-ben a Közlekedési minimumnak, mely ma egy 5+20 oldalas anyag.
13:00 Szerinte ez így egy alulról jövő kezdeményezés. Pénzt ehhez senkitől sem kaptak, de bízik benne, hogy a hatalmasság majd megveszi.
15:50 Olyan időszak után vagyunk, amikor a szakmai szervezetek szakmai kiállása egy ügy mellett, egy ügyért „korlátos mozgásterű” (magyarul: lapítva hallgattak, sőt féltek-RM) volt, pedig kellett volna egy kritikára képes szervezet a háttérben, akik kiálltak volna a jó ügyek mellett.

16:00 a Budapest-belgrádi vasút illetve a mohácsi híd miatt azon felháborodva 2025. szeptemberben kezdtek el dolgozni a közlekedési minimumon, melyet 2026. januárban kezdtek leírni.

17:00 Azt szeretnék, ha a szakma felvállalná, hogy a szakma szerinti optimum ez!



17:20 ..

Ezek a szakma állatorvosi lovai. Ez a legelső kritika!

18:00



A 2. kritika! Nagyon sok a 2*2 sávos út, amely forgalmilag nem indokolható. 5 munkanapot kaptak a véleményezésére! **Szétforgácsolódtak a rövidke szakaszok, azaz mindenhol épüljön valami rövidke - elven**.

(Ez volt az minisztérium legnagyobb teljesítménye az előző 4 évben!)

1. Hatékonyság

19:00 • népszerűnek látszó szakpolitikai **narratívák**

Nem biztos, hogy egy autópálya ide-oda lerakás gazdasági növekedést hoz! A költség-haszon elemzéssel óriási különbségek vannak az egyes autópályák között.

- népszerűnek látszó szakpolitikai **narratívák**
- áruszállítási szolgáltatások - tisztességes piaci **verseny**
- **döntéselőkészítő vizsgálatok** elvárt módszertana és jóváhagyása

24:00

Itt nagy a baj, valószínű, hogy ennek következménye pl. Mohács. Ma manipulálnak a költség-haszon elemzésekkel. Ellenőrző bizottság kellene mondjuk a KTI-ben. Amit fölöttünk kitalált valaki, azt kell megideológizálni a szakmának.

3. kritika!

- népszerűnek látszó szakpolitikai **narratívák**
- áruszállítási szolgáltatások - tisztességes piaci **verseny**
- **döntéselőkészítő** vizsgálatok elvárt módszertana és jóváhagyása
- eltúlzott közúti fejlesztések - **2x2/2x1**

25:30

Most az arccal a vasút felé, és az elővárosi vasúti ügyek felé jön most. Ennek az időszaka jön el. Most az autópályákat takaréklángrara tesszük?

26:00 Ma klímavészhelyzet és forráskorlátozás van, jön. Nagyon más ma helyzet, mint tizenévvel ezelőtt. Akkor mindenki hitt abban, hogy telepítjük 2*2 sávos autópályával az országot. Reméljük, hogy 10-20 év múlva, a klímavészhelyzet után, a technika, a technológia annyit fejlődik majd, hogy eljön a tiszta gépkocsik korszaka. Ismét jöhet majd az autópálya építés.

28:00 A mi anyagunkban az van, hogy csökkentsék az egyéni gépjármű használatot.

28:10 Csökkentjük az egyéni gépjármű használat dinamikáját.

28:40 Említ egy 2-1 sávos emelt szintű főutat. Mintha ezt tekintené a jövő kulcsának, mely minden hazai gondot megold. A továbbiakban rendre ezt ajánlgatja.

Az emelt szint két autópályás tulajdonság megtartását jelenti:

- **a különszintű csomópontokat, és**
- **a települések elkerülését.**

Állandó jelzője még a „gyorsított”.

(Ez az új útkategória egy nagy tévedés! – RM)

Megjegyzem:

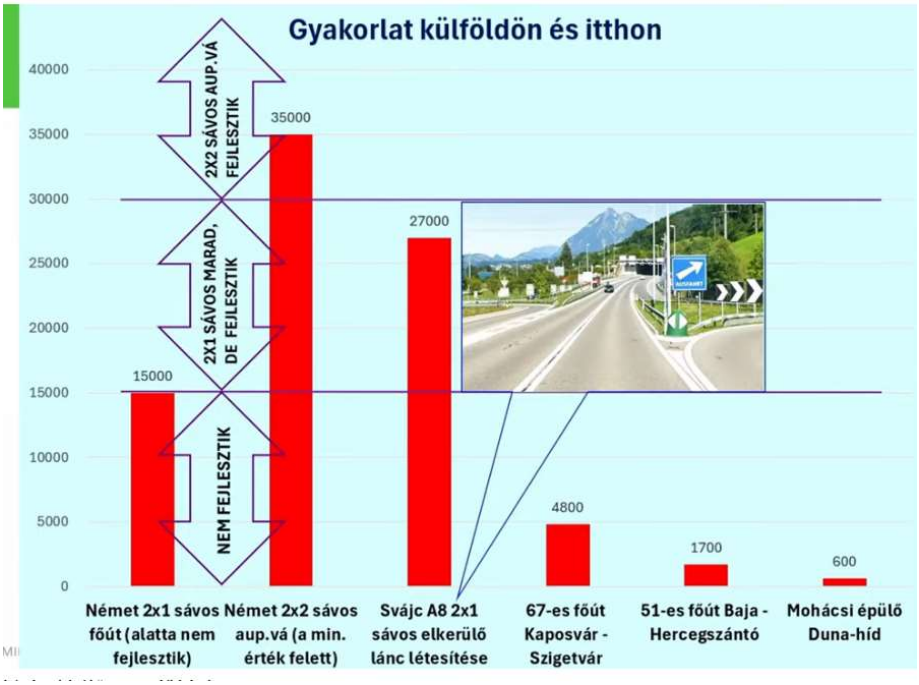
a 2*2 sávos utak voltak a Lázár-minisztérium büszkeségei, legfőbb sikerei, hiszen ezen a téren a Lázár-féle mamut minisztérium legyőzte Ausztriát!

Teljesült egy 180 éves álom. Lehetett volna ezt elérni a közúti főosztályvezető ellenállásával?

Az előadó most a kritikáival ezt a vívmányt alapjaiban támadta meg.

Ahogy ő mondta: ez most a post topic, azaz a kiemelt téma!

28:50 A külföldi határértékek



A függőleges tengelyen a forgalomnagyság van jármű/napban.
A síkot három részre osztja a két vízszintes vonal:

az első tartomány	0-15.000 jármű/nap
a második tartomány:	**15.000-30.000 jármű/nap, ás**
a harmadik tartomány:	30.000 felett.

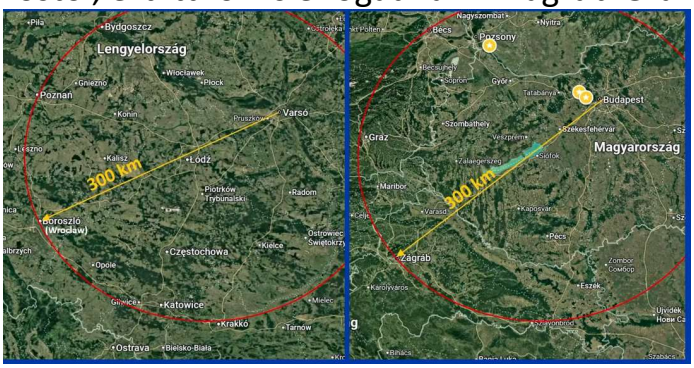
A 2*2 sávos autópályához Németországban az kell, hogy a forgalma 30.000 FELETT legyen. A középső tartományban, 15.000-30.000 között a németek az előbbi kiemelt főutat építik – szerinte.

Itthon a 67 sz. főút 4.500-as forgalomra is 2*2 sávos lett! A svájci A8 pedig nem, miközben a napi forgalma 27.000.

Az emelt szintű kétsávos út a középső kategóriába esne! Ebben a sávban kellene használni.

32:00 Túl van tolva, túl van tervezve Magyarországon az autópálya építés. Ez az ő legsúlyosabb kritikája! **Nem szabadna már olyan sok autópályát építeni!**

33:20 Az előadó szerint az első autópálya gyűrű ideális a fővárostól 300 km-re van a főváros körül. Erre talált lengyel példát, melyet gyorsan ki is terjesztett a magyar viszonyokra. Bár nekem a 300 km határértékként való felvétele önkényesnek látszik! Mivel az első lengyel gyűrű 300 km-re van a fővárostól, ezt itthon is elfogadná. Ez Zágráb-Graz-Bécs vonala.



Emlékezzünk ezzel szemben dr. Mosóczi államtitkár úr Székesfehérváron előadott, a minisztérium által támogatott, körgyűrűire. Mind a 300 km-en belül vannak. Ezt most tévedésnek mondta ki az előadó!

33:00 A közlekedési minimum anyag azt mondja ki, hogy a némethez hasonló határértékeket kell Magyarországon is meghatározni az előbbi három kategóriára.

34:20 **Nem biztos, hogy tele kellen építeni autópályával ezt a 300 km-en belüli területet**, azaz az egész Magyarországot. Ez is súlyos tévedés, sajnos!

35:00 A háttérintézményeket, mint az egykori NIF, akarja ismét feltalálni. Kezdetben a beruházók a megyei közúti igazgatóságok voltak, akik hiba nélkül látták ezt a feladatot is, az egykori államépítészeti hivatalok, és főleg a szubszidiaritás szellemében!

Majd jöttek a csak az örökös átszervezéshez értők, aki ezt a funkciót is elrabolták.

Felvitték a fővárosba egy erősen centralizált intézménybe. Ugyanezzel a lendülettel később ezt is megszüntették, bevitték a még erősebb centralizáció jegyében a minisztériumba.

Thoroczkay úr egy óriás, egy 2000 fős minisztérium főosztályvezetője is volt, mely az idén tavassal szétpukkant. Írnom sem kell, hogy mindez a szakma, a „magas tudomány”, és az „érdekszervezetek” lapítása, hallgatása mellett történt!

Járjuk tehát itt is az oda és vissza táncot! Ezzel is megy az idő, és érdemi dolgot sem kell addig csinálni, **mert ahhoz szakértelem kellene, ami a kontároknak nincs!**

36:30 Van ez előadónak egy kiváló gondolata:

digitális párbeszéd-platformon bonyolított
„rapid gondolatverseny”

Ezek a

- **a párbeszéd, minden előtt, illetve a mérnöki vélemény még előbb, mint a gondolat,**
- **platform a digitális párbeszédnek és**
- **a gondolatverseny**, **a gondolatok ELNYOMÁSA HELYETT-** ahogy mondja, **a gondolatok ütköztetése, sok munkabizottsággal,** melyhez a gondolatokat vállani is kellene, le kellene írni.

Mivel már nem csak én mondom, melegen ajánlom ezt mindenestől a MMK vezetésének, ideje lenne már meghallani.
Hiszen ott a lehetőség náluk a Mérnök Újság online változatával, mely már létezik, csak nem arra használják, amire való lenne, mely fóruma lehetne a mérnöki szakvéleményeknek! Ezer itt a baj, mely egymásra halmozódott!

37:40 Mindig jusson pénz a vagyonmegőrzésre, azaz a fenntartásra is! Ez is nagy kritika**!** **Nem elég egyszeri pályázati megépíteni valami, azt utána minden pályázati pénz nélkül, évente fizetni kell. Ma már az autópályák is kátyúsak, nyomvályúsak a pénzkivonás miatt! Itt tartunk most, A természet sok utunkat szinte visszafoglalta.**



…

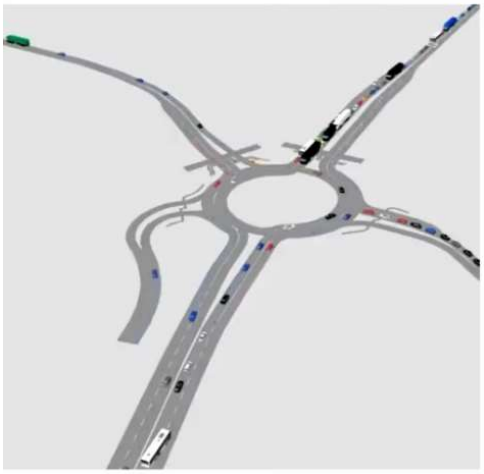


egy szegedi ötlettel, az útesztétika jegyében
https://szeged365.hu/2021/05/19/ujabb-katyu-ujabb-elultetett-virag-szegeden-ebbol-meg-a-vegen-mozgalom-lesz/

38:00 **Az egykor volt útalapot is vissza kellene hozni**. Megy tehát tovább a visszatáncolás. A korabeli hebehurgya, kontár „átszervezéseket” nem győzik most visszacsinálni. De most fog ez sikerülni?

39:20 A városi útgyűrű ellátottságot fontos adatnak tartja. Ebből is látszik, hogy a régi elveit nem változtatta meg, ő mindig a sugaras-gyűrűs hálózat híve volt.

39:50 Eddig a körforgalmakat említésre sem méltatta, most viszont teljesen érthetetlenül beidézett egy 2*2 sávos osztott pályás utat, amelyen egy körforgalom látható.





BARNA ZSOLT
okleveles építőmérnök
közúti biztonsági auditor

BARNA ZSOLT … barna.zsolt@ertekterv.hu

Barna Zsolt mondta:

Bevezetőjében Ő is a mérnökök vélemények kinyilvánítását hiányolta, melyet nagyon lényegesnek, fontosnak tartok én is, melyet ezért szeretném a Magyar Mérnöki Kamara vezetőségének a figyelmébe ajánlani. A kis probléma listája:

- …mert nincs közös irány és ugyanazokat az elvi vitákat ismételgetjük projektszinten
- …mert nincs hangunk
- …mert nem állunk bele
- …mert nem tudjuk

4:00 megvitatni és közös álláspontot kialakítani! A szakmának, mintha nem lenne hangja. Mára elvesztek a viták, melyek hatnának felfelé is és a társadalomra is. Fontos lenne a hangunkat megtalálni. Véleményt kellene alkotni. Nem állunk bele az eseményekbe, mint pl. a mohácsi híd épülésébe sem.

Nem látszik, hogy a mérnök társadalom felemelné a hangját. (Nekem elég lenne, ha csak meghallanám - RM)
Sokaknak van erről sokféle véleménye, de nem adunk ennek hangot.
Hogyan lehetne a szakma és a szakpolitika kapcsolatát?
A közlekedési minimumot egy meghivatkozható anyagnak szeretné tudni. Egy kis változást szeretne elérni.

Amikor az első szekció előadói válaszoltak a hallgatóság kérdéseire:



Dr. Bucsky úr éles kritikát megfogalmazó cikkét az M9-ről írt 2026-os dolgozatomban részletesen idéztem.

57:00 Kicsit visszalépek az itteni előadására, mert a mohácsi hadat Ő is kritizálta.

A bal oszlopban alig láthatók a hídnevek. Felül vannak a nagyon jó helyen lévő hidak adatai, a napi forgalomnagyság sávonként. Alul van a dunaújvárosi, a szekszárdi híd nagyon kis forgalomnagysággal, mely nem a híd valamilyen hibája. Mutatja, hogy mit tudnának ezek a remek hídjaink is, ha tehetnék!

Hibája azoknak, akik nem kötötték be ezeket az országos hálózatba. Így kihasználatlanul rizsdásodnak évtizedek óta, mely nagy pénzpazarlás, pénzégetés. Ezt a sok pénzt másutt sokkal nagyobb hatékonysággal lehetett volna felhasználni. A pénzpazarlás tehát nem csak az üres autópályáknál volt, hanem a hidaknál is, üres hidakat csinált. Nagyon jó, hogy megszerezte nekünk ezeket az adatokat, amelyeket „véletlenül" nem láthattunk pl. a Közlekedéstudományi Szemlében.



1:27:10 Thoroczkay úr belekezdett az elmúlt 16 év értékelésébe: az Eger elkerülő társadalmasítása jól sikerült. Az elmúlt kormányzati időszaknak volt egy olyan szakmapolitikai döntése – és itt még mi Szilárddal azt képviseltük korábban, hogy nem kell mindenhová2*2-t építeni, ahová elég a 2*1 is, de ezzel szemben jött egy olyan szakpolitikai irány, hogy nem a forgalomra méretezünk. A forgalombiztonság miatt kell a 2*2 sávos kiépítés.

Én ezt Ajtay úr előadása után Thoroczkay úr megszólalását egy halvány magyarázkodásnak vélem.

A Lázár –minisztérium sikertörténetéről van ugyanis szó.

A megosztó kérdés egyértelmű: hol épüljön 2*2-es út?

Kialakult egy lövészárok, melynek egyik oldalán Ajtay és Thoroczkay úr harcol. El szeretnék érni, hogy csak ott épüljön a 2*2, ahol az várhatóan megtérülő beruházás lesz – ha jól értem.

De baj van a lövészárok másik oldalán, mert ott a harcos csak a „szakmapolitikai döntés”, egy „szakmapolitikai irány”, melyeknek nincs neve, nincs írásos doksi sem, ahol ezt pontosítani lehetne.

Azt tudhatjuk, hogy Zrínyi ki ellen harcolt. Ebben az óriás csatában jobban megéri ezt illedelmesen elhallgatni.

Viszont ennek a SENKInek volt véleménye: nem a megtérülésre, hanem a biztonságra kell gondolni.

Na meg ereje is, hiszen harc nem tarthatott sokáig, a két harcos egyből meg is adta magát, majd nagy elánnal el is kezdték azt végrehajtani.

Voltam olyan KTE előadáson, ahol az egyik nagy harcos a morgókat ezen irányzat hasznos voltáról akarta meggyőzni.

1:28:30 Ajtay úr válasza: Itt már a 2*1 sávos METÓDUSról beszélt. Ez alatt azt érthette, hogy miután a kiemelt 2*1 sávost a közlekedési minimum részeként annak kötelezővé válik, hiszen az a közlekedés alkotmánya lenne. Takarékosan, a klíma vészhelyzet miatt szeretnénk javítani az nagy biztonság helyett az eljutásokat a szerinte legjobb főutakkal.

Bevezet egy fogalmat, „a maradék reláció" területét. Magyarul ez azt az országterületet jelenti, ahol a mai napig még nem épült 2*2 sávos út. megfejeli ezt még egy kijelentéssel: **Magyarországon a vázhálózat kész van!**

De nézzük meg, hogy az autópálya hálózatból 2026-ban mi is van meg, azaz mit is tekinthet Ajtay úr a vázhálózatnak?
Mivel frissebbet nem találtam vettem a 2022-es állapotot Thoroczkay úr egyik 2024-es előadásából:



https://ktenet.hu/wp-content/uploads/2024/01/03_thoroczkay-zsolt_240521_balassagyarmat.pdf

Ezt ugyanis még viccből sem lehet a évtizedeken át hangsúlyozott sugaras-gyűrűs hálózatnak nevezni. Ez egyértelműen maga a sugaras autópálya hálózat!

Ajtay úr azzal, hogy ezt kinevezte a vázhálózatnak, kimondta, hogy semmi szükség a gyűrűs részhalmazra!

Ezt nem szabad betenni a közlekedési minimumba!

Úgy említette, hogy 2014-ig erősítette a minisztériumot. Akkoriban így állhattunk: (Megtaláltam ezt Thoroczkay úr 10 évvel ezelőtt balatonföldvári közlekedési konferenciai előadásában)

2016, balatonföldvári közlekedésfejlesztési konferencia



...

https://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/balatonfoldvar-2016/29-Thoroczkay-Zsolt.pdf

A két rajz szerint a változás minimális, és semmiképp sem olyan, mely a koncepciót érintené.

Mindkét „harcosunk” tehát a sugaras rendszerben szocializálódott, ahhoz kötődik. Innen a nézetazonosság. Nekik még a sugaras-gyűrűs rendszer túl sok, nemhogy a rácsos rendszer. Tőlük reméljük a megújulást?

> **„A problémákat nem lehet megoldani ugyanazzal a gondolkodásmóddal, amellyel megalkottuk őket.”** („We cannot solve our problems with the same thinking we used when we created them.” mondta állítólag Einstein.
> https://gemini.google.com/app/c62de69929b627d3?hl=hu created them.”)”

Állítólag még sohasem sikerült megoldani a keletkezett károkat azokkal, akik a gondokat előidézték.

Most ezt próbálják meghazudtolni, megtagadni?

1:31:20 A „maradék reláció területén” nem a drága megoldásokat, értsd nem a 2*2 sávos utat kell építeni! Azaz, ha jön az esős idő, valakinek cipő, és van, akinek csak szandál jut. **Ez megint a fővárosnak adna óriási előnyt!**

1:31:25 A 2*2 sávsok HELYETT a hatékony, magyarul az olcsóbb, megoldásokat kell használni. Nem az autópálya a hatékony a nagy költségek miatt. Melyek lennének ezek Ajtay úr szerint? Ezek az elkerülő út, középsziget a gyalogos osztott útkeresztezéséhez, **a forgalomcsillapítás,** a sebességcsökkentés, a jelzőlámpa. Ezek mind közepes vagy nagyon magas hatékonyságúak. Azt szeretné, ha a közlekedési minimum azt mondaná ki, hogy ezek a favorit, és az autópálya 5-10 évig nem favorit. **Kiderült, hogy a közlekedési minimum tulajdonképpen egy új szabvány lenne! Isten őrizzen ettől!**

Kérem, hogy az elvei, a megállapításai senkire sem legyenek kötelezők. A legtöbb az, hogy AJÁNLOTT lesz!

Érdemes megnézni a mellette ülő Thoroczkay úr megdöbben arcát, aki eddig mosolygott.

1:32:50 Az sem okoz majd gondot, ha a 2*1 sávos út a szembe haladók ütköznek, mert addigra majd annyit fejlődik a technika, hogy ez sem halálos balesetre vezetni.

1:34:20 Barna úr szerint kell a költség-haszon elemzés, de meg kell hagyni a politikumnak a döntés, a számítás felülírása jogát. Ez szerintem természetes elvárás.

1:36:10 Dr. Bucsky úr megemlíti, hogy Magyarországon nem tartják be a sebességhatárokat, és műszaki megoldásokon gondolkodnak. Olaszországban hasonló volt a helyzet, azonban miután azonban az utóbbi időben rengeteg sebességmérőt raktak fel, mely után elképesztő sokat javult a biztonság! Ez az intézkedés ott sem volt népszerű, de a célt elérték. Svájcban azért jók a mutatószámok, mert betartják a sebességhatárokat! Az eddigiek alapján már nem meglepetés az, hogy **egyik öreg harcosunk sem támogatna az autópályákon a megengedett legnagyobb sebesség csökkentését!**

5. <u>Ami elfogadhatatlan</u>

5.1 A közlekedési minimum elvei, megállapításai nem lehetnek szabványok, melyek valakik számára is kötelező. megváltoztathatatlan előírások lennének. Ezek a pontok legfeljebb csak ajánlások lehetnek.

5.2 Elfogadhatatlan, hogy a 2026-os autópálya hálózatot befejezettnek, kész állapotnak tekinteni! Hiszen ez egy torzó, mely a dirib-darab elemek majdnem véletlenszerű sokaságából áll!

5.3 Elfogadhatatlan a mai autópálya hálózat építésének leállítása, mert az a korábbi pénzkivonási módszer folytatását jelentené.

5.4 Elfogadhatatlan minden, ami Budapest metropolisszá növelését, a vidék további elsorvasztását, élhetetlenné tételét segítené!

5.5 Megengedhetetlen a kiemelet, emelt sebességű főút új útkategóriaként való elfogadása.

6 <u>A javaslataim logikai sorrendben</u>

<u>6.1 A jövőnk a rácsos autópálya hálózat legyen!</u>

Ez az egyetlen, amely a korábbi európai tendenciákat követi, amely egyedül azonos feltételeket biztosít az országunk területének egyenlő fejlődéséhez, a környező országok autópálya hálózatához kapcsolódáshoz.
Egy minimális méretű rácsos hálózat:



6.2 Készüljön végre egy elemzés, amely összehasonlítja egymással a sugaras-gyűrű hálózatot a rácsossal!
Szűnjön meg a rácsos hálózat tabusítása, amely legalább 70 éve tart!
Minél hamarabb, még jobban nem egy félre a dal!

6.3 Vezessük be az autópálya fogalmát az úthálózatba, majd az autópálya fogalmához rendeljünk ugyanúgy műszaki tartalmat, műszaki előírásokat, mint az autópályánál!

Úgy tűnik, hogy sem Ajtay úrnak, sem Thoroczkay úrnak, nem tűnt fel, hogy Európában 4 szintű az országok úthálózata. Bár, mint a korábbi minisztériumok vezető mérnökei bejárhatták Európát. A helyzet az alábbi:
itthon nem kell különösen magyarázni, hogy mitől autópálya egy út, vagy mi a műszaki tartalma egy főútnak mellékútnak. Még a szerepük is világos. Nem így azonban az alábbi táblázat B)-vel jelölt útjai!
Az autópálya – a táblázatban az A) csoport - műszaki tartalma:

- legalább 2*2 forgalmi sáv,
- a kétoldali leállósávok,
- a települések elkerülése,
- a különszintű csomópontok,
- a vad ellen védő kerítések.

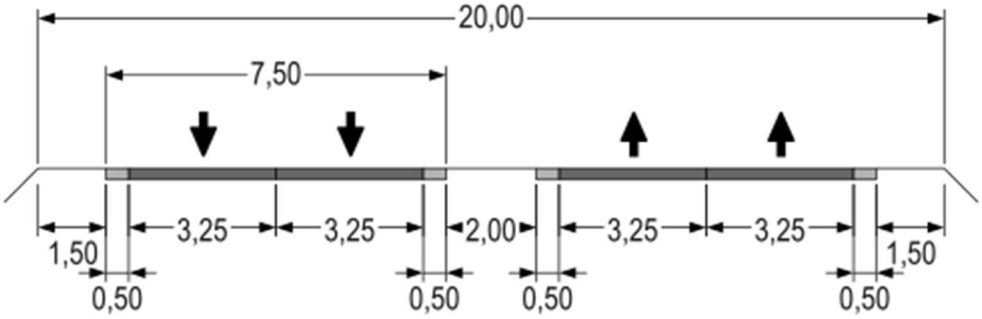
Mindezt építeni, fenntartani rendkívül költséges, mégy a gazdag országokban is. Ezért olcsóbb megoldásokat keresnek, melynek az a következménye, hogy az autópályás nagyon gazdag műszaki tartalmat csökkentik. Így keletkeznek azok

az utak, amelyeket Németországban „Autobahnähnliche Straße”=autópálya-szerű útnak, a svédeknél a szegények autópályájának hívnak. Azaz, „majdnem olyanok”, mint az autópályák! Mit hagynak el általában?

- a kétoldali leállósávokat,
- a vad ellen védő kerítést,
- néhol a különszintű csomópontokat.
- Sok helyen a forgalmi sávokat is keskenyítik.

Sok helyen ezeket az autópályák első ütemű megvalósításának tekintik, melyeket majd a forgalom növekedésével majd rendes autópályává fognak fejleszteni Egyes helyeken így megspórolnak 20-30%-nyi építési költséget.
Természetes, hogy a főút és a mellékút még további autópályás „vívmányt” kénytelen elengedni az autópályához képest!

Az előbbi elvek láthatók a német szabvány szerinti mintakesztszelvényen, az RQ 20-on:



https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien_f%C3%BCr_die_Anlage_von_Stra%C3%9Fen_%E2%80%93_Querschnitt

útkategóriák				
	A)	B)	C)	D)
magyar	autópálya	??	főút	mellékút
német	autobahn	autobahnahnliche strasse	főút	mellékút
osztrák	autobahn-A	snellstrasse-S	főút	mellékút
svájci	autobahn	autonbahnstrase	főút	mellékút
lengyel	autostrady-A	drogi eksperesowe-S	főút	mellékút
szlovák	dialnica-D	rychlostna cesta-R	főút	mellékút
horvát	autocesta	brza cesta	főút	mellékút
francia	autoroute	route express), voies route	főút	mellékút
svéd	motorväg	motortrafikled	főút	mellékút
holland	autosnelweg	autoweg	főút	mellékút
spanyol	autovía-A	autopista-AP	főút	mellékút
olasz	autostrade	strsde extraurbane principali	főút	mellékút
dán	motorvej	motortrafikvej	főút	mellékút
belga	autópálya-A	autoweg	főút	mellékút
szerb	auto-put	motoput	főút	mellékút
olasz	autostrade	superstrade vagy strade extraurbane principali	főút	mellékút
román	autostrazi	drum expres	főút	mellékút

A táblázat szerint csak nálunk van lyuk a B)-ben. Másutt ezeknek az utaknak külön neve is van. Sok helyen eltérő a jelzésrendszerük, pl. a németek autópályás táblái sárgák. A legtöbb helyen a nálunk ismert autóút táblát teszik ki ezekre. Nem túl ötletes nevek ezek, hogy az autópálya sem a lovas fogatok útja, az is autóút. A legtöbbször a gyorsaságra utaló szót használnak: snell, ekspres, rychlostna, brza, mikozban általában ezeken kisebb a megengedett sebesség, mint az autópályán. Azaz a kisebb sebességűt nevezik gyorsnak! De lehetne a nevük akár tulipán is, a műszaki tartalom a lényeg.

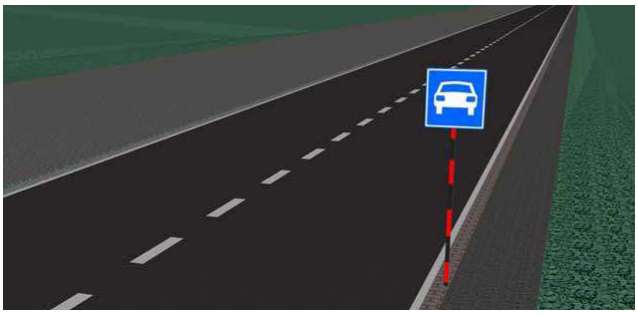
Lengyelország, mint egy jó példa:



https://pl.wikipedia.org/wiki/Autostrady_i_drogi_ekspresowe_w_Polsce#/media/Plik:Docelowy_uklad_drog.svg

A térképen a piros vonalak a hagyományos autópályák, míg a sárgák a „majdnem autópályák”. Itt az expressway-ok. Igen nagy a száma mindkettőnek.

Na és a keresztmetszetek?



Ez az irányonként egysávos expressway, a **jedno**pasmowa droga ekspresowa

‚melyet rossz gyakorlatként elfelejteni javaslok.

Ez felel meg az Ajtay úr által javasolt emelt szintű főút fogalmának. Egyszer már eljátszottuk a 70-es úton. Iszonyú baj lett belőle, gyorsan át kellett építeni!



…



A világ csúfsága: a nyilvánvaló főút, de kinevezve, előléptetve M70 autópályává!

Ez az utazók megtévesztése, mert az út mást magyaráz, mint a kitáblázás!

Van azonban jobb is!

Ez egy kétsávos főút! Olyan, mintha egy szamárra kiírnánk, hogy versenyparipa, de attól még szamár maradna.



Ez az irányonként 2 sávos expressway, a droga ekspresowa. Ez az én javaslatom!



Ez egy hitványabb fajta, kerülni kellene.
https://oskduet.pl/a/dopuszczalne-predkosci
https://prawko.pl/droga-ekspresowa-definicja/

Nagyon régen a 47 sz. másodrendű főút négysávosításával foglalkoztam.
Az elődeim az osztatlan pályás szélesítést választották Algyő és Szeged között.
Én viszont Hódmezővásárhely és Algyő között az osztott pályás változatot terveztettem.
Burkolt, és a hatalmaság által nem engedélyezett, autópálya építés vádja miatt ellenem fegyelmi eljárást indított Szalai Béla miniszteri főosztályvezető úr, Csordás Csaba UKIG igazgató úr bevonásával.

Majd egy kicsit később ez a szakasz lett a hazai négysávosítási munkák első mintaszakasza, melyen meghagytuk a szintbeni, a hagyományos, balra forduló sávos csomópontokat. Ma sincs velük gond. Annyira bevált, hogy utána az első szakaszt is átépíttettük osztottpályássá!

Ausztriában, Svédországban még háromsávos út is lehet ez a köztes úttípus!
Az S37 Ausztriában:

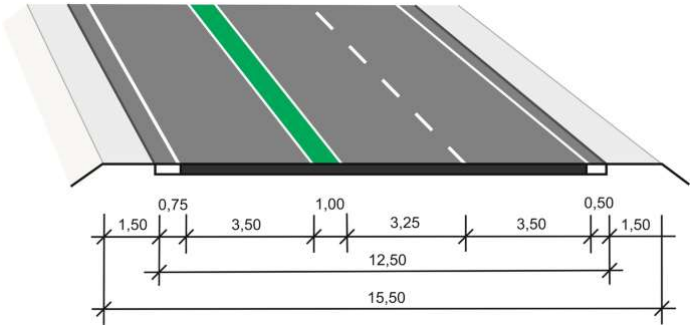


...







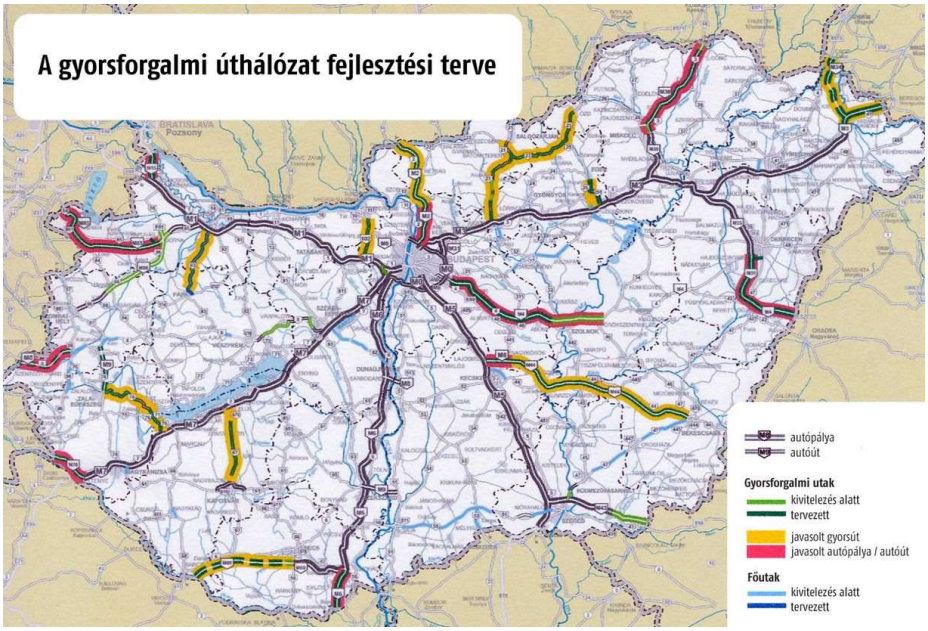


https://de.wikipedia.org/wiki/Klagenfurter_Schnellstra%C3%9Fe
https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-658-42101-4_9https://sv.wikipedia.org/wiki/Motortrafikleder_i_Sverige
https://sv.wikipedia.org/wiki/Motortrafikleder_i_Sverige#/media/Fil:MMLNorr1.JPG
https://trafiko.se/faktabank/motorvag-motortrafikledhttps://korkortonline.se/teori/motorvag-motortrafikled/

Aki erről többet is szeretne tudni:
https://de.wikipedia.org/wiki/Autobahn%C3%A4hnliche_Stra%C3%9Fe

Érdekesség, hogy egyszer már nekifutottak ennek a magyarok is!
Megpróbálták bevezetni az ún. gyorsutat, melyre még útügyi műszaki előírás is készült. A táblákon az autópálya „M” betűje helyett az **„R”, azaz rapid** szerepelt volna. Egy kicsit bonyolultra sikeredett a szabványa, és meg is bukott.
A térképen a feketék a meglévő autópályák, a sárgák a tervezett gyorsutak, a pirosak a tervezett autópályák lettek volna.

A térkép **maga a káosz**, mely az akkori minisztériumban akkor is uralkodott! Az M44 pl. vegyes lett volna, az eleje autópálya, a vége meg gyorsút! Miért is?
A korábban említett, sok balesetet termelő 70-es főút itt már nem is gyorsút, hanem egyből autópálya!
Az M60 itt még gyorsút, ma pedig autópálya.



https://hvg.hu/gazdasag/20160630_gyorsutak_epulnek

Elő kellene venni az egykori gyorsutas előírást és leporolni!
A káosz abban is megjelent, hogy a gyorsút mellett meghagyták az autóút fogalmát is, sőt még a kiemelt főútét is. Ez a kiemelt főút tehát nagyon régóta kisért a minisztériumban. Ráadásul akkor a minisztériumban kétféle gyorsutat is elképzeltek, egy zöldet ls egy kéket!
Én azonban elhagynám a kiemelt főutat és a gyorsutat is, mind a két fajtáját is. Helyett egyetlen egy fogalom maradna: az autóút, mint Európában, melynek a tartalma kb. a korábbi gyorsúté.
A konferencia nagy öreg partnerei akkor is annyira harcoltak, hogy szó nélkül hagyták a jó kezdeményezést elhalni.

6.4 A forgalmi sávok száma legyen a gondolkodásunk alapja!
Egy út teljesítménye, kapacitása főleg a forgalmi sávok számától. Egy kis forgalmú út esetén egyetlen sáv elég a mindkét irányú forgalom számára. Aztán már a mellékutaknál is szükség lesz a két iránynak egy-egy sávra. Egy autópálya minimum 2*2 sávos. D ha ezt is kinövi a forgalom jön a 2*3 vagy 2*4 sáv, mint, most ez M1-en. Felső plafon azonban nincs!

…

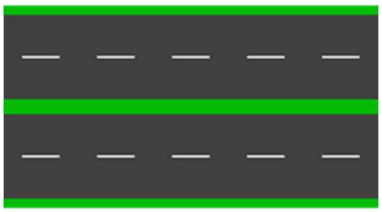
https://hvg.hu/cegauto/20151021_Ime_a_tortenelem_10_legrosszabb_kozlekede

Az angol minta:



Single Carriageway with 2 lanes ... **Single Carriageway** with 3 lanes ... **Single Carriageway** with 4 lanes

Az osztatlan burkolatú változatok
és az osztottpályás, melyek között zöld sáv van:



Dual Carriageway with 2 lanes
in each direction

https://en.wikipedia.org/wiki/Single_carriageway

A hazai úttervezési előírást is javaslom módosítani a tervezhető úttípusok számának csökkentésével:

az útosztály jele:	a sáv-szám:	az úttengely geometriája, azaz a tervezési sebesség (t. seb.): (km/óra)	a megengedett legnagyobb sebesség: (km/óra)	Lassú jármű használ-hatja-e?	Lehet-e első üte-me az autópá-lyának?	a javasolt csomópont fajta:	Kell-e az ellenkező irányú járműfolyamok között fizikai elválasztás?	Fix sebesség-mérő kamerák már az építéskor, 2-3 km-enként a csomópontok között és a cso-mópontokba telepítendők-e?	Ki kell-e a csomó-pontokat világítani?
az autópálya:									
AP/t. seb.	min. 2*2	120/110/100/90	120/110/100/90	nem	nem	különszintű	igen	lehetőleg	igen
a 4-sávos utak:									
4S/t. seb.	2*2	110/100	110/100/90	nem	igen	többsávos körforgalom	igen	igen	igen
4S/t. seb.	2*2	90/80	90/80	igen	nem	többsávos körforgalom	igen	igen	igen
a 3-sávos utak:									
3S/t. seb.	3	110/100	110/100/90	nem	igen	többsávos körforgalom	igen	igen	igen
3S/t. seb.	3	90/80	90/80	igen	nem	többsávos körforgalom	igen	lehetőleg	igen
a 2-sávos utak:									
2S/90	2	90/80/70	90/80/70	igen	nem	körforgalom	nem	lehetőleg	lehetőleg
2S/70	2	90/80/70	70	igen	nem	jelzőtáblás	nem	nem	nem
az 1-sávos út:									
1S	1	90/80/70	70/60/50	igen	nem	jelzőtáblás	nem	nem	nem

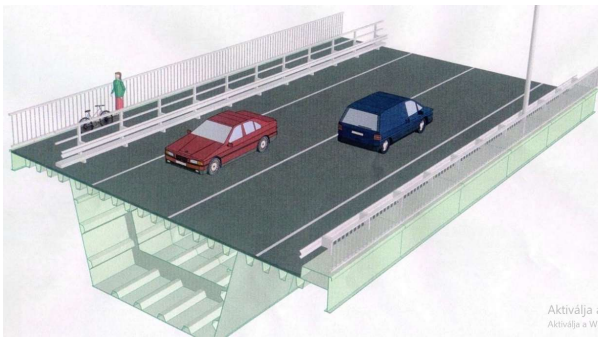
Amire figyelni kell, hogy a forgalmi igény és az alatta lévő út mérete ne nagyon térjen el egymástól, azaz lehetőleg ne épüljenek meg a drága és ÜRES autópályák. Ezt hívja a szakma forgalmi méretezésnek. Ha az út többet tud az igénynél, akkor azt meg kell tudni magyarázni.

Alkalmazkodás a forgalmi sávszámmal a forgalomnagysághoz

Ha egy szakaszról nyilvánvaló az, hogy ott a jövőben akkor lesz a forgalom, melyhez autópálya lesz majd szükséges, de ma a forgalom ennél sokkal kisebb, akkor tervezőben feszültség, stressz keletkezik.

Autópályát építsen egyből, mely sokáig szinte üres marad?
A Lázár-féle óriás minisztérium üres autópályáit így gyártották le. De vannak jó megoldások is, ahol a mai igénynek megfelelően kétsávos főutat építettek!
Ilyen szép példa az M9 autópálya Szekszárd és az 51 sz. főút közötti szakasza. mely a híddal együtt is csak kétsávos főút. Sajnos szerintem értelmetlenül ezt is „felültáblázták” autóútnak, mely ma még értelmetlen, sőt zavaró.





...

https://www.blikk.hu/gazdasag/penz/hidak-vasutallomasok-ertelmetlen-beruhazasok/nm6rywc#google_vignette

Majd mellétesznek útban is és hídban is meg egy hasonló másikat is, ha lesz rá igény!

A mestereséges intelligencia szerint Európában hasonlóra sok példa van. Miért idegenkednénk ettől a megoldástól?

6.5 Az új generációs körforgalmak

Lehet, hogy, amikor még a mi nagytiszteletű öregeink az egyetemre jártak ott a körforgalom még szitokszó volt. Hiszen léteztek Magyraországon körök, csak azok teljesen más elven működtek, mint a maiak. El is bontották ezeket mind. A mi öregeink vélhetően ennél beragadtak, mert csomópontként mindkettőjüknek csak a különszintű felel meg.
Ilyent is építettek az M9 kaposvári elkerülőjén egy elhanyagolt burkolatú kétsávos főútra. Itt megnézhető a kiemelt főút a maga valójában, melyet Ajtay úr végig propagál. Ellenpéldának jó.

Csakhogy azóta a körforgalmak új generációja nőtt fel., teljesen eltérő ideológiára épülve.

Előbb az egysávosok jöttek az a francia és az angol elvek szerint, majd a többsávosok. Modern kört elsőként Magyarországon én terveztem az 53 és az 55 sz. főutak metszésébe Szeged és Baja között félúton, dr. Bényei úr hazai segítségével, francia szabványt alkalmazva. Ezt Bernard Guichet úrtól kaptam, aki a körforgalmak francia pápája, akivel a bajai születésű Cser Tibor úr hozott össze, aki a francia minisztériumban dolgozott.

Szegeden és közelében épült már régen többsávos körforgalom is. Sőt a közreműködésemmel üzemel egy jelzőlámás szabályozású többsávos kör is Szegeden a Kossuth sgt. és a harmadik körút metszésében, amelyt még a villamosok is kersztetnek!



https://www.autoszektor.hu/hu/content/megvakult-nagy-szegedi-lampas-korforgalom

Mint írtam, a 47-esen meghagytuk a szintbeni csomópontokat. Gond nincs velük ma sem. Vannak olyan országok, melyekben megengedett az „autópálya-szerű” utakon a jelzőlámpás csomópont építés is.

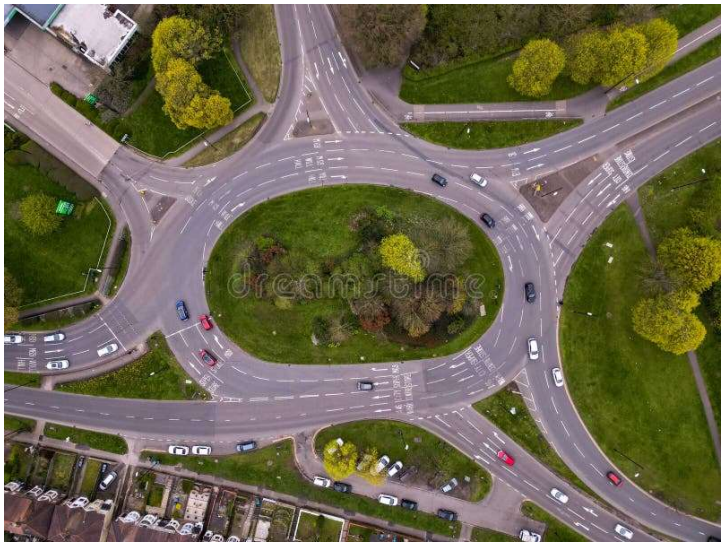
De itt vannak az angolok és a hollandok, akik megint előrébb mentek.
Mernek a többsávos útjaikra többsávos körforgalmat tenni!



https://www.shutterstock.com/hu/video/clip-3986484483-drone-view-vehicles-moving-through-roundabout-basingstoke?trackingId=ac18a35f-dba8-4cd6-b201-1ba61e42d877&listId=searchResults

https://elements.envato.com/an-aerial-video-of-a-busy-multi-lane-roundabout-wi-L4W22HH?srsltid=AfmBOoocDDeDGP34XPb1sJa52ipirqAK2rXpCiNf6lfJRgv3CXNctqud





https://www.dreamstime.com/drone-ppint-view-roundabout-coventry-busy-cars-image275358786



▲ A Westerleeplein felülnézetből. Ez a kertészeti település három új turbó körforgalma közül a legnagyobb.

https://www.ad.nl/binnenland/turbopleinen-westland-werken-prima~aa026486/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F



https://www.waterlooregionconnected.com/printthread.php?tid=409&page=2



https://www.dreamstime.com/turbo-traffic-square-roundabout-westerleeplein-maasdijk-aerial-drone-view-complex-intersection-turbo-traffic-square-roundabout-image301135874

Miért is kellene kőkorszaki nézetekkel azonosulnunk?

6.6 Traffipaxot minden olyam útszakaszra, melyen a fentebbi körforgalmakat megközelítik!

Én is hiszek ezen eszközök hatékonyságában, hasznosságában. Ma már annyira olcsók is, hogy az útépítési költségek nem is hasonlíthatók. A körforgalom ELŐTT le kell csökkenteni a behajtási sebességet akkor is, ha ezzel néhány perccel növekszik az utazási idő. Megérné!

Ilyen szép a mi szakmánk! Vannak kontárok, akiknek mindez leegyszerűsödik a nagyon nagy pénzek a megfelelő helyekre történő laza osztogatásába.

Valószínűen kevesebben buktunk volna, ha ezt meg az alábbi japán majmocskákra bíztuk volna a túlfizetett minisztériumi apparátus helyett.



Szeged, 2026. VI. 11.