Téma-e a magyar autópálya hálózat átalakítása?
(Látlelet a 2023-as siófoki konferencia után.)

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök, és okl. építőmérnök
a BME műszaki doktora

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

Válasz a címre:
NEM! Sajnos.

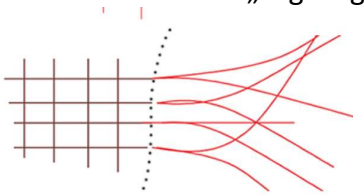
Bővebben:
A legutóbbi hazai közlekedésfejlesztési konferencia Siófokon 2023. május 3-5. között zajlott. Minden évben várom azt, hogy az előadók megemlítik-e hazai gyorsforgalmi úthálózat fejlesztését, amin főleg korábbi sok hiba javítását várom.
Több év után azonban az a gyanúm, hogy egyre kevésbe. Még a minisztériumi hatalmasságok sem, legyen bárki is a döntéshozatal csúcsán.
Az a gyanúm, hogy miután kiépült a sugaras hálózat, a fővárosi döntéshozók elérték minden céljukat és befejezettként tekintenek a csodálatos „alkotásukra", inkább tákolmányukra, és eszük ágába sem jut a sugaras-gyűrűs hálózat átalakítása sakktábla-szerűvé, raszteressé.

Mintha irányt tévesztettünk volna!
A Mérnök Újság 2020. júliusi számában dr. Mosóczi László úr, a korabeli közlekedési államtitkár nyilatkozta:
„Az Innovációs és Technológiai Minisztérium meghatározó ágazati céljai a megyei jogú városok és a kiemelt gazdasági területek bekapcsolása a gyorsforgalmi hálózatba, az autópályák és autóutak elvezetése a határig a szomszédos országok kapcsolódó fejlesztéseihez igazodó ütemben. A tárca jövőképe szerint az ország bármely településéről 30 percen belül elérhetővé válik egy négysávos útszakasz."
Azaz, egy csomó szép új cél, de szó sincs köztük a korábbi hálózatfejlesztési hibák kijavításáról, a darabban maradt gyorsforgalmi hálózat kiegészítéséről, kipótlásáról! Azóta is ez megy! Mondhatni: kisiklott az ügy.
Az természetes, hogy a hatalmasságoknak eszébe sem jut, de az évente konferenciázó nagy társaságnál sem senkinek? Nem érdekes, hogy véletlenül senki sem mert megszólalni!
https://mernokvagyok.hu/wp-content/uploads/2020/08/MU-20-07.pdf

De nézzünk bele!
Elsőként Ocskay Gyula úr, a CESCI főtitkára, előadását értem el a MMK Mérnök Újság 2023. júniusi számában, mely az előadás kivonata. Ez az írás a polkorrektség (PC) mintája, de én magyarul fogom feltenni a kérdéseimet.
Annak ellenére, hogy egy mai hálózatfejlesztő mérnöknek semmi problémája sincs a tér fogalmával, ad egy „filozófiai" összezavarást, melyre az egyik zárómondata enged rávilágítani. „Ha elfogadjuk a konstruktivista-relacionista térelmélet alapvető tézisét térhasználati

szokásaink diszkurzív megalapozottságára vonatkozóan, akkor megérthetjük a diskurzusalakítás, a térről szóló narratívák alakításának fontosságára is.”
Mit írjak? Valóban sokat segített, ha a zavarkeltést annak lehet nevezni! Most akkor mit is akart nekünk üzenni?

Miféle ábrákat hoz „segítség” gyanánt?







„A főváros domináns szerepevilágosan megmutatkozik a közlekedési hálózat sugaras szerkezetében, amit az EU-s támogatáspolitika tovább erősített az elmúlt két évtizedben is”, ami igaz. Az az EU, aki ma még a köszönésükbe is beleköt. Az előadónak sajnos eszébe sem jut ennek okaira rávilágítani! Majd folytatja:
„Ahogy arra Fleischer Tamás (FT-RM) számos írásában felhívta a figyelmet, a hazai területfejlesztésnek, a policentrikus városszövet kialakításának egy rácsos szerkezetű közúthálózat volna érdeke.”
Tényleg csak a területfejlesztésnek? Véletlenül nem a magyar gazdaságnak?
Itt mintha hiányozna valami!
Hogyan lehetséges az, hogy a nagy „tudósaink”-nak, akik bőséggel megjelenetek a mostanihoz hasonló konferenciákon, egyetlen szavuk sem volt FT gondolatinak támogatására?
Miért hagyták őt magára, ha – mint kiderült – mint írja „ez egy több évtizede világosan alátámasztott elmélet volt”? Tényleg ennyire világos volt? Akkor mire ment el a több évtized?
Hogyan lehetett ennek ellenére a ma is uralkodó hibás vonalhoz igazodni sokaknak: „ a hazai diskurzust még mindig nem ez koncepció határozza meg”, magyarul: hagyták a sárba taposni mindenestül.
Nem hiányzik itt egy bocsánatkérés legalább a túl későn megvilágosodott „tudósok” egyikétől?
Nem kellett volna írni, mondani valamit arról, hogy a helytelen irányról hogyan térjünk át azonnal a helyesre?
Ez a szöveg nyilván a fentebbi ábrák közül a középsőhöz köthető, mely szerint legyen a sugarasból sakktábla-szerű a magyar autópálya hálózat!
„Szintén több évtizedes Molnár László javaslata az M2 és az M100-as autópályák térszerkezeti szerepének átgondolására …” A továbbiakban: MLÁ.
MLÁ pontosan és egyértelműen lerajzolta a gondolatát. De hiszen itt egy tértudós, Ő vajon miért nem mutat példát erre?
Három dolgot is elfelejt közreadni:

1. Miként ment erre el több évtized. Miért nem állt ki mellette sem senki? Senkiben nem volt erre bátorság?
2. Meg lehetet volna mutatni, hogy az M100 szlovákiai északi folytatása – az esztergomi kivezetéssel - kedvezőbb az európai hálózatnak, mint az itthon nyomatott, az előbbibe becsatlakozni kénytelen M2?

3. MLÁ volt az első, aki egy hazai autópályát KITÉRÍTENI, ELTÉRÍTENI javasolt az addig ajnározott M0-ból. Mintha valahogy ez is kevés lett volna a hazai „diszkurzushoz”! Hogyan nem tűnt fel a térrel foglalkozó szakembernek?
4. Több, mint érdekes, hogy MLÁ ma már régen nem emlegeti a régi kiváló ötletét. Elfogadta a tabusítást! Cserébe minden konferencián beszélhet, bármi másról.

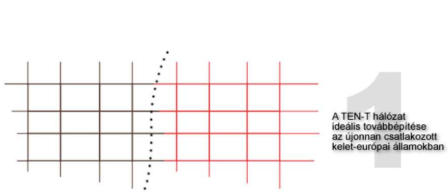
Ezt az igyekezetet – az M0 kikerülését - még az akkori felsővezetés is elismerte!

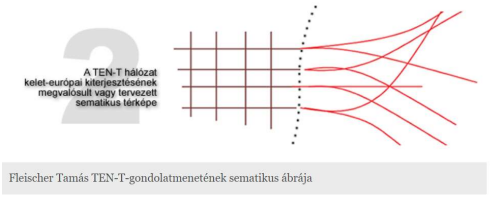




https://www.slideserve.com/nalani/berg-tam-s-oszt-lyvezet-kkk-h-l-zatfejleszt-si-s-d-nt-s-el-k-sz-t-si-oszt-ly
https://www.slideserve.com/vita/fleischer-tam-s-institute-for-world-economics-of-has

Itt kell megjegyezni, hogy az előadó véletlenül nem idézte pontosan FT-t! Valójában Ő ugyanis ezt így közölte a javaslatát:





Fleischer Tamás TEN-T-gondolatmenetének sematikus ábrája

https://iho.hu/hirek/magyar-vasut-globalis-perspektivabol-120417

Az ábrákon a bal oldali fekete vonalak jelképezik a meglévő nyugati hálózatot, míg a pirosak a remélt, a hozzá igazodó keleti hálózatot. Mint írja, a bal oldali ábrarész lenne a helyes csatlakozási mód. Valójában azonban, mintha a jobb oldali káosz, az össze-vissza való vonalhúzogatás szerint jön a folytatás, felrúgva a raszteres rendszert. Ezt pedig helytelenítette, amikor az előbbit az ideális jelzővel látta el. Szinte felkiált: ne tegyük így. De milyen furcsa! Senki sem hallotta meg ezt sem!

Végül beidézi példaként a Via Carpatia szerinte „nagyszerű” vonalvezetését.



https://www.eesc.europa.eu/sites/default/files/resources/docs/w3_7-julianna-orban-mate.pdf

„A Via Carpatia folyosó magyarországi kialakítása ugyanakkor pozitív példaként említhető.” Nocsak!

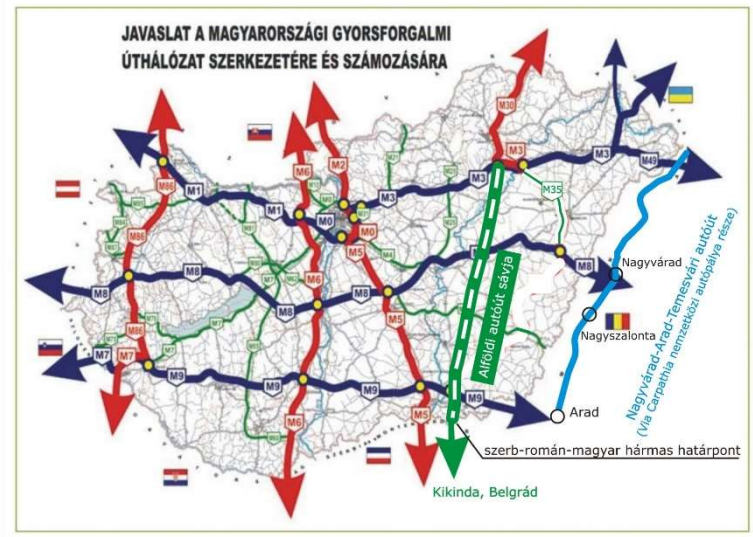
„Ebben az esetben ugyanis egyszerre érvényesül egy az országhatárok által meghatározott struktúrán túl mutató szemléletmód (a Kassa-Miskolc-Nagyvárad-Temesvár középvárosi hálózat kapcsolatrendszerének megteremtésekor) valamint a fővárost ellensúlyozó tervezési gondolkodás (a vidék funkcionális helyzetbe hozásával.)”

Milyen érdekes!

Íme a kettős mérce! Amikor én javasoltam az Alföldi autóutat pl. 2011-ben, vele kapcsolatban az előbbi szempontok egyike sem számított. Sorsa a szokásos teljes elhallgatás lett.

Lásd: https://epiteszforum.hu/a-torz-magyar-terszerkezet.

Pedig én ezt az autóutat a hazai „fejlesztők” által az autópálya nélkül hagyott magyar Alföld megsegítésére, a nyomorúságos vonalvezetésű M47 helyett javasoltam.



https://mernokvagyok.hu/blog/2023/04/03/hunnia-es-pannonia-osszekotese/

Microsoft Word - M1-M3 összekötése.docx (civilcafe.hu)

Az előbbi kettő dolgozatban irányt mutat a K-Ny irányú rendbetételre, míg a következő ugyanezt É-D-i irányban tenné meg:

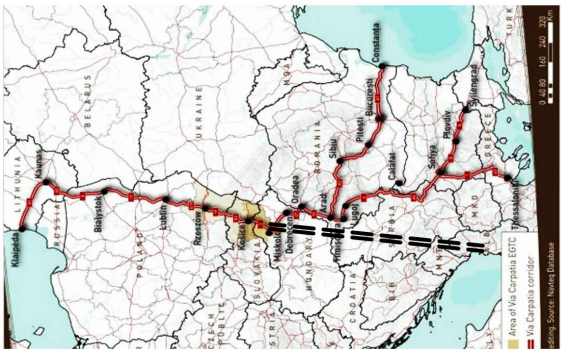
Microsoft Word - Köztes-Európa autópályái - interencia.docx (civilcafe.hu)

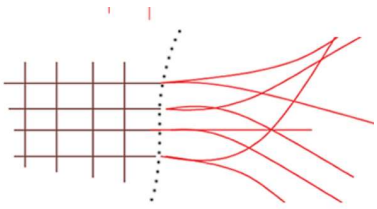
Velem szemben érdekes módon hirtelen nem volt szempont sem „struktúrán túlmutató”, sem a „a vidék funkcionális helyzetbe hozása” duma.

Sőt még az is látszik, hogy az előadó nem is értette meg FT óvását sem. Ez ugyanis nem pozitív, hanem egy kifejezetten negatív, rossz példa.

Mint alább látható, elfordítottam az ábrát kilencven fokkal és bejelöltem fekete szaggatottal azt az irányt, ahol ennek az autópályának Magyarországon és attól délre is haladnia illett volna, hiszen ezt kifejezetten É-D-i irányúként indították el a lengyelek.

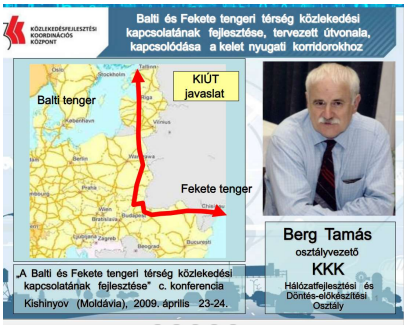
Ehelyett elkezdték értelmetlenül tekeregni, éppen úgy, ahogy azt FT helytelenítette. Mégis ez az előadó mintája? Minta, de mire? Mit értett meg egyáltalán FT-tól?

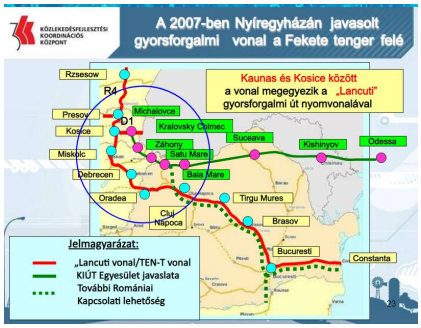




„Ráadásul ez a megoldás a magyar-román viszonyra is kedvezően hat.” Nyilván, mert ez a román érdek!

Az eredeti elképzelést Berg Tamás úr mutatta be:





https://slideplayer.hu/slide/2195816/

A bal oldali volt az első folytatási havaslat, mely sajnos magyar volt. Célja Erdély bekötése lett volna, mely rögtön nem tetszett a románoknak. A derékba töréssel el kellett volna felejteni az É-D-i irányt. Magyar javaslat totálisan szembe ment FT-sal. Mivel ez a koncepciója miatt nem tetszett a románoknak, ezt megszelídítették, eltérítették a jobb oldali ábra szerint. Végül ebből alakult ki a mai nyomvonal, mely már úgymond „jót tesz" a kétoldali kapcsolatoknak, de a magyar Alföld ismét hoppon maradt.

Mintha itthoniaknak még a román „koncepció" is jobban tetszett, mint a rendes magyarországi hálózat!

Végül az előadó nagyvonalúan vitákat javasol, vélhetően PolCorrekt stílusban, de nem nevezi meg ennek fórumát, pedig látnia kellene, hogy az értelmes vitákat a szakma vezetése rendre ellehetetleníti, kizárja.

Érdekes téma lehetne az előadó által felvetett térfogalom elemzése is.

„… a terek végtelen sokaságával találkozunk életünk során: a tér lehet földrajzi, **gazdasági**, demográfiai, szociológiai, ökológiai, politikai kereskedelmi, nemzeti, kontinentális, globális – és persze fizikai." (A kiemelés tőlem.)

Miért marad el a „rendszerváltás" után annak vizsgálata, hogy az új gazdasági térnek a sugaras-gyűrűs vagy a raszteres hálózat a megfelelőbb? Mekkorák emiatt a gazdasági káraink? Miért nem számít ez sem? Miért állt meg itt az előadó, miért nem hiányzik egy következő lépés?

Hogyan lehet ennyire elszakadni a józan észtől a mindenható döntéshozóknak? A sok mérnök, aki mindezt jól tudja, mégis miért hallgat? Miért vállalnak inkább cinkosságat?

„… térhasználati szokások …"

A határ és közlekedés viszonyaként előkerült a „határtalan Európa (borderless Europe" fogalma.

Mit keresnek akkor a nem létező határokkal párhuzamosan keringető gyűrűs elemek az minisztérium által óhajtott autópálya hálózatban?

„A trianoni békekötést követően Magyarországon egy egészségtelen térszerkezet alakult ki, budapesti dominanciával, lélekszámban a fővárostól messze lemaradó városközponti hálózattal …". Nem baj, hogy ezt 100 éve tudjuk?

„Magyarország gyakorlatilag Budapesttel azonos …". Ezt is!

Na és? Mégis mi lenne a teendő? Megint az idő előtti leállát az elkezdett gondolat. Ismét a megakadás, az elakadás.

Vajon milyen térhasználat a sugaras – gyűrűs autópálya hálózat a sakktábla – szerű, a raszteres helyett?

Ez a tér gazdasági a tér, nem lett volna csak ezzel bajlódni?

Az 1990 előtti és az az utáni Magyarország gazdaságilag két teljesen különböző világ lett! Az új gazdaság más irányokba orientálódik, mint a régi. Mások a filozófiák, a szövetségi rendszerek is.
Hogyan fogadható el az, hogy az új valóság elemzésére semmiféle minisztériumi elemzés, tanulmányterv sem készült?
Egy ilyen elemzés nélkül mi értelme a térről filozofálgatni?
Megfelel-e a sugaras-gyűrűs hálózat a gazdaság mai igényeinek, hiszen 1990 után alapvetően megváltozott az ország gazdaságfilozófiája, gazdasági prioritásai, gazdasági intézményei, szövetségi rendszerei, az ország ipari területeinek elosztása, a keleti modell helyett a nyugatit választották.
Miből gondolják úgy, hogy az avítt érhálózat, mely kiszolgálta egykor az öreg testet, majd jó lesz a fiatal testnek is?
Eddig kelet legnyugatibb perifériája, gyarmata voltunk, most pedig a nyugati világ keleti perifériája lettünk.
Kimaradt itthon a szakmai rendszerváltás. Ez sem lett nyilvánvaló?
Miként nem tűnt ez fel az előadónak? Ez nem térhasználati hiba?
Szabad-e egy szemétdombot csak egy kicsit megpiszkálni, majd otthagyni tovább bűzölögni? Vajon miért nem jutott eszébe az előadónak a szemétdomb eltávolítása, azaz a teret és a közlekedést a valódi gondokat figyelembe véve tovább tárgyalni? Ha ilyesmit javasolt volna, jövőre kapna-e meghívót előadásra?
A közlekedés gazdasági, társadalmi környezete I. - YouTube
Helyes dolog-e félrevezetni magas pódiumról a hallgatóságot?

Dr. Szegvári Péter úr, c. egyetemi docens, ELTE, előadása
Még mindig az avítt sugaras-gyűrűs hálózati mantrát vezette elő, hiszen évek óta ugyanezt adja elő. Lényege: Budapestet továbbra is metropolisszá kell felhizlalni, kerülhet az bármibe is.
Minden alkalommal meg is tapsolják!



Gyűrű hátán, mint minden „budapesti fejlesztő” álma. Ehhez természetesen a sugaras-gyűrűs hálózat illik. Minden ellenére megy a régi nóta, anélkül, hogy a sakktábla-szerű, a raszteres hálózat szóba kerülne, még az említés szintjén sem!
Előbb a belső, szürke vonalú gyűrű, majd a piros vonalú, ezután ismét egy folytonos fekete vonalú, végül a szaggatott vonalú. A vízfej főváros nőne tovább, mint a rákos daganat, lásd a következő ábráján. Végül az egész Magyarország egyetlen Budapestté, városállammá válna. Csodálatos jövőkép!
Ez történik, ha a vidék szempontjából ellenérdekelt, azaz csupa fővárosi a döntéshozó.



Közlekedésfejlesztés Magyarországon - Koncepciók, stratégiák – 1. rész - YouTube

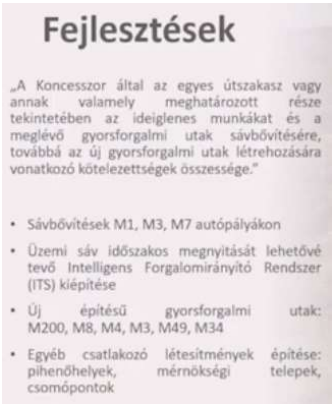
Ugyan ebben a lapszámban jelent meg Thoroczkay Zsolt úr, az Építési és Közlekedési Minisztérium Közúti Infrastruktúra Fejlesztési Főosztályának főosztályvezetőjének konferenciai előadása is. De mintha egy évet tévedett volna a Mérnök Újság, mert ez az előadás éppen egy évvel ezelőtt hangzott el. Ennek ellenére figyelemre méltó, mert rámutat országunk legnagyobb gondjára, persze a főosztályvezető úr meglátása szerint.

Na, majd Ő, ki, ha Ő nem, képzeltem el, bíztam benne, hogy az előbbiekben láttatott katyvaszból kiutat mutat. Helyette lehengerlő dolog következett: a „Gépjármű méretek változása az elmúlt ötven évben." Mi is foglalkoztatja a kinevezetten legfőbb infrastruktúra fejlesztőt?
A hosszas vizsgálódás, grafikonok, táblázatok után kimondatott: „A személygépkocsik hossza 50 év alatt 50 cm-t nőtt …". Még azt is megtudhattuk, hogy ez 0,5 cm növekedést jelent évente, és még azt is, hogy emiatt „kicsikké (rövidekké) váltak az egykori parkolóhelyek" – érdemes volt erre a hatalmas tudományos eredményre felhívni az ország figyelmét.
Gondolhatná az olvasó, hogy ilyen hatalmas felismerés után az ÉKM megrendeli a MAÚT-nál a megfelelő ÚME módosítást, egy akár A4 méretű levélben, és egy óra alatt megoldódik az „országos gond". De nem! Inkább kerekedett belőle egy konferenciához illő kerek, rém tudományos előadás. A témaválasztás viszont nagyon jó taktikai érzéket mutat, hiszen az senkinek semmiféle érdekét sem sérti. Így biztosan támadni sem fogják semmilyen irányból.
Jó azt látni, hogy a magas minisztérium mennyire érzi a szakma súlypontjait!
De az nyilván sokkal fontosabb, mintha a neves előadó mondjuk a léggömbök színezésének nemzetközi gondjait elemezte volna, hiszen Ő majdnem két évtizede a minisztériumban van, aki igazán átláthatja a helyzetet!

Egy hónappal a Mérnök Újság után, megjelentette a Budapesti Mérnöki Kamara az interneten az előadások videóit.
De nem mindet. Állítólag előadott az ÉKM miniszterhelyettese is, akinek azonban nem tették elérhetővé az előadását. Vajon ki tiltatta le a közreadást?
Vajon miért szégyelli az új miniszterhelyettes azt, amit előtte felvezetett a konferencián? Titok lett így az előadással együtt ennek indoka is. Vajon miféle iránymutatás az, melynek vannak eltitkolandó részletei? Ez a konferencia ahhoz lett szoktatva, hogy a hatalmasságok megmondják, hogy merre van az előre, amit a népnek követnie kell. A miniszterhelyettesi előadás létét csak Thoroczkay úr előadása sejteti, amikor Ő arra előremutató jellege miatt hivatkozott.
https://www.youtube.com/@budapestiespestmegyeimerno1428/videos

De Thoroczkay úr, felszólalt a 2023-as konferencián is. Furcsa módon most is „a közlekedés fejlesztés aktuális kérdései” címmel (lásd a személyautók méreteit ismertető, a tavalyi konferencia akkor is nagyon aktuális témáját, mely annyira téma lehetett, hogy a Mérnök Újság egy év késéssel ezt adta közre, és nem a frissebbet).
Az idei konferenciára is „aktuálisokat” választott. Először beszélt az útügyi adminisztráció változásairól a legutóbbi időben. Ez láthatóan maga a káosz! Ugyanezt világosabban és magyarul ecsetelte előadásában Szalma Botond vezérigazgató úr. Érdemes meghallgatni, mert ebben egyértelmű a valóság, és nem mellébeszélve, hanem magyarul mondta el.
Az előadó valószínűen minden korábbi minisztériumi változást is elfogadott a 18 év alatt. Kifejezte, hogy bízik abban, hogy ez a mostani kibír még 3 évet.
Másodikként pedig áttekintette azokat az előadásokat, melyeket a közlekedésfejlesztési konferenciákon előadott. 11 beszédet tartott a földvári majd siófoki konferenciákon, tehát lett volna módja a hálózatfejlesztésről beszélni, melynek Ő lehet a legmagasabb rangú bürokratája. Raja kívül ekkora lehetőséget senki sem kapott, de sajnos nem élt vele.
Az általa elmondott 11 előadásból tulajdonképpen csak kettő foglakozott hálózatfejlesztéssel. 2019-ben beszélt arról, hogy az ötlete alapján a FŐMTERV kidolgozta azt az időpontot, amikortól érdemes lenne az M1 autópályát 2-3 sávra bővíteni. 2021-ben pedig megvizsgálta az európai ún. budapesti stílusú nagyvárosok autópálya gyűrűit, mely után ismét állást foglalt az M0 teljes gyűrűvé alakítására, bezárására.
Ezek és a dr. Szegvári úr előadásai alapján lehet, hogy ők nem tartják túl nagy bűnnek, elavultnak, nagyon régóta túlhaladottnak a sugaras-gyűrűs autópálya hálózatot, és eszük ágában sincs az átalakítása sakktábla-szerű, raszteres hálózattá.
Lehet, hogy csak én érzem azt darabban hagyottnak, ott felejtettnek, befejezetlennek?
Harmadszor beszélt a BIM-ről, mely lényegében a nyugati világban egy bejáratott térinformatikai szoftver. Úgy mutatták be a Főosztályvezető úrnak, és a konferencia hallgatóságának a kivitelezők, mint egy csodabogarat, mint egy csecsebecsét.

Kertesi Tamás úr, az MKIF, azaz a Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. műszaki vezérigazgató-helyettese:

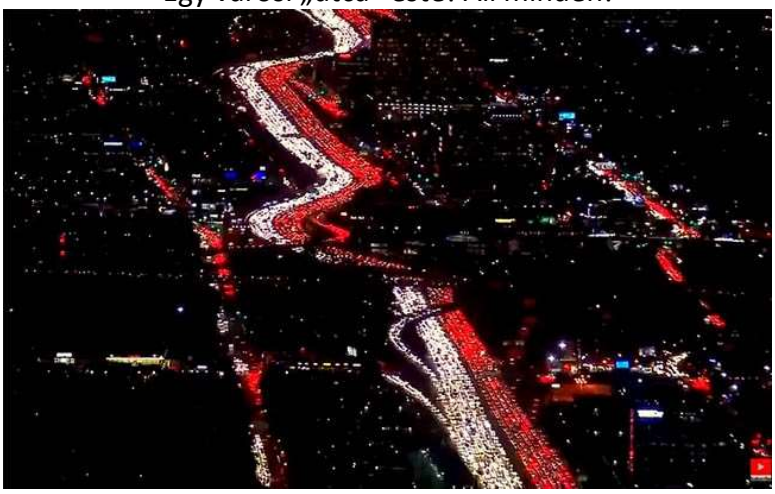


Láthatóan semmi olyan, amely a korábbi hibákat a legkevésbé orvosolná.
Az első sor azonnal szembe megy az EU azon elvárásával, mely szerint ahol csak van párhuzamos vasút, mint a konferencián is bemutatott V0, ott a kamionforgalmat a vasútra kell terelni. Mint az előbb láthattuk, minisztériumi támogatást élvezve, költi a rengeteg pénzt.
Érdemes lenne kimutatni, hogy a tervezett 2*3 sávok mikorra fognak ugyanúgy bedugulni, mint a mai 2*1 sávos szakaszok.

Egy 2018-as felmérés szerint Los Angeles vezeti a dugó amerikai esteleg a világ-ranglistáját. Míg akkoriban 24 órát ültek a budapesti autósok dugóban, ugyanez Los Angelesben 102 óra volt, pedig ott aztán van autópálya is bőven még a város belsejében is, és azoknak is számtalan a sávja! Ha ott bizonyítottan nem elég még az irányonkénti 5-6 forgalmi sáv sem, akkor miféle varázslattól várnak csodát a hazai „forgalmász tudósok”, a hazai irányonkénti 3 sávtól?



Egy városi „utca” este! Áll minden!



https://www.autoszektor.hu/hu/content/hatodszorra-los-angeles-lett-forgalmi-dugok-varosa

Ez a 405 számú állami autópálya, amely 2-6 sávos! Ahány kis „szentjánosbogár”, annyi autó.

https://hu.motor1.com/news/385232/video-eleg-lehangolo-a-forgalom-los-angeles-kornyeken-halaadaskor/

Mintha nem lenne az a méret, amely azonnal meg ne telne autóval!



https://ujszo.com/utazz/los-angelesben-van-a-legtobb-kozlekedesi-dugo



„Ennyi sáv nincs Kínában, a fotó a Los Angeles környéki napi ingázó forgalmat mutatja, de illusztrációnak mindenki szereti ez a képet használni, ha gigadugóról van szó.”
https://www.pto.hu/leghosszabb-dugo/

Mintha egy jövőbeni budapesti tájképet látnánk!



https://www.pto.hu/leghosszabb-dugo/

Lehet, hogy jobban járnánk, ha egy építéslebonyolító (NIF-pótló-RM) minisztérium helyett egy koncepciókat gyártó minisztériumunk lenne?
Tényleg ilyesmire kellene a milliárdokat feccelni?

2013.11.14. SAO PAULO, BRAZÍLIA: 309 KM
Ekkor itt 36 órán át meg sem mozdult a forgalom! A dugó hossza pedig 309 km lett! Pedig van rendesen többsáv.



Kínában sem jobb a helyzet!

„Összevetésként érdemes megjegyezni, hogy az Egyesült Államokban a tavalyi adatok alapján Los Angeles vitte a prímet, ahol az átlagos menetidő-növekedés 36 százalékos volt, az esti órákra vetített érték pedig 75 százalékot mutatott. **Az Angyalok városa a kínai ranglistán ezekkel a mutatókkal a 11. helyen végzett volna.”**



https://hvg.hu/cegauto/20140706_Evente_9_napot_tolt_a_dugoban_egy_atlagos

Nos?

A 3. sor szerinti beavatkozás sem új, hanem a korábban tervezett hiányzó szakaszok pótolgatása, ami többnyire helyes.

Talán kivételként említhetem az alábbi ábrán zölddel jelölt Komárom – Székesfehérvár – Dunaújváros – Kecskemét vonalat, melyről azonban semmi időbeni konkrétum sem hangzott el.



https://www.youtube.com/watch?v=tkawDMX-v-k

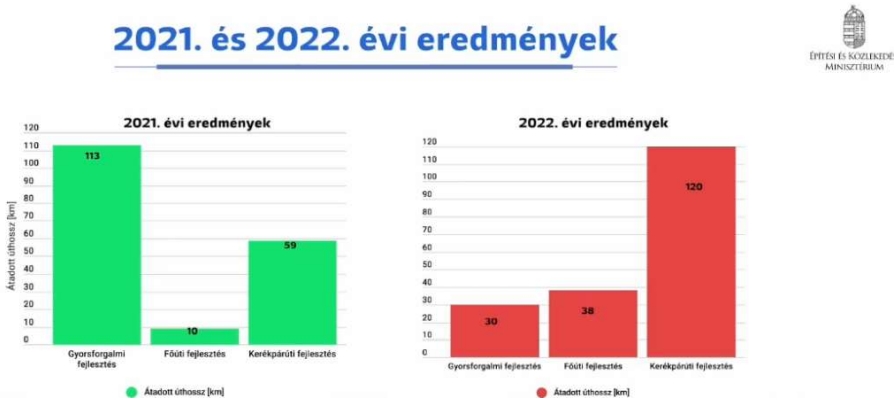
Ő is és a Magyar Közút előadója is elmondta, hogy a gyorsforgalmi hálózatnak ma legalább 3 kezelője van! A legnagyobb hossz van a MKIF-nél, jóval kevesebb a MK-nál és még vannak egyéb társaságoknál is.

Előadott dr. Orosz Csaba docens úr (BME) is a „Sikerek és kudarcok a közlekedésfejlesztésben" címmel. Mivel őt gondolkodó és kritikus szellemnek tisztelem, tőle egy ilyen cím miatt sokat vártam. De mi történt?
Miről is beszélt?
a tanszékén folyó magázódásról, tegeződésről, útfelújításokról, ami ugye eleve nem fejlesztés, sebesség szabályozásról, fociról, a szakma erodálódásáról, egy skót kirándulás állomásairól, a japánok vizelési szokásairól, az „alkotmányos díj" mértékéről, a Lánchídi kókány vitákról, és még Puzsérozott is egy kicsit.
Miről nem beszélt?
A gyorsforgalmi hálózat általam többször említett átváltásáról! Vajon miért? Ismét egy elszalasztott esély!

Vajon véletlen ezután Schulek János úr, a FŐMTERV volt műszaki igazgatója, előadása:
„A XIX. század hatalmas fejlesztéseit két olyan embernek köszönhetjük, akik maguk nem voltak mérnökök, mégis úgy tekinthetünk rájuk, mint a legnagyobb mérnökökre, mivel felismerték a mérnöki munka fontosságát, és minden erejükkel hazájukat szolgálták. Kívánom, hogy a mai kor vezetői is úgy gondolkodjanak, mint ők."
Mitől is mérnök egy mérnök? Lehet, hogy ma egyes mérnökök sem működnek mérnökként? **Lehet, hogy a hatalom csúcsán nem csupán csak az előadó nem lát nagy mérnököket?** Nyilvánvaló, az igazgató úr hiányérzete. Lehet, hogy ez egy kemény kritika, egy élet tapasztalatával megfogalmazva? Akkor is, ha finoman lett csomagolva?

A Mérnök Újság részéről érthető, hogy a közlekedésfejlesztési konferenciáról csak legfeljebb néhány előadást közöl, hiszen ez a téma sem az épületgépészeket, sem az energetikusokat, de még az informatikusokat nem érdekli. Nekik olyan írások kellenek, amelyek a sokféle mérnök közül sokakat érdekel.
Az viszont felháborító, hogy a MMK Közlekedési Tagozata – melyhez a mérnökök szűk köre tartozik - úgy tesz, mintha semmi sem történt volna, mivel a honlapjukon semminek nincs semmilyen visszhangja, mintha meg sem merne szólalni!
Mintha ez a konferencia sem javasolt volna valamilyen változást, vagy valamilyen megvitatandó témát. Mintha nem is lett volna. Így viszont mi értelme is volt?
Másként írva: nem arról van-e csupán szó, hogy a fővárosi – a vidékkel szemben ellenérdekelt – döntéshozóknak továbbra is főváros helyzetbe hozása a téma, a mindent megelőző feladat?
Ebben nincs semmiféleváltozás, még az ún. rendszerváltozásnak sem volt ehhez ereje. Nincs itt semmi látnivaló, tovább lehet sétálni – ahogy mondani szokták.

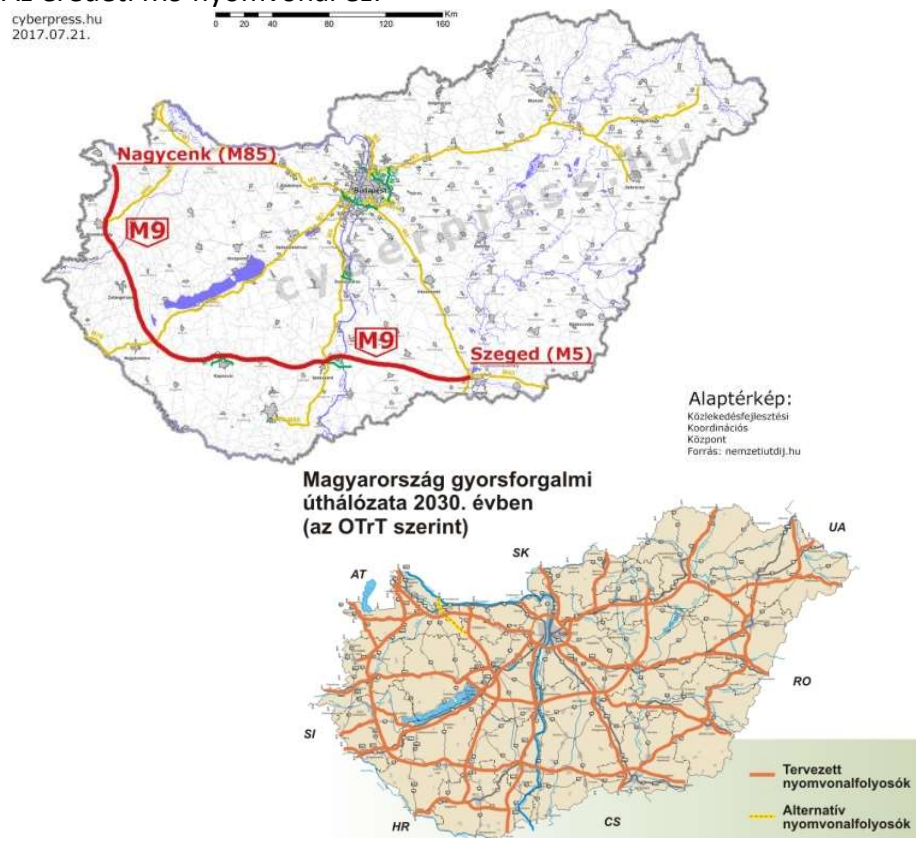
Majdnem ugyanakkor tartották az évi hidász konferenciát, 2023. VI. 13-15. között. Érdekes módon itt megjelent hálózatfejlesztési előadás is.
https://hidaszokertegyesulet.hu/index.php?page=konferenciak&eventid=39
Juhász Zoltán úr, az ÉKM főosztályvezetője (ma Beruházáslebonyolítási Főosztály) tartotta.
Lényege egykori NIF helye az új ÉKM-ben.



A változás hatalmas, hiszen 2021-ben 113 km gyorsforgalmi út készülhetett (a zöld ábra szerint), míg 2022-ben csak 20 km (a piros szerint). „Idén gyorsforgalmi utat nem valószínű, hogy forgalomba tudunk helyezni.” Vég tehát az eddigi pazarlásnak. Az a baj azonban a pénzbőségben sem orvosolták a korábbi hálózati hibákat, most pedig beütött a pénzhiány, tehát már akkor sem tudnák, ha meg lenne a szándék. Azonban ennek még a szándéka sincs meg! Jól látható ez az M9 gyorsforgalmi út Ny-K irányú szakaszán, azaz Nagykanizsa-szekszárdi híd-Szeged közötti szakaszán.

Láthatóan folyik a korábbi kókányolás. Akik eddig Pécsre akarták bekényszeríteni az M-9 ezen szakaszát azok most a dunántúli szakaszon SEMMIT sem akarnak belőle kiépíteni. A pénzbőség idején sem építettek belőle egyetlen km-t sem!

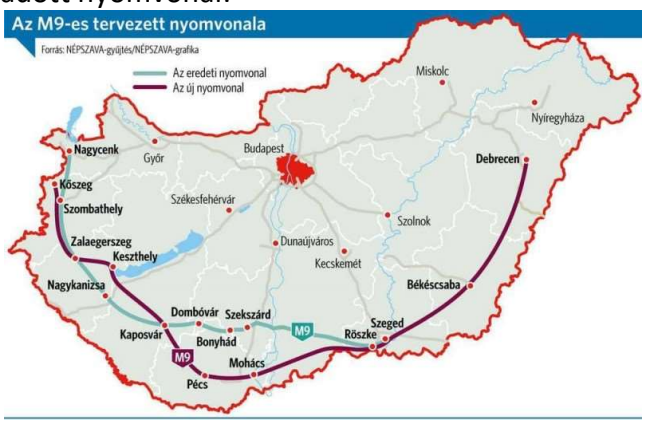
Az eredeti M9 nyomvonal ez:



https://cyberpress.hu/2017/autouton-a-balaton-fele-es-tovabb-erre-meg-sokat-alszunk/#google_vignette

Kiknek miféle érdeke miatt ebbe belebabrálni? Miért tehetik meg ezt a mérnökök véleményének kikérése nélkül? Tényleg degradálódik a szakma, ahogy Orosz tanárúr előadta! Vannak, akik még ehhez is tapsolnak!

Az első megnyomorítási igyekezet - Mosócszi úr idejéből - pedig ez, rajta zölddel az eredeti és az évtizedek óta elfogadott nyomvonal:



https://kanizsaujsag.hu/hir/202102/amibol-nagykanizsa-kimarad-az-m9-es-gyorsforgalmi-ut-nyomvonalarol-egyeztetettek

Ez mindenben szembe megy, mindennel ütközik, amit a nyugat-európai hálózatos, raszteres modellnek hívnak. Ilyen határvonal körül keringő út csak a sugaras-gyűrűs filozófia makacs követőinek tetszik. A második torzítási kísérlet, Mosóczi úr után, 2023-ban:



De mi történne, ha tehetnék alföldi szakaszán? Mit lehetne tenni, hogy kinyírják az egyik legfontosabb Ny-K irányú autópályát?

Egy logikátlan ötlet miatt a szekszárdi híd-szegedi vonalat kezdték el megnyomorítani, hasonlóan a korábbi dunántúlihoz hasonlóan.



Nagyon sajnálom, hogy az ábra ennyire maszatos.

A gyorsforgalmi út egész alföldi szakaszát egy nyomorék ötlet szerint lesilányítani akarták egy szerb, a tompai határállomás bekötő útjává! Ha megvalósulna az eredeti nyomvonalú M9, a tompai határállomás akkor be lenne kötve, ugyanúgy, mint az összes déli határon lévő

nagyszámú minden más határállomás, de nem autópályaként és főleg nem Szeged helyett, Szeged kárára.
A szerb határállomás útja a szabadkai új nyugati elkerülő útjából indul. Az ötletgazda szerint ez sokkal fontosabb, mint Szeged bekapcsolása és az egész további M9, beleértve az ehhez illeszkedő M43 autópályát, az aradi és a temesvári kapcsolattal. Hiszen ő Szabadkát bármi áron Szeged elé akarta helyezni. Úgy tűnik, hogy ötletét jó helyen tudta elővezetni, és így kapásból meghallgatásra talált! Hogy is működik akkor ez a minisztérium?
Még az az igyekezet is megmaradt, hogy az utána következő szakasz minél közelebb nyomják le a szerb-magyar határhoz.
Miként lehet az, hogy az ilyen torzító, nyomorító gondolatok azonnal elfogadható a hatalmasságoknál?
Hogy lehet ezt még lerajzolni is szakmai egyeztetés nélkül? Hogy lehet az, hogy ezt a szakma képviselői minden nehézség nélkül elfogadják?
https://hidaszokertegyesulet.hu/resources/html/events/event00039/ev00039_00866.html

2023-ban a siófoki konferencián 26 előadás hangzott el, de szinte egyetlen egy sem foglalkozott érdemben a gyorsforgalmi utak hálózatának módosításával! Ez nem túl jó arány.

A válasz nélkül hagyott kérdések:

- **2023-ban még mindig lehet tabunak besorolni egy szakmai kérdést?**
- **Meddig lehet még elodázni a szakmai rendszerváltást?**
- **Marad az, hogy az okozott károknak sincs felelőse?**
- **A mérnököknek, a mérnöki szervezeteknek még meddig nem lehet leírt véleménye, állásfoglalása?**
- **De vajon mindez csak egy véletlen?**

Szeged, 2023. V. 21.- VI. 16.