A magyar autópályák – vágyak és a tények

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a BME műszaki doktora
dr.rigo.mihaly@t-online.hu; 30/349-25-43

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

Molnár László Aurél nyugalmazott minisztériumi főmérnök úr szerkesztőként bedolgozik dr. Fónagy János miniszterhelyettes úr főszerkesztésében készülő összefoglaló könyvbe, melynek címe a „Magyar közlekedés 1990-2025" lesz.
A könyvvel talán a hivatkozott korszak piedesztálra helyezése lehet a cél.
Megkért Molnár László Aurél úr, hogy az elküldött tervezett írásában az autópályás fejezet ábráihoz szedjem össze a hivatkozásokat, a forrásokat az internetről. Én ezt a feladatot az alábbiak szerint teljesítettem.

Nem hallgatható el, hogy 2016-ban készült egy 390 oldalas könyv „A magyar gyorsforgalmi úthálózat első 50 éve" címmel.
Hangsúlyozandónak tartom:

a) ez a könyv csak egyedül csak az autópályákkal kapcsolatos, nem úgy, mint a most készülő, mely sok témába is megpróbál majd belekapni.
b) Ez a könyv a sugaras-gyűrűs hálózatfajtájának a propagálója, és sajnos még sem említi, hogy van alternatíva, a négyzethálós forma. Ennek megfelelően abszolút idegen tőle, hogy elemezze az alternatívát!
c) Szeretném, ha ugyanezt a hibát a most készülő könyv nem ismételné meg!

A használt alapfogalmak

A lehetséges autópálya-hálózat típusok:

a) szabálytalan, (=nem követ szabályos geometriát)
b) sugaras-gyűrűs (=kocsikerék-szerű)
c) négyzethálós (=sakktábla-szerű, =raszteres).

Jellegük szerint kétféle hálózat-fejlesztési mód létezik Molnár László Aurél úr szerint:

a) az igény-követő. Ez esetben egy meglévő út mellé kerül az autópálya, mert a régi út kapacitása kimerült.
b) az igény-előző, ha az autópálya olyan helyen épül, ahol előtte sosem volt út.

A forrásszegény országok általában kénytelenek a követő megoldással megelégedni, míg a gazdagok az infrastruktúra fejlesztését befektetésként megelőlegezik a Jövő érdekében. Ott fejlesztik az infrastruktúrát, ahol kitapintható a csírázó igény, vagy ott, ahol attól a térség fejlődésének gyorsulását várják/remélik.

A hazai útkategóriák és funkcióik dr. Fleischer Tamás úr szerint:

a) alsóbbrendű utak: a szekérutak kiépítésével létrejött utak, melyekkel az egyes telkek elérhetők;
b) főutak: a városok minél egyenesebb vonalon való összekötésére készült utak, melyek tehát városból városba vezetnek;
c) autópályák: **a régiókat összekötő** utak.
   A mai gyakorlat helytelen, mert „… az autópályák létesítése, tervezése folyik: nevezetesen azokon a szakaszokon, ahol a főhálózat forgalmi túl)terhelése a legnagyobb, a főút mellé, annak tehermentesítésére épülnek ki az egyes autópálya szakaszok. Ezzel tehát a főhálózaton kialakult forgalmi igények és forgalmi kapcsolatok extrapolálása történt meg, a korábbi hálózati struktúra megerősítésével, adott esetben a **Budapest-centrikus hálózat tartósításával**, az ebből származó valamennyi következmény fennmaradásával, sőt fokozásával.
   Az a lehetőség, hogy az autópálya hálózat kiépítésével létrehozható lett volna egy új hálózati struktúra, kihasználatlan maradt. **A változás annyi, hogy Budapest körül az eddigi 60-80 km helyett már egy 100-120 km-es sugárban biztosítja a mai hálózat is a térség leszívását.”**

A három funkciót tilos lenne keverni. Ez az elemi hiba is terheli a magyar autópálya-hálózatot.

Indulás Széchenyitől

A magyar főváros akkoriban is eléggé elmaradt Bécstől. Ezen kívántak változtatni a reformkori nagyjaink, így Széchenyi is. Ő az infrastruktúrák megfelelő vonalazásával.

A Bécset megelőzni egy akkori gazdaságpolitikai, gazdaságfilozófiai döntés volt. Ma már helytelen, bár még 2023-ban is nyilatkozott egy mai politikus Ausztria lelépéséről, nagyon rövid határidővel. Mi lenne, ha sikerülne? A pénzharácsolók keresnének egy másik fővárost, mondjuk Berlint, vagy Párizst? Láthatóan abszurdum. Arról nem is beszélve, hogy **ma már teljesen mások a gazdaságpolitikai célok. A más gazdaságpolitikához nem kellene más kiszolgáló hálózat?**

Kérem a kollégákat, hogy gondolják át és válaszolják meg maguknak azt az egyszerű kérdés, hogy a mai Magyarországnak jobban szolgálná-e az érdekét egy négyzethálós hálózat, mint a sugaras-gyűrűs?

Mivel a mai napig lényegében csak a sugár irányú elemek épültek meg, és a gyűrűket legújabb változataival csak 2022-ben leptek meg bennünket, nagyon sok pénz pazarlásától menekülhetnénk meg.

A gyűrűk kialakítására szánt pénzt nem kellen inkább a négyzetháló rendszerre való átalakításra szánni?

Azokon a szakaszoknak elhagyásával, melyek nem illenek egy négyzethálód rendszerbe.

Ma Széchenyi is ugyanezt tenné, mert neki még volt józan esze!

Ez a korai, túlhaladott cél olyan „jól” sikerült, hogy mind sugaras hálózatúak lettek, melynek a közepén a magyar főváros ül.

Sugaras hálózatú lett tehát

- a vasúthálózat is,
- a főúthálózat is és

- az autópálya hálózat is.

A hatalmas szándék nem teljesült, mert Bécset a mai napig sem sikerült utolérni, esetleg elhagyni ezek ellenére sem, miközben ez az egész országnak nagyon sokba került eddig is ez a vidék kárára építő mutatvány, mivel az ehhez szükséges pénzt akkor is a teljes országtól vették el, erőszakkal.

Széchenyi vasúthálózati koncepciója és a később látható Vásárhelyi-féle első magyar autópálya hálózat is igényt-előző típusú volt, mert oda tervezett vasutat, autópályát, ahol ott ilyen előtte sohasem volt.

Semmiféle – ma elvárt - áltudományoskodásra sem volt szükségük a nyomvonalak tervezéséhez! Milyen furcsa! Nekik ehhez elég volt a józan ész! Sikerült, mert az élet Őt igazolta!

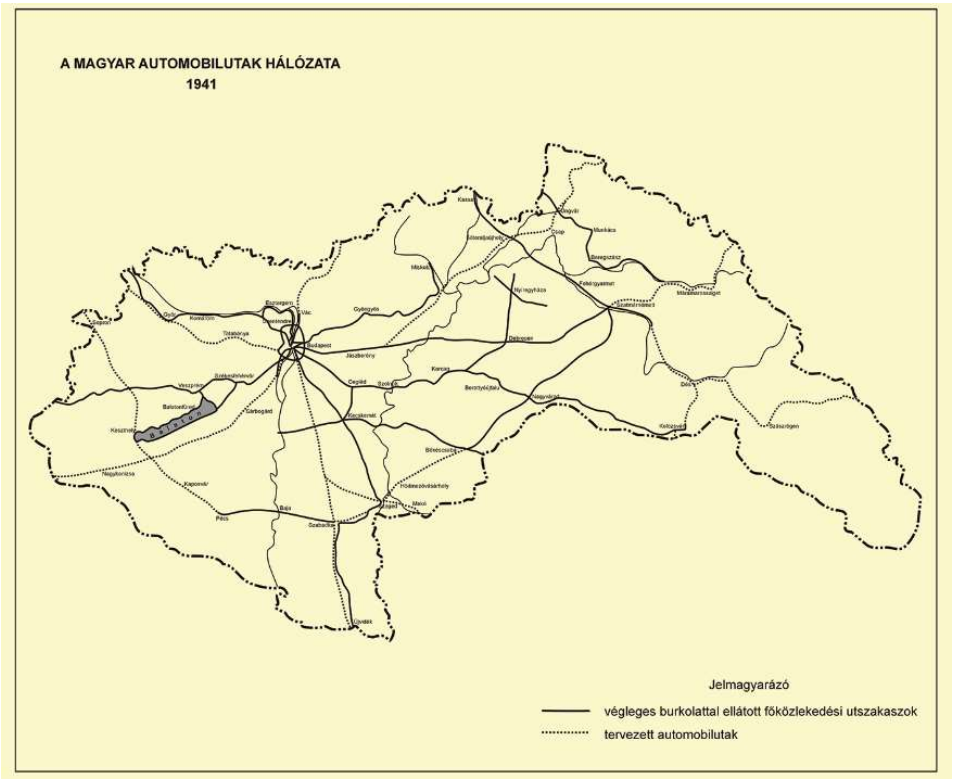
Hasonlóan alakultak a főutak. Viszont az autópálya-hálózat fejlesztése már helytelenül igényt követő típusú lett, a főúti kapacitáshiány pótlási igyekezet miatt.

Az időrendre, mint rendező elvre fűzve mutatom meg az eseményeket

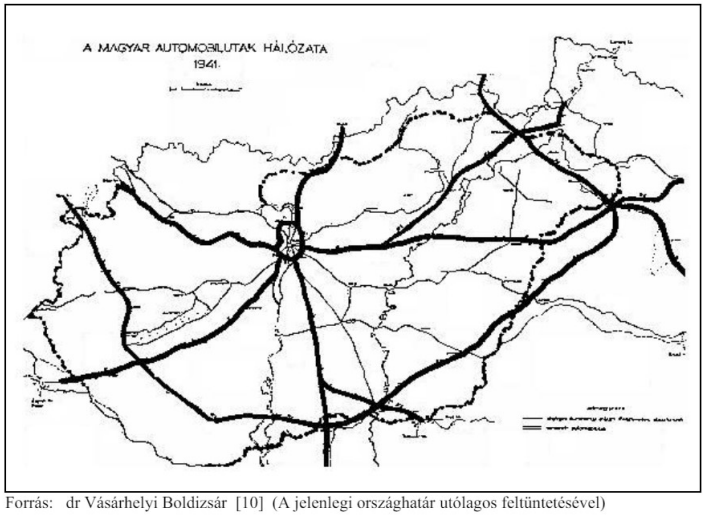
Az ábrákat két részre csoportosítom.

Balra rendeztem a sugaras-gyűrűs hálózat eseményeit. Míg jobbra azokat, melyek szinte minden időben jelenvoltak, melyeket agyonhallgatott a hatalmasság és a kollaboránsai. Tehát a négyzethálóssá tevés dokumentációit.

1941.



MGYÚ 2016.



Forrás: dr Vásárhelyi Boldizsár [10] (A jelenlegi országhatár utólagos feltüntetésével)

4. ábra. Az első terv hazai automobil-pályák hálózatára

Vásárhelyi professzor úr az autópályákat a főutak szögfelezőiben rakta le. Tehát véletlenül sem a városokat kötögette össze egymással, mert tudta, hogy nem ez az autópályák feladata. Nem úgy, mint az utódai!

Az autópályák főutak szögfelezőiben vitele a koncepciója legfontosabb eleme.

Ezt ma sokan a tévedésének tartjál, ami elemi hiba, és utódai ezt a főszabályt rendre megszegték.

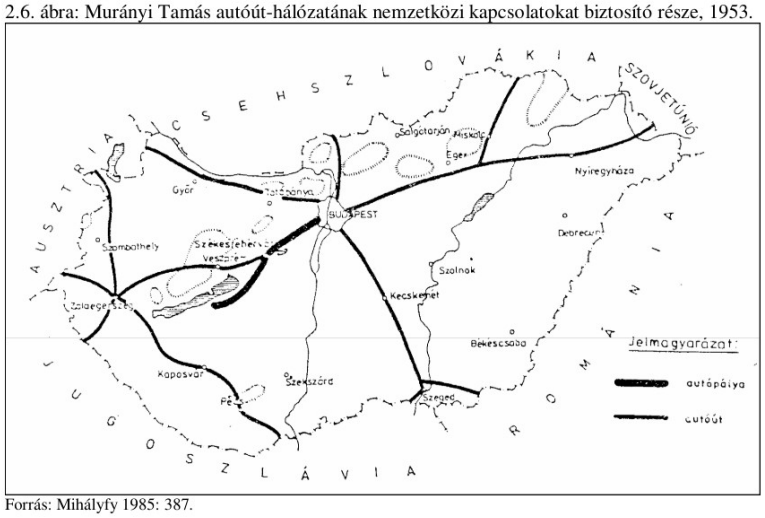
Ez a hálózat-fejlesztés is igényt-előző típusú volt, mert oda tervezett autópályát, ahol azelőtt semmi sem volt.
Hasonlóan Széchenyihez neki sem kellett semmiféle „társtudományos” segítség!

Ez volt a mai fogalmaink szerinti az első sugaras-gyűrűs autópálya hálózat elképzelés. Az Őt követők ezt a gondolatot torzították számos lépésben, mint ahogy bemutatom.

Különlegessége a vonalak régiókat összekapcsoló jellege volt. Az utána következők egyike se volt erre képes. Ez kétszeres torzítást okozott.

1953.

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

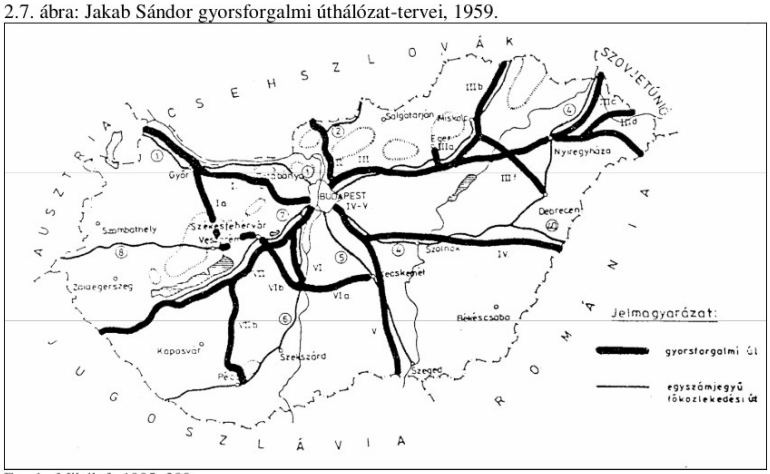


Forrás: Mihályfy 1985: 387.

https://regionalis.elte.hu/mellekletek/phd_NN.pdf
Ebből még könnyen lehetett volna raszteres hálózatot kialakítani.
Érdekes a Balatonra vitt két autópálya, hiszen ebben az időben nem volt olyan nagy a jólét.

1959.

2.7. ábra: Jakab Sándor gyorsforgalmi úthálózat-tervei, 1959.



Forrás: Mihályfy 1985: 388.

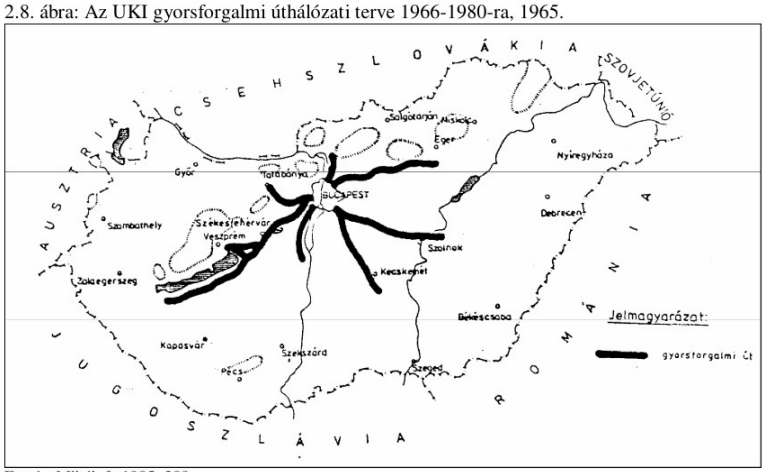
https://regionalis.elte.hu/mellekletek/phd_NN.pdf
Ez mintha a szabálytalan hálózatra lenne jobb példa, de inkább csak a káoszra Székesfehérvár körül.

1964.
Kókai Péter úr a NIF projektvezetője elkészített egy diasorozatot a hazai autópályák kiépítésének évenkénti előrehaladásáról 1984-2010 időszakra, az indulásra.
A hálózat kiépítésnek kezdetekor így álltunk:



1965.

2.8. ábra: Az UKI gyorsforgalmi úthálózati terve 1966-1980-ra, 1965.



Forrás: Mihályfy 1985: 389.

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

Az első kezdemények mutatják azokat a szakaszokat, ahol legelőször kimerült a főúti kapacitás. A Balaton itt is domináns.

1966.



1967.



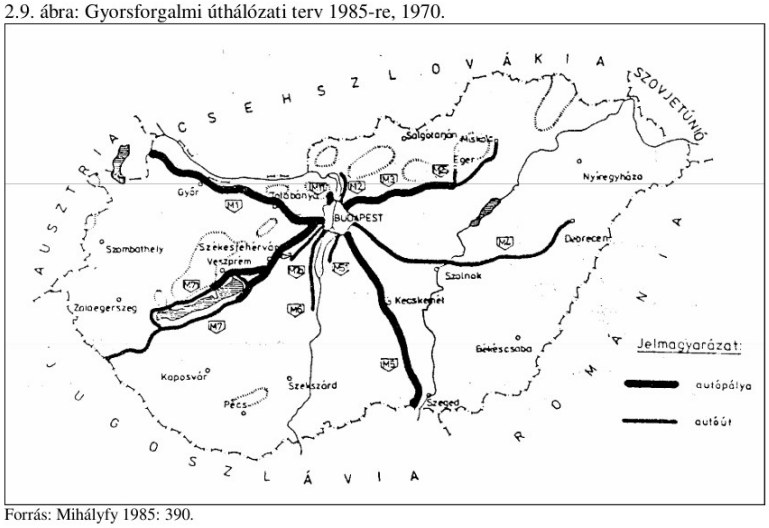
1968.



1970.



2.9. ábra: Gyorsforgalmi úthálózati terv 1985-re, 1970.



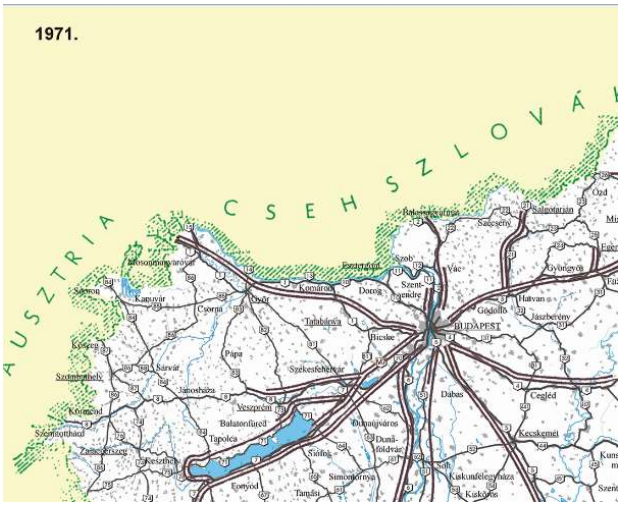
Forrás: Mihályfy 1985: 390.

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

Mintha itt jelent volna meg először az autóút-autópálya páros. Milyen érdekes, hogy a szakmánk még ma sem tudja megmondani, hogy mi is az autóút! Itt még fontosabb volt az M4, mint az M3? Nagyon jól érezték az M1-M5 irány fontosságát.

1971.





A Balaton 1971-es fontossága, de már megjelent az M8 is.



https://ktenet.hu/wp-content/uploads/2023/01/juhasz-zoltan.pdf

Itt látszik legjobban, hogy szerettek olyan autópályákat tervezni, melynek csak egy vége volt, a fővárosi kiindulás, majd zsákutcaként elhaltak a határ közelében. Hiszen hermetikusan zártak a határok.

Talán itt szolgálták ki leginkább autópályával a legjobban a Balatont.

Legutóbb az M44-et Békéscsabánál elvágták, mintha autópályás zsákutca készülne. És ezt is komolyan így gondolták. Csak a már majdnem teljesen megépült M44 után kezdtek neki a rövid Romániába bekötő rövid szakasznak.

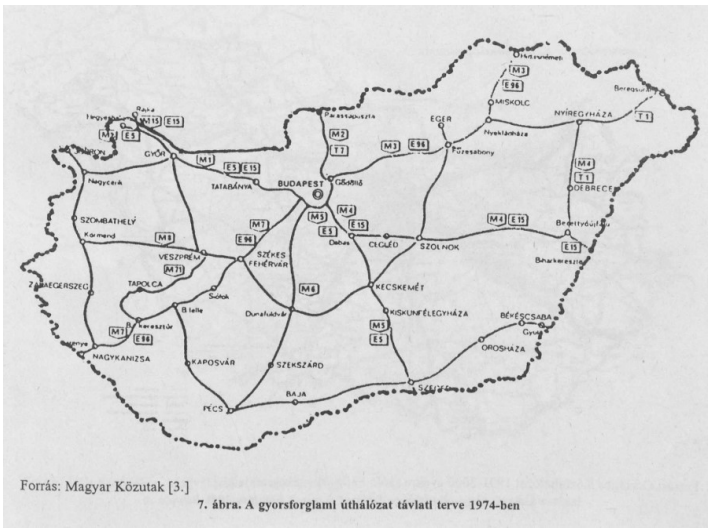
1972.



1973.



1974.



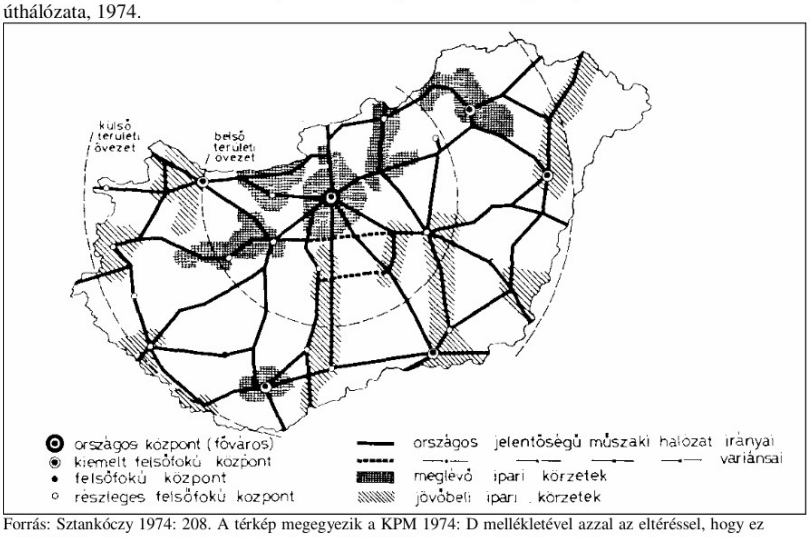
Forrás: Magyar Közutak [3.]

7. ábra. A gyorsforglami úthálózat távlati terve 1974-ben

https://real-j.mtak.hu/9964/1/K%C3%B6zleked%C3%A9studom%C3%A1nyi_1994_01.pdf

Nagyhasú lett a középső gyűrű, mivel nem volt még meg a dunaújvárosi híd, azt a dunaföldvárin kellett átvinni. Nem tűnt fel az, hogy a Sopron Nagykanizsai vonal megszakad, ha a Balatonlelle-pécsi vonallal folytatják? Talán itt jelenik meg először az M8?

2.13. ábra: A terület- és településhálózat-fejlesztési koncepció javasolt főközlekedési úthálózata, 1974.



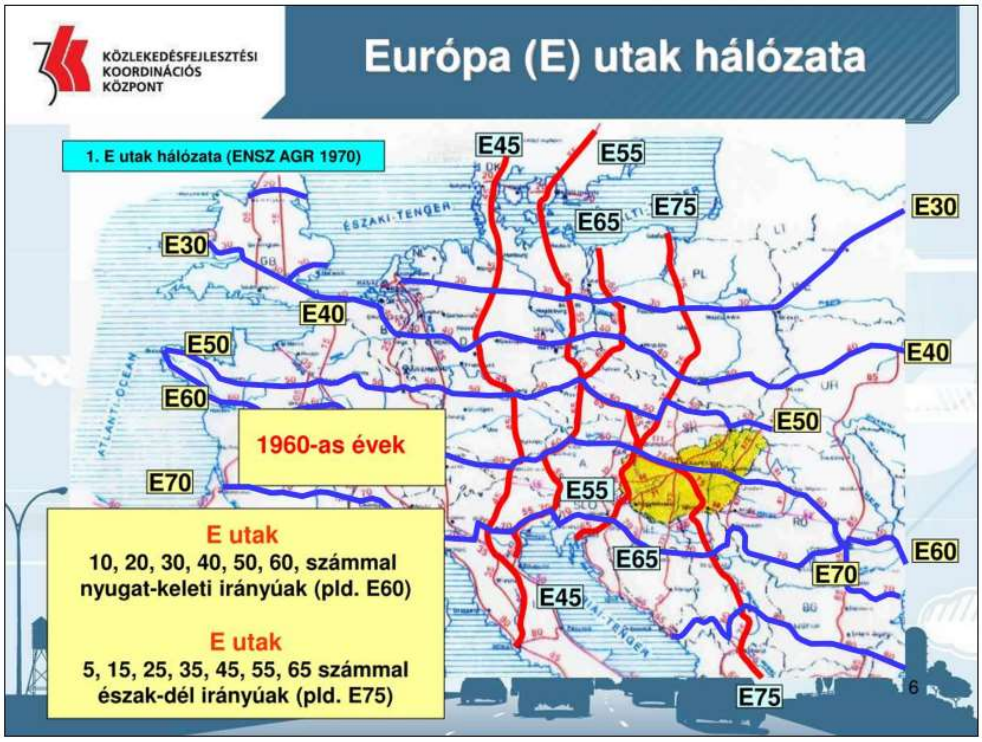
Forrás: Sztankóczy 1974: 208. A térkép megegyezik a KPM 1974: D mellékletével azzal az eltéréssel, hogy ez utóbbi külön jelzi a gyorsforgalmi utakat. Az eredeti kiadás gyenge minősége miatt azt sajnos nem tudom reprodukálni.

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

1973-ben már megjelent a Miskolc-szegedi viszonylat, amit én Alföldi autóútnak hívok a javaslatomban. Rettenetes támadásokat kaptam érte!

1975.





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

Ez a Berg Tamás általi ábra feljavítása. A kelet-nyugat irányú utakat kékkel kierősítettük, hogy látszódjon a raszteres rendszer.

1975-ben kapta a szakma az első jelet arról, hogy a Nyugat egészen az akkori vasfüggönyig miféle hálózatfatát tartana fontosnak. természetesen meg sem hallották! Ez a négyzetháló volt természetesen, miközben itthon nyomatták teljesen tendencia-ellenesen a sugarast.

Az is látszik, hogy Észak-Európában mennyire fejlett a kelet-nyugat irányú hálózat, mellyel érthető a legfejlettebb gazdaság léte.

Sajnos az is látszik, hogy a Lengyelországot és Magyarországot tartalmazó sávban mennyire hiányoznak az észak-déli irányú autópályák.

Emiatt nem működik itt ideálisan a gazdaság. Nem kellene mást tenni, mint a észak-európai 90 fokkal elforgatva megépíteni.

Ehhez viszont nagyon kellene a jól lobbizó V4.

Ez volt az első figyelmeztetés.

A nyugati elképzelés valószínűen az volt, hagy a volt vasfüggönytől keletre is a négyzethálós rendszer fog elterjedni és nem az összevissza vonalhúzogatás.

Ekkor kellett volna átbeszélni azt, hogy nálunk majd egykor a nyugati és a magyar elképzelések ütközése várható.

Melyik rendszer követése lenne hasznos? Mit kell módosítani

Ekkor kellett volna megtartani erről egy konferenciát.

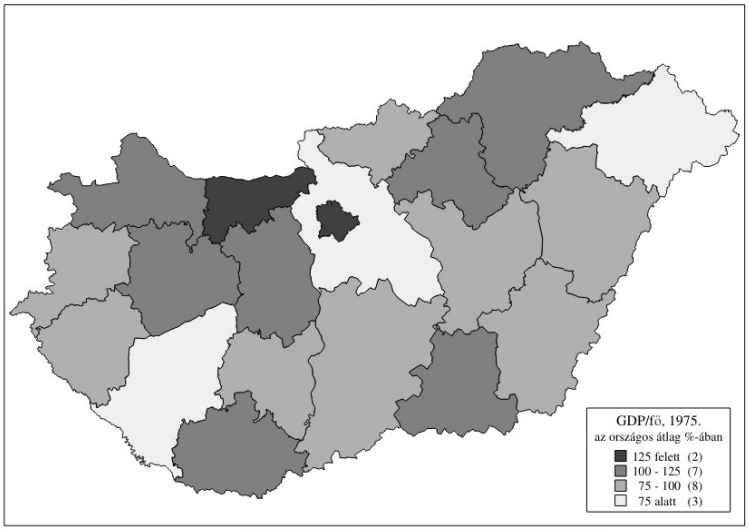
Ne feledjük, hogy ekkor még mindenféle hazai autópálya építés előtt voltunk!

Azonban erre 50 év alatt sem került, kerülhetett sor!

Hol maradt a KTE és a KTI fene nagy tudományossága?

Mibe került ez nekünk?

3.2. ábra: Megyei fejlettségi térszerkezet 1975-ben

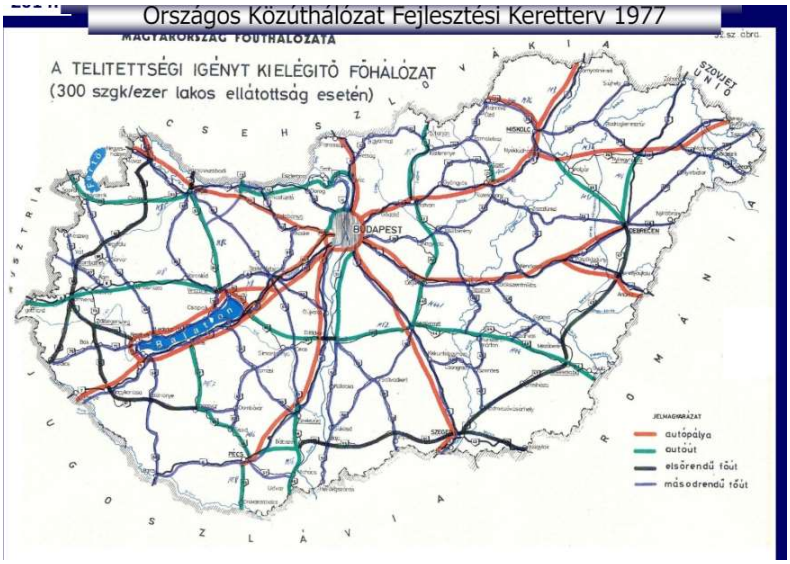


https://regionalis.elte.hu/mellekletek/phd_NN.pdf

Az évenkénti, megyénkénti GDP adat jól tükrözi, hogy a gazdaság területi eloszlása milyen, és azt, hogy értéke hogyan függ a gazdaságirányítás aktuális szabályozásától.

1977.





http://www.uvaterv.hu/uploads//aktualitas/kuzmos/kozlekedesi_halozatok_tervezese.pdf

A telítettség egy fiktív szám, melyre tudományt alapítottak, melyet azóta többször meghalad az élet. Volt, maikor 300-nál húztak határt, ma már inkább 600 körül, de vannak már 1000-s adatok is.

1978.



1979.



1980.



1981.



1982.

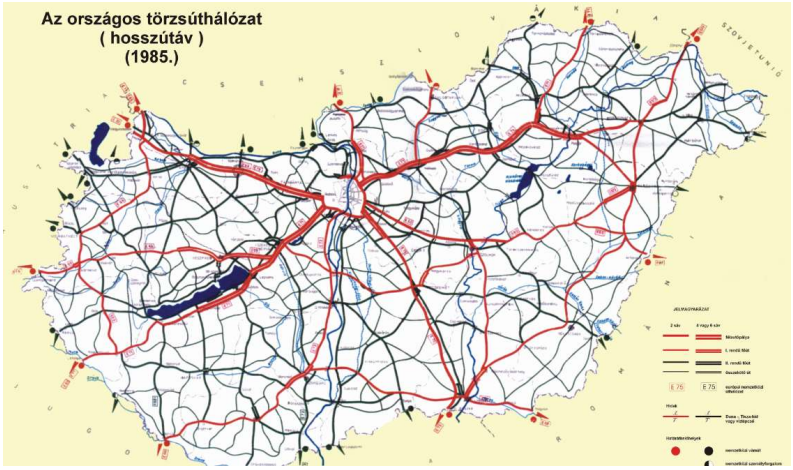


1983.



1985.

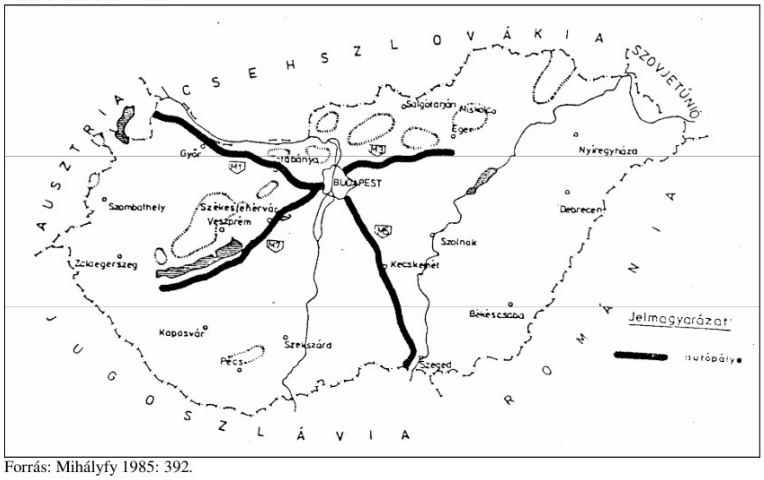




A szekszárdi híd már 1985-ben elfogadott volt!

MGYÚ 2016.

2.10. ábra: Az 1985-ig megvalósítani tervezett autópályák a Minisztertanács 3073/1971. sz. határozata értelmében



Forrás: Mihályfy 1985: 392.

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



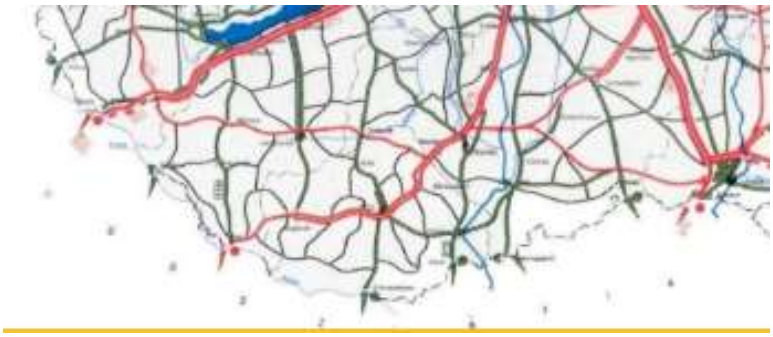


https://ktenet.hu/wp-content/uploads/2023/01/juhasz-zoltan.pdf
http://www.uvaterv.hu/uploads//aktualitas/kuzmos/kozlekedesi_halozatok_tervezese.pdf

Valószínen 1985-ben jelent meg először az M9 Nagykanizsa és Szeged közötti szakasza, itt vékony piros vonallal.

Ezt a vonalat azután mindenki elfogata 2022-ig, tehát 40 évig, pedig amit a továbbiakban számtalan fejlesztési terv készült.

2022-ben aztán a kontárok módosítását egyetlen pillanat alatt – indoklás, magyarázat nélkül elfogata a hatalmasság, amint az a székesfehérvári tájékoztat gyűrűsítési rajzán látszik



1986.



A második figyelmeztetés 1986-ban, elindul Fleischer Tamás:
Közgazdasági Szemle
XXXIJI. évf., 1986. 2. sz. (150—161. I.) Infrastruktúra-fejlesztési csapdák Fleischer Tamás

„A közlekedéshálózat sugaras kapcsolatai erősödtek, a megyeszékhelyek kapcsolata Budapesttel már igen jó, de hiányosak az egymás közti és általában a horizontális kapcsolatok."
„A forgalmi szűk keresztmetszetek feloldására alapozott hálózatfejlesztés megerősítette a sugaras rendszert (autópályák, Duna-hidak) és nem segítette a haránt irányok fejlesztését."

„A rövid távon észlelt szűk keresztmetszetek feloldása (értsd: a kimerült kapacitású főútszakaszok pótlása a mellépített autópályával) alapján történő hálózatfejlesztés struktúramerevítő hatásával szemben viszont a hálózatfejlesztésben éppen hosszú távú stratégiára, átfogó, makroökonómiai szemléletű és nagy léptékű tervezésre van szükség."
„A sugaras kapcsolatok túlzott fejlesztése együtt járt a horizontális — egyenrangú felek közötti — kooperációs kapcsolatok elsorvadásával, illetőleg e kapcsolatok részben ki sem alakultak, sőt látszólag sokszor már igény sincs rájuk."
„A keleti és nyugati országrész között új kapcsolatokat kell teremteni. Oldani kell a hálózatok sugarasságát."

https://real.mtak.hu/4366/6/fleischer_infrastrukturafejlesztesi-csapdak_kgszle86-2.pdf

1988.



1989.



1990.

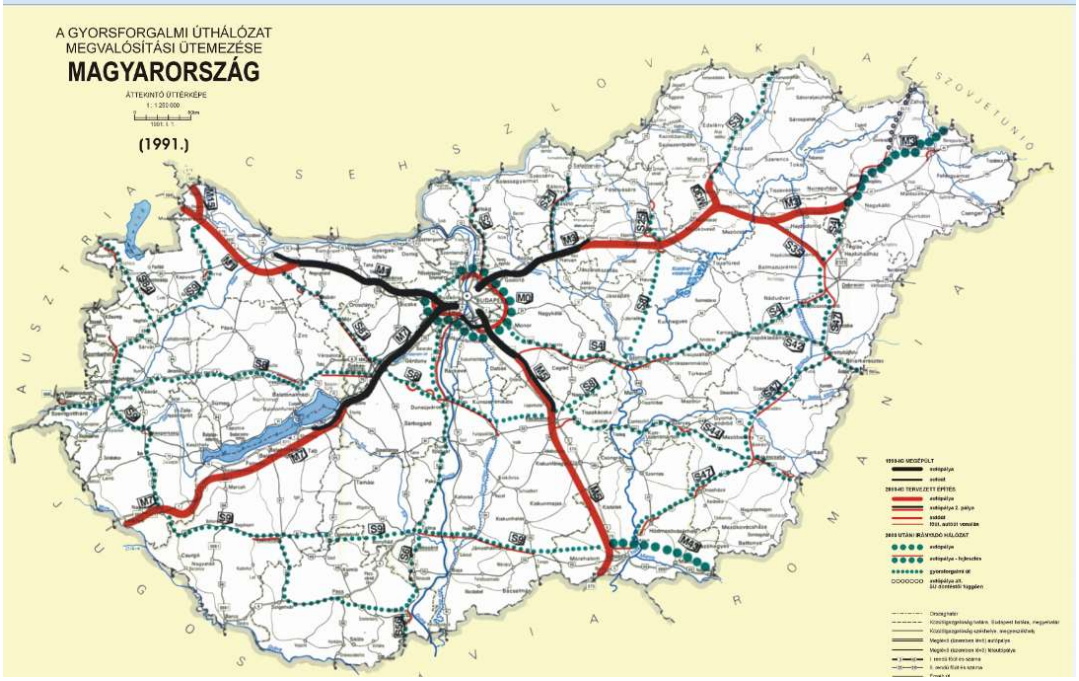


Az M0 építésének kezdete:



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

1991.



Egyértelmű a zöld pontozott vonal magyarországi helyzete!
MGYÚ 2016.

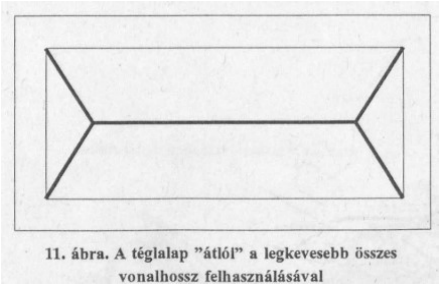


http://www.uvaterv.hu/uploads//aktualitas/kuzmos/kozlekedesi_halozatok_tervezese.pdf

1994.

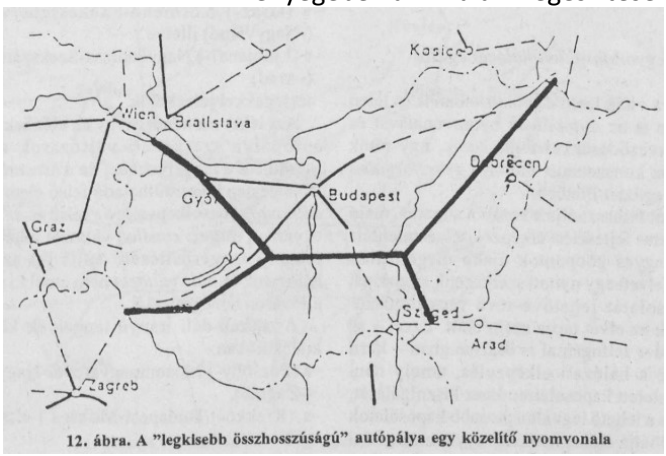


A 3. figyelmeztetés:



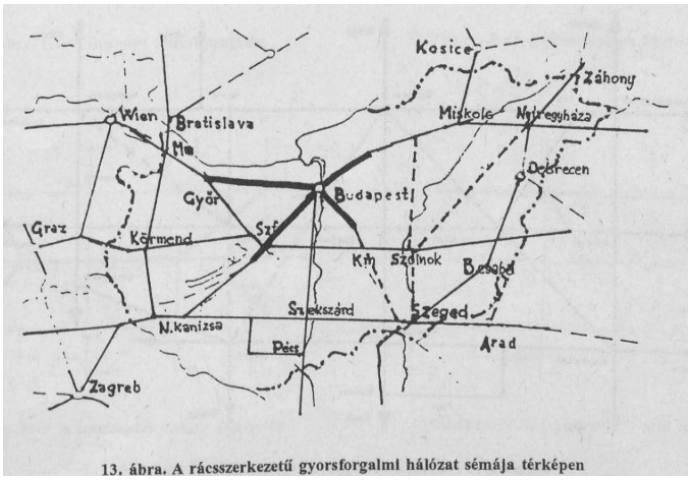
11. ábra. A téglalap "átlói" a legkevesebb összes vonalhossz felhasználásával

A borítékelv bevetés mintaként, mint a legrövidebb autópálya az országban.
Lényegében az 'Í" alak kiegészítése.



12. ábra. A "legkisebb összhosszúságú" autópálya egy közelítő nyomvonala

https://real-j.mtak.hu/9964/1/K%C3%B6zleked%C3%A9studom%C3%A1nyi_1994_01.pdf
Így nézhetett volna ki, de semmi sem kellett a hatalmasságoknak.



13. ábra. A rácsszerkezetű gyorsforgalmi hálózat sémája térképen

https://real-j.mtak.hu/9964/1/K%C3%B6zleked%C3%A9studom%C3%A1nyi_1994_01.pdf

Lényeges, hogy elsőként itt jelent meg a Miskolc-szegedi gyorsforgalmi út.
Eddig mocsárként gondoltak a magyar Alföld közepére.

1996.



1997.



Forrás: Országos Területfejlesztési Koncepció V/25. ábrája. 1997. március (OTK 1997)

4. ábra. Az OTK javaslata a távlati gyorsforgalmi közúthálózatra

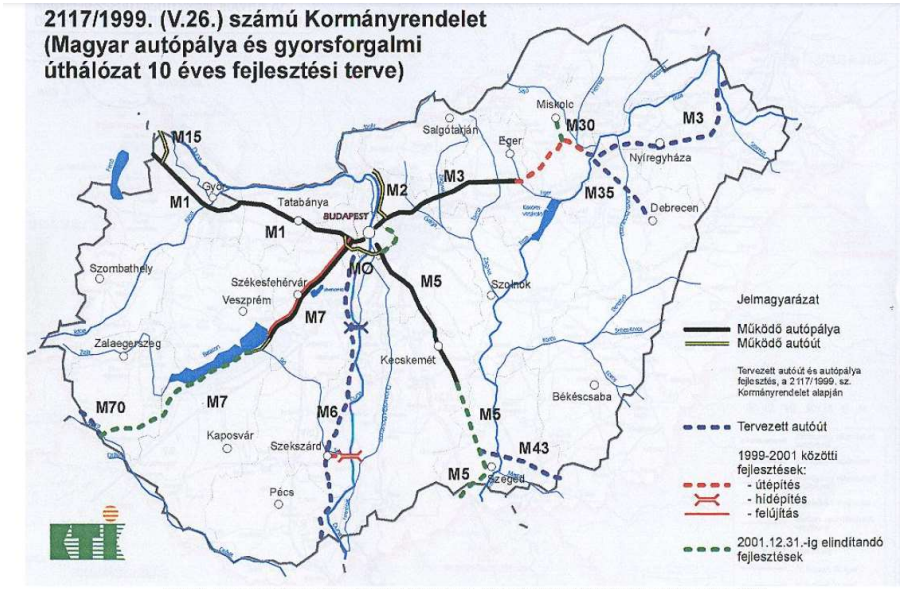
https://real.mtak.hu/4502/1/6_szam.pdf

1998.



1999.

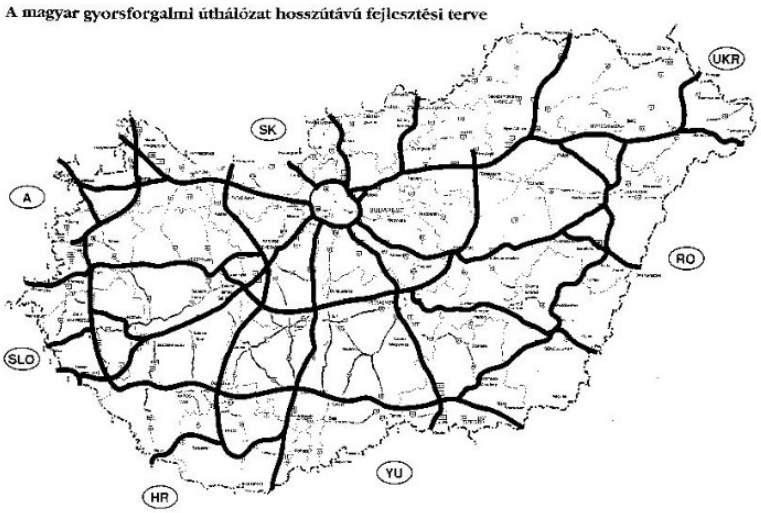




Forrás: A magyar közlekedéspolitika felülvizsgálata...KTI 1999 dec. (Közlekedéspolitika felülv.1999)

6. ábra. A magyar gyorsforgalmi hálózat tízéves fejlesztési terve a 2117/1999 (V.26) kormányrendelet szerint

https://real.mtak.hu/4502/1/6_szam.pdf

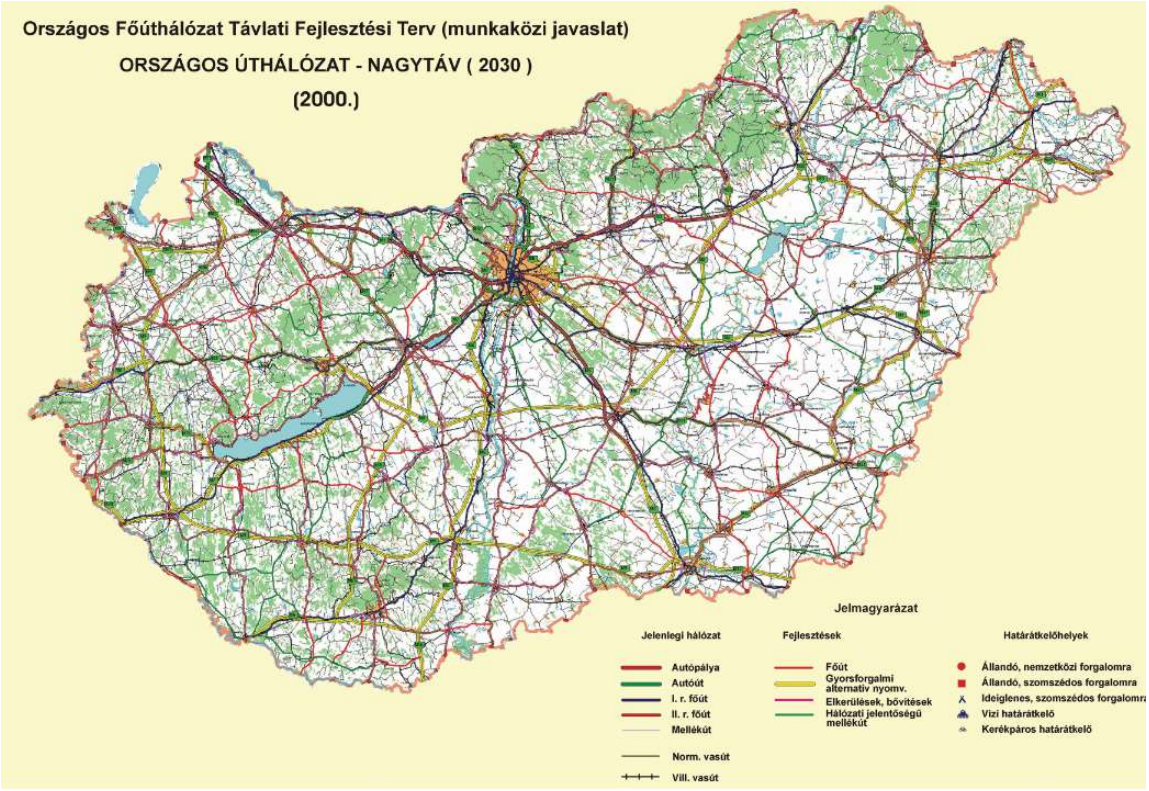


Forrás: Szabó László (1999) Fejezetek és dokumentumok...Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt.

8. ábra A magyar közúti gyorsforgalmi hálózat távlati fejlesztési terve, 1999

https://real.mtak.hu/4502/1/6_szam.pdf

2000





2000 óta ez az érvényes. Valaki módosított ezt az M9 2022-ben elővezetett módosítása miatt? MGYÚ 2016.

2001.



Újabb figyelmeztetés:



https://www.slideserve.com/gratia/fleischer-tam-s-mta-vil-ggazdas-gi-kutat-int-zet-vki-hu-tfleisch-tfleisch-vki-hu

Tekintve a 2001-ig elkészült autópályákat,

még nagyni kis kárral át lehetett volna állni!

2002.

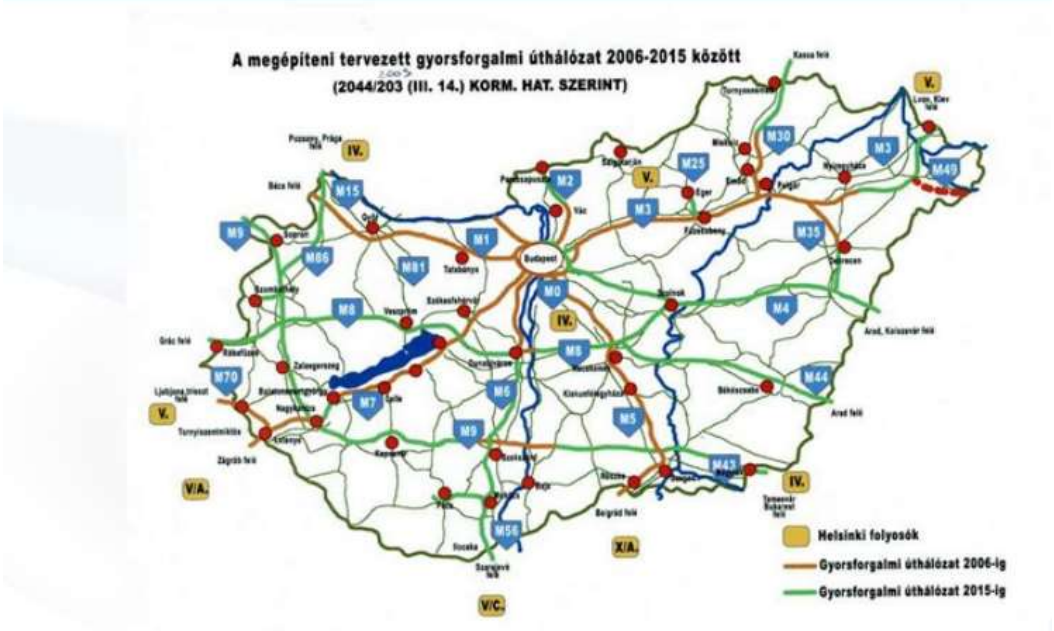


2003.



SZÉCHENYI ISTVÁN EGYETEM

2044/2003 (III.14.) Korm. hat.

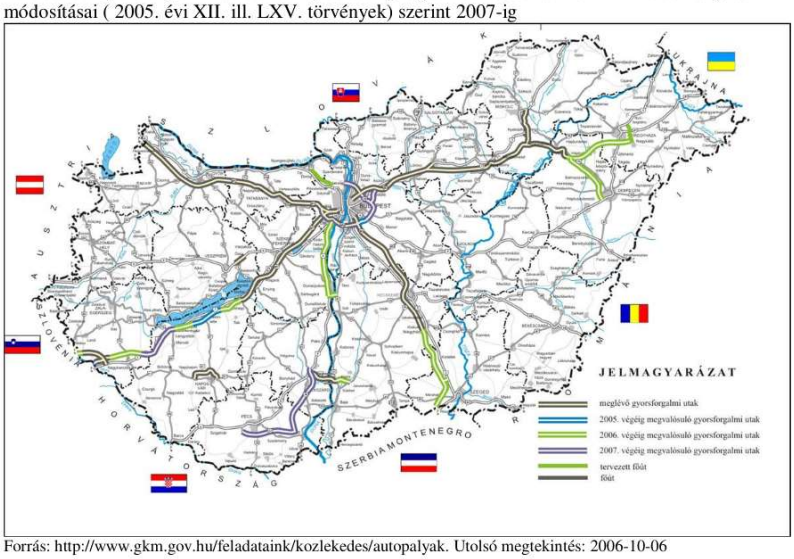


https://slideplayer.hu/slide/11393120/#google_vignette



Már 2003-ban is a szekszárdi hídon ment át az M9, és senki sem vitatta! Pedig ezerszer átbeszélték.

2.1. ábra: Gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési program a 2003. évi CXXVIII. törvény és módosításai (2005. évi XII. ill. LXV. törvények) szerint 2007-ig



Forrás: http://www.gkm.gov.hu/feladataink/kozlekedes/autopalyak. Utolsó megtekintés: 2006-10-06

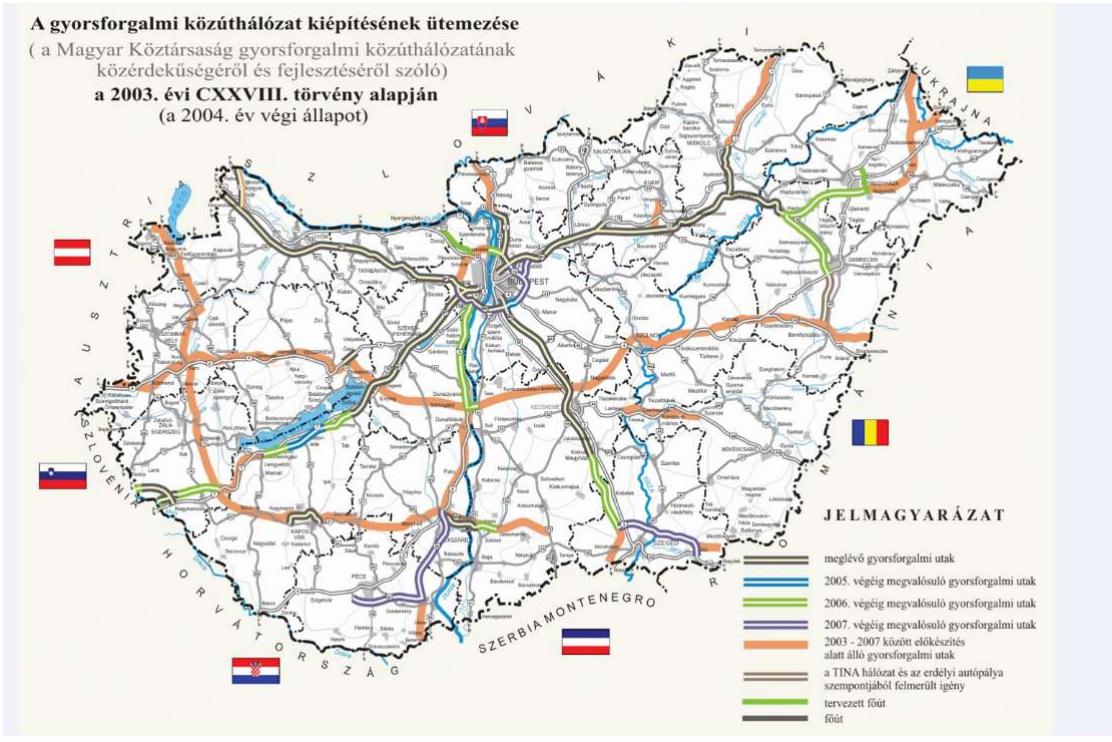
https://regionalis.elte.hu/mellekletek/phd_NN.pdf



https://slideplayer.hu/slide/11130497/#google_vignette

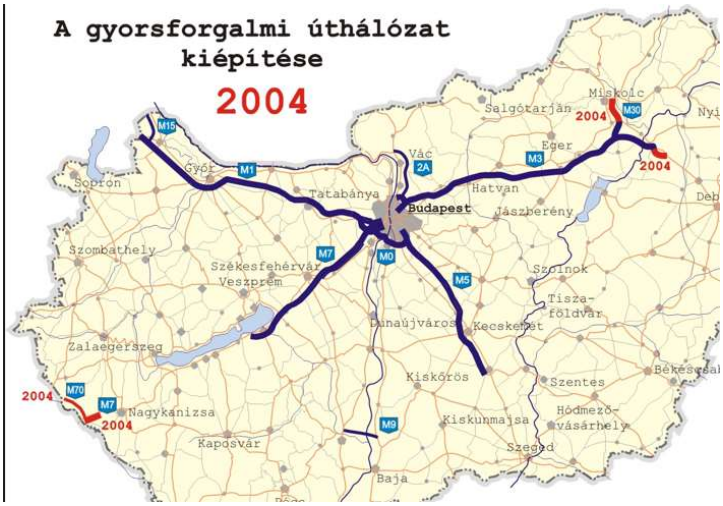


https://slideplayer.hu/slide/11130497/#google_vignette



A 2003—ban a törvénnyel elfogaott koncepció!
„A magyar gyorsforgalmi úthálózat első 50 éve” 2016., Bp.
A továbbiakban erre MGYÚ-ként hivatkozok.
Látható, hogy az M9 Nagykanizsa-Szeged közötti szakasza még a szekszárdi hídon megy át.
Mohásyi hídról szó sincs.
Benne van az M8-M4 viszonylat.
Ez is folyamatosan felrúgták!

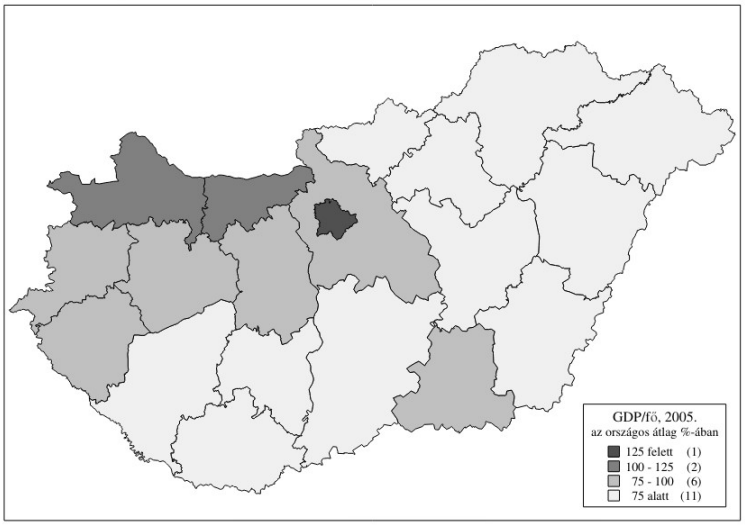
2004.



2005.



3.3. ábra: Megyei fejlettségi térszerkezet 2005-ben

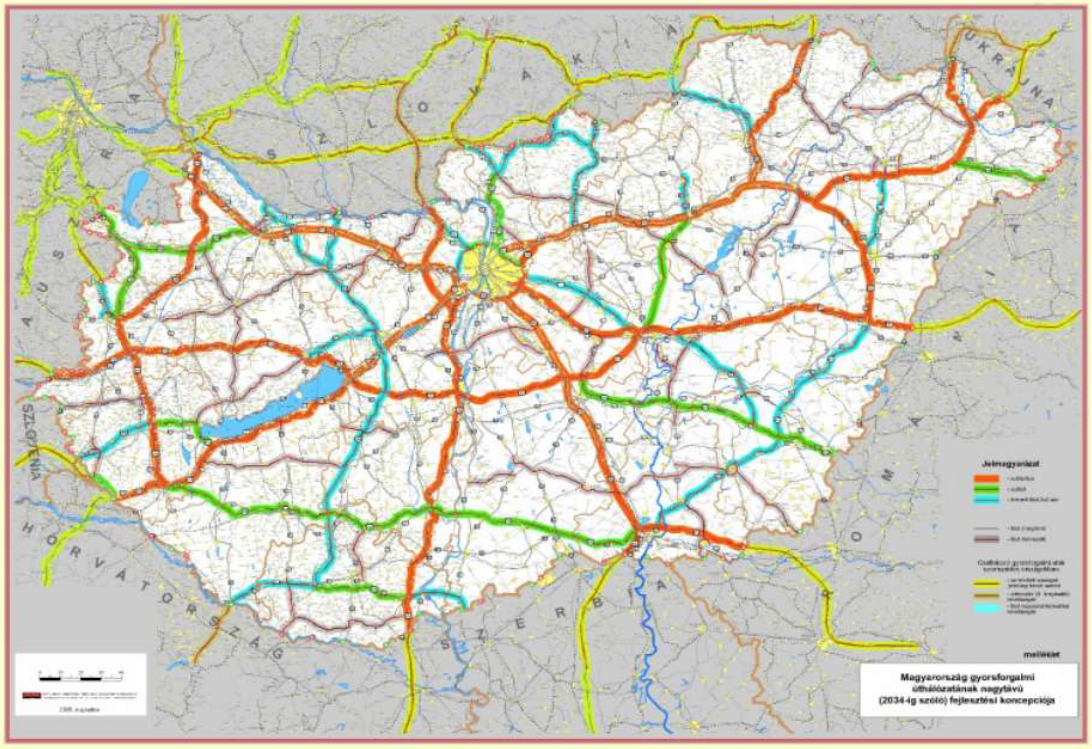


https://regionalis.elte.hu/mellekletek/phd_NN.pdf

2006.

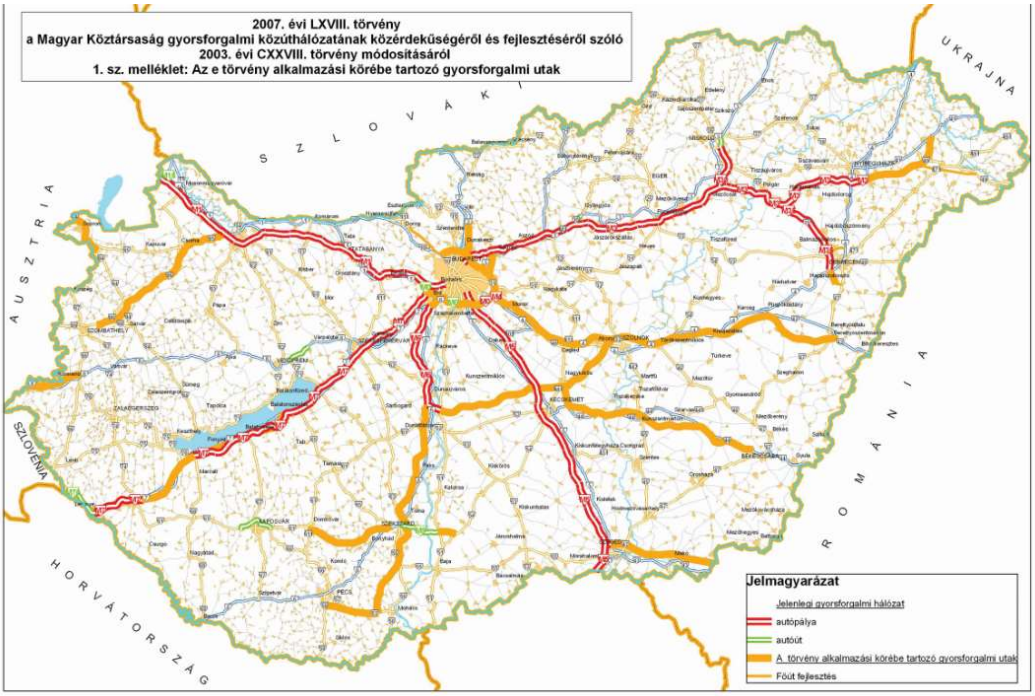


Gyorsforgalmi-hálózat fejlesztési javaslata 2006.



https://vgi.krtk.hu/~tfleisch/~muegyetem/hivatkozasok/kalnoki_kozuti-kozlekedes_07.pdf

2007.



A szekszrdi hidas változatot többször is megtárgyalta a magyar Országgyűlés!
MGYÚ 2016.



Még újabb figyelmeztetés,
melyre ugyanúgy nem reagáltak sem a hatalmasság,
sem a nagyon nagy tudományosságok!

A tanulságok összefoglalása

A közúthálózatoknak megkülönböztettük **három funkcionálisan eltérő rétegét**: a falvakat összekötő alsóbbrendű utakat, a városokat összekötő főúthálózatot, valamint a régiókat összekötő gyorsforgalmi hálózatot.

Az új szintek kialakulása új funkciók létrejöttét is jelentette, amelyek jó kiszolgálásához **új térbeli struktúrák** tartoznak.

Mindegyik szint hagyományos feladatát továbbra is el kell látni, a kialakuló új szint nem veszi át a korábbi funkciókat.

Nálunk egyelőre **nem alakult ki** a régióközi kapcsolatok ellátásának feladatköréhez illeszkedő új struktúra, és egyáltalán nem működik a hálózati szinten történő tervezés.

A jelenleg tervezett autópálya-folyosók **nem felelnek meg** a régióközi kapcsolatok követelményeinek: a tervezők nem érzékelik a többrétegű és többfunkciós rendszer belső összefüggéseit, és az új pályák egy hibás főváros-centrikus struktúrában készülnek. 33

https://www.slideserve.com/palila/fleischer-tam-s-mta-vil-ggazdas-gi-kutat-int-zet-vki-hu-tfleisch-tfleisch-vki-hu

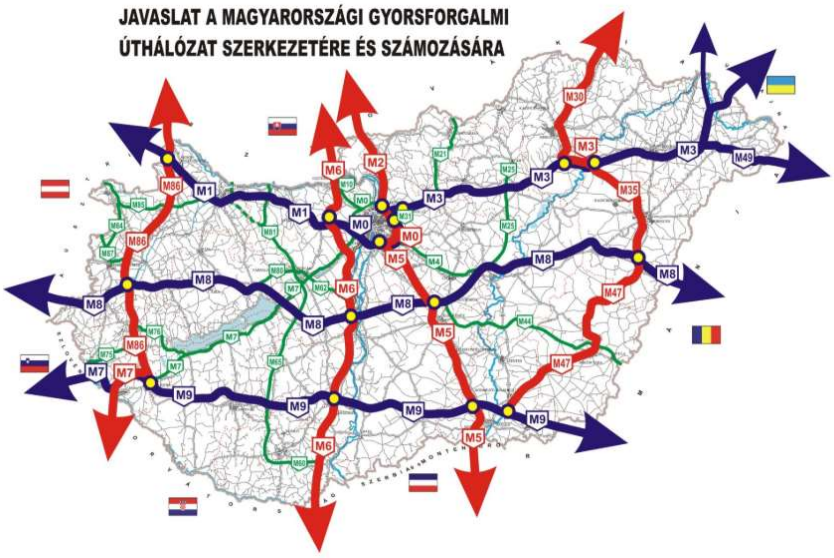


https://vgi.krtk.hu/~tfleisch/~muegyetem/hivatkozasok/kalnoki_kozuti-kozlekedes_07.pdf

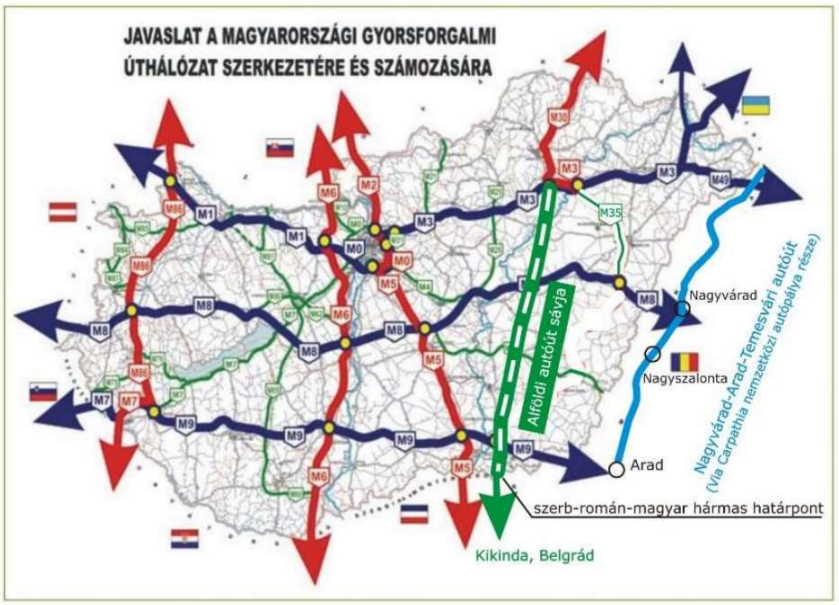
Molnár László Aurél javaslatai:



Javaslat Kelet-Középeurópa autópálya hálózatára



Javaslat Magyarország autópályáinak hálózatos kialakítására
https://slideplayer.hu/slide/2316235/
Látható. Hogy M9-M47 szakasz kilóg a sorból a gyalázatos vonalvezetésével.
Hasonló nélkül hungarikum lenne egy ilyen vonalvezetésű autópálya.



Microsoft Word - A_2023-as_siofoki_konf.docx (mernokvagyok.hu)
dr. Rigó Mihály szekesztett módosító javaslata

Ha a déli határállomásokat bekötnék az előbbi déli M9-be, jelentős lenne a forgalma az elején is.
http://www.uvaterv.hu/uploads//aktualitas/kuzmos/kozlekedesi_halozatok_tervezese.pdf

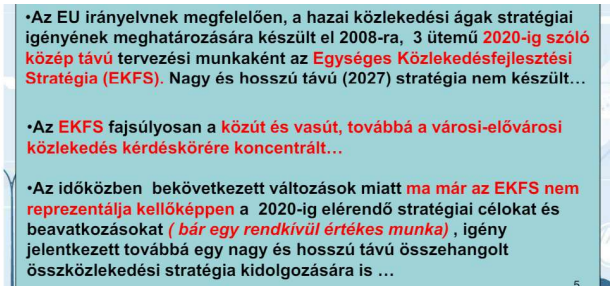


https://tamas.fleischer.hu/PDF/pdf09/sonora-CORRIDORS_090212.pps

2008.



EKFS készül:

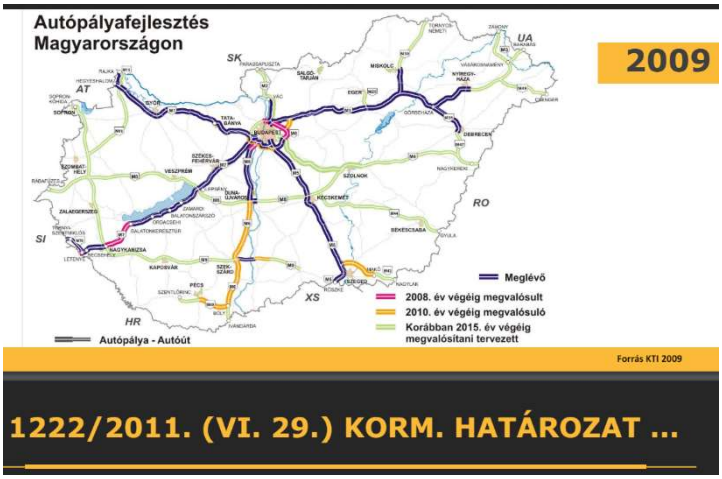


https://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/balatonfoldvar-2012/Berg_Tamas.pdf

Azaz beindult a „tudományoskodás”, mely ennek újabb fokozatához bezetett el, az NKS-hez, de ezek sem segítettek. Alkalmazkodni kellett az EU papírgyártásához.

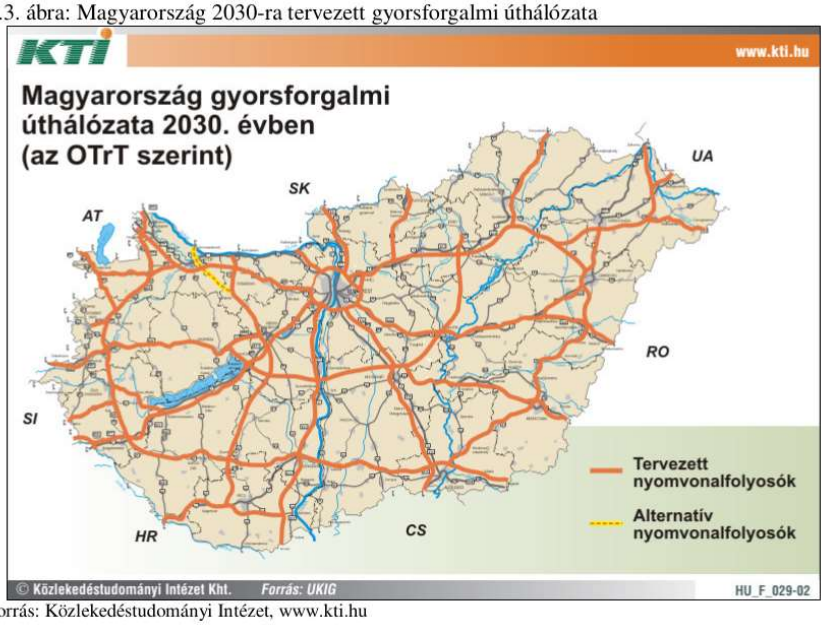
2009.





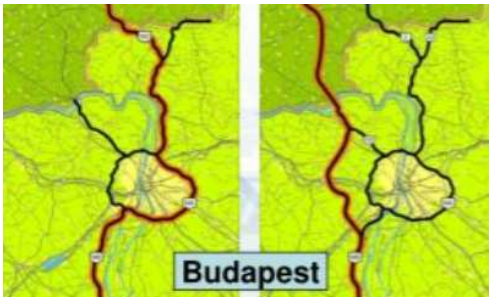
https://ktenet.hu/wp-content/uploads/2023/01/juhasz-zoltan.pdf

2.3. ábra: Magyarország 2030-ra tervezett gyorsforgalmi úthálózata



Forrás: Közlekedéstudományi Intézet, www.kti.hu

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



Molnár László – M6 kivitele M0-ból

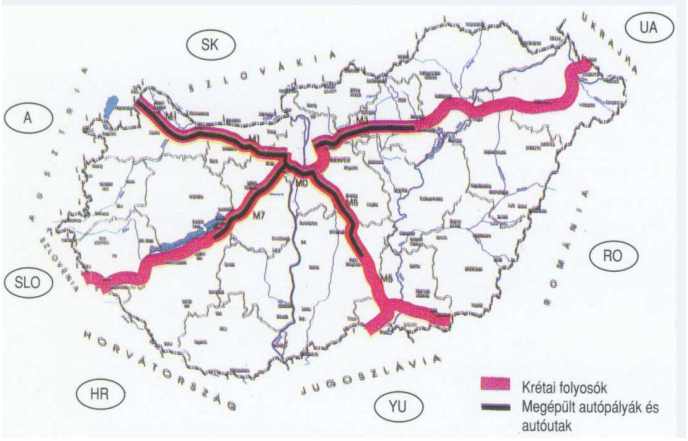
https://www.slideserve.com/nalani/berg-tam-s-oszt-lyvezet-kkk-h-l-zatfejleszt-si-s-d-nt-s-el-k-sz-t-si-oszt-ly

2010.



Látható:

- annak ellenére, hogy végig sugaras-gyűrűs hálózatról szólt a fáma lényegébe csak a sugara részhalmaz épült ki, tehát üres ígéret, kábítás volt a harántirányú kapcsolatok kiépítése amíg a főváros érdekű elemek el nem készültek;
- Kiépült a régen vágyott „X” alak, az M7-M3, valamint az M1-M5 viszonylat megépülésével.



MGYÚ 2016.

2011-2014.

Nemzeti Közlekedési Stratégia (=NKS) készül.

Az NKS készítő konzorcium tagjai:

KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KOORDINÁCIÓS KÖZPONT

KÉSZÍTETTE: STRATÉGIA KONZORCIUM

KONZORCIUM VEZETŐ: FŐMTERV

FORRÁS UNIÓ · TRENECON COWI · Unitel · Uhlber · ÚVATERV · KÖZLEKEDÉS · KTI

https://docplayer.hu/2669283-Nemzeti-kozlekedesi-strategia-nks.html

Ők valószínűen mindent összelapátoltak, amit a közelmúltban valaki is leírt.

Láthatóam ők az ország leghatalmasabb tervező cégei voltak, akik apait-anyait bedobhattak a közel 3 év alatt. Ekkor összefogást még soha sem állítottak össze EU szempontoknak megfelelni kívánó koncepció összeállításához.



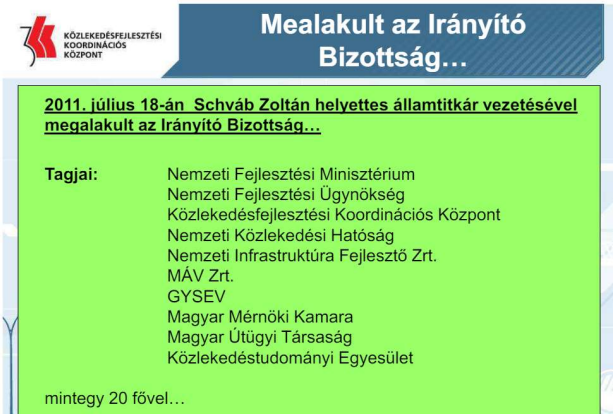


Annak ellenére, hogy őrült mennyiségű munkával készült, 10 év alatt elfelejtették.

Pedig micsoda feljajtás követte:




KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KOORDINÁCIÓS KÖZPONT
Egyeztetések, ismertetések…
2011. október 18. Fórum a KKK-ban dr. Tóth János
2011. október 25. Siófok Nemzeti Közlekedési Napok Önálló szekcióülés
Kötetlen hozzászólások:
Molnár László, MMK
Fleischer Tamás, MTA VKI
dr. Ruppert László, KTE
dr. Vörös Attila, KTI
Lukács András, LMCS
Juhos László, Reális Zöldek
Szakmai vita, zárszó
3 előadás…
13 felkért hozzászóló…
Nemzeti Közlekedési Stratégia
Zeman László
Nemzeti Közlekedési Stratégia kialakítása Magyarországon, Szűcs Lajos
Nemzeti Közlekedési Stratégia összefüggései, Berg Tamás
Nemzeti Közlekedési Stratégia tematikája, módszertana és tézisei, dr. Tóth János
Felkért hozzászólók oponálása:
Az OVK, mint az NKS része, Köller László
Az NKS és részelemei pénzügyi finanszírozása, dr. Egyházy Zoltán
Határon átnyúló kapcsolatok az NKS-ben, Magyar Levente
A Légügyi Stratégia kapcsolódása az NKS-hez, dr. Gergely Máté
Logisztikai kérdések, Gecse Gergely
Gondolatok az NKS-ről, dr. Tömpe István
Az NKS Fővárosi kapcsolódási pontjai, Dorner Lajos


KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KOORDINÁCIÓS KÖZPONT
Mealakult az Irányító Bizottság…
2011. július 18-án Schváb Zoltán helyettes államtitkár vezetésével megalakult az Irányító Bizottság…
Tagjai:
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Nemzeti Fejlesztési Ügynökség
Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
Nemzeti Közlekedési Hatóság
Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
MÁV Zrt.
GYSEV
Magyar Mérnöki Kamara
Magyar Útügyi Társaság
Közlekedéstudományi Egyesület
mintegy 20 fővel…


KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KOORDINÁCIÓS KÖZPONT
Konzultációs Testület…
Schváb Zoltán közlekedési helyettes államtitkár a nagy szakmai érdeklődésre tekintettel létre hozott egy un. Konzultációs Testületet több fontos szervezet részvételével. Tagjai azok a szervezetek, amelyek a melyek nem szerepelnek az Irányító Bizottságban, de véleményüket az NKS-sel kapcsolatban el kívánják mondani, titkári teendőket a KKK fogja ellátni (Berg Tamás)
•Magyar Logisztikai Egyeztető Fórum
•Magyar Logisztikai Egyesület
•Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége
•Közép-európai Logisztikai Klaszter
•Hungrail Magyar Vasúti Egyesülés
•MÁV Start Zrt.
•Hungarocontrol
•Volán Egyesülés,
•Magyar Kerékpáros Klub
•Magyar Hajózási Országos Szövetség
•Magyar Önkormányzatok Szövetsége
•Magyar Autóklub
•Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület
•Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület
•Magyar Kereskedelmi és Iparkamara
•Vidéki Repülőterek Szövetsége
•Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetsége
•Levegő Munkacsoport
•Reális Zöldek Klub
•Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Alapítvány…
20 szervezet

Opponencia Bizottság…

További szakmai, társadalmi kontrol…

Völner Pál infrastruktúráért felelős államtitkár úr egy szűk körű, 6 tagból álló un. „Opponencia" Bizottságot hozott létre, amelynek tagjai nagy tapasztalattal rendelkező hazai szakemberek. Az elnöki teendőket az államtitkár úr látja el…

Feladatuk a munka folyamatos figyelemmel kísérése , vélemény nyilvánítás és félévenként beszámoló készítése…

A titkári teendőket a KKK látja el (Berencsi Miklós)…

Sok hűhó, semmiért.

További felkérések…

A KKK az NFM megbízásából felkérte az előkészítő munkában való aktív közreműködésre a Konzultációs Testületet:

A munkában visszajelzés után részt vesznek a következő szervezetek:

Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége,
Magyar Hajózási Országos Szövetség
Volán Egyesülés
MÁV Start Zrt.
Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetsége
Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Közalapítvány
Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület

Javaslatot, véleményt adtak:

Levegő Munkacsoport
Magyar Autóklub
Reális Zöldek Klub
Közép-európai Logisztikai Klaszter

Megalakultak az NKS kezdeti munkák kidolgozását végző munkacsoportok és ki lettek választva a vezetőik…

Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) – Helyzetfeltárás

Az NKS I. ütem kidolgozását végző munkabizottságok és a munkabizottságok vezetői.

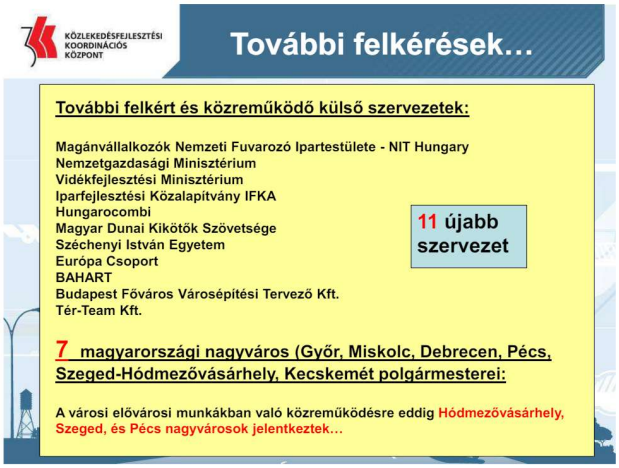
Munkabizottság megnevezése	vezetője
Általános kérdések,	Gecse Gergely NFM
Kombinált közlekedés, logisztika	Gecse Gergely NFM
Közlekedéspolitika, szabályozás	Érsek László NKH
Vasúti munkabizottság	Köller László KKK
Közúti és kerékpáros munkabizotság	Berg Tamás KKK
Légügyi munkabizottság	Selymes Péter NFM
Vízi közlekedési munkabizottság	Marton Tamás NFM, Berencsi Miklós KKK
Városi- elővárosi munkabizottság	Köller László KKK
ITS, telematika	dr. Lányi Péter MAÚT

A munkák irányítóinak NFM szintű szűk körű koordinációjára kéthetenként kerül sor Szűcs Lajos főosztályvezető irányításával.

34







Ez volt a KKK hattyúdala, mert ugyanakkor meg is szüntették.
Most, hogy annyira elbizonytalanodtak egyesek, ugye nem arra gondolnak, hogy ezt a tortúrát újra csináltassák? Nem volt ezt a borzalmat egyszer elkövetni. Nem lenne elvárható az annyira elbizonytalanodottaktól az, hogy olvassák el az elkészült több ezer oldalt? https://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/balatonfoldvar-2012/Berg_Tamas.pdf

Milyen érdekes, hogy minden korábbi stratégia is elismerik országunk főváros centrikusságát, illetve ennek nyomasztó hatását. Így az NKS is, ráadásul!

A térségi közlekedési rendszer elemzése

Az ország közlekedési rendszerére **jellemző a főváros-központúság**, mely megmutatkozik mind a közúti és mind a vasúti fő vonalakon. Közúti gyorsforgalmi kapcsolat csak a külső városi gyűrű nagyobb pólusai és Budapest között van. A forgalom jelentősebb része itt jelentkezik, ami

Gyengeségek

- Elérhetőség szempontjából jelentős területi különbségek
- Az infrastruktúra egyes elemeinek több évtizedes leépülése, alulfinanszírozottsága
- Főváros-központú főhálózat

Még a megoldást is kimondja: vasúra átterelés és a főváros-központúság csökkentése!

Az előző fejezetekben összefoglalt megállapítások és a fenti SWOT elemzés alapján a magyarországi közlekedési rendszer helyzetértékelése alapján **a következő kulcsterületeken mutatkozik beavatkozási szükséglet:**

- Fizikai rendszerelemek több évtizedre visszanyúló állapotromlása
- A gazdasági funkcionális kapcsolatokat elősegítő infrastruktúra fejlesztések, a leszakadó periférikus területek bekapcsolása
- Nagy környezetszennyezést okozó közúti forgalom (településeket érintő tranzit) menedzselése (elkerülő utak építése)
- Integrált utazási láncok elősegítése (beleértve: interoperabilitás, intermodalitás; fejlesztés, intézmény-rendszer, szabályozás)
- A kiváltható közúti közlekedési igények korlátozása, „jó" módválasztás (pl. vasútra, vízre való átterelés)
- ITS (integrált telematikai rendszerek) fejlesztése
- A társadalmi igények és a ráfordítások közötti hiány, évtizedekkel korábbról hordozott pénzügyi egyensúlytalanság (eszközvagyon veszteségek, adósságterhek), automatizmusok hiánya
- Az infrastruktúra-hálózat főváros-központúságának oldása

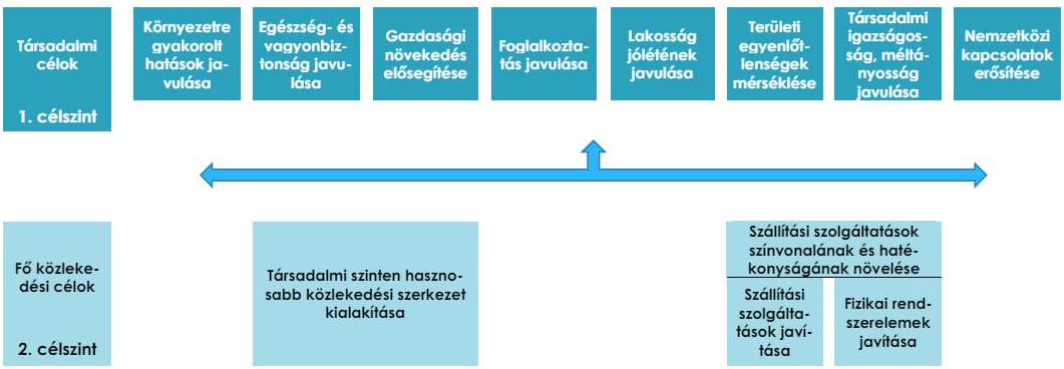
Még egy dörgedelmet is megfogalmaznak:

Várható veszélyek

- Amennyiben nem sikerül továbbra sem oldani a túlzott főváros központúságot, még jelentősebb közlekedési problémákkal néz szembe Budapest és agglomerációja.

Ami sem Széchenyinek, sem dr. Vásárhelynek nem volt, nem áll rendelkezésre:

Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia célrendszere (célfa)



De mintha nekik nem is kellett volna. Hiszen az elveik győztek, az NKS-t pedig jórészt egy évtized alatt elfelejtették.

Már az NKS céljainak megfogalmazása idejében elveszik a főváros-központúság oldása:

- **Meglévő gyorsforgalmi és főúthálózat fejlesztése**. Ide tartozik az országos közúthálózatban hiányzó, kiépítés esetén hálózati szerephez jutó, igényszegmens szerint távolsági vagy agglomerációs utazások lebonyolítására alkalmas elemek pótlása. Beleértve a nagyobb periférikus, leszakadással fenyegetett társadalmi-gazdasági jelentőségű centrumok megfelelő színvonalú közúti bekötését (pl. Kisterenye - Ózd vonal felújítása). Csakúgy, mint a meglévő gyorsforgalmi pályaszakaszokon további új csomópontok kialakítása, a keresztirányú gyalogos és kerékpáros közlekedési igényeket figyelembe véve, összhangban az 1988. évi I. törvény (a közúti közlekedésről) vonatkozó előírásával úm.: „A közutak tervezése, fejlesztése során úgy kell eljárni, hogy a biztonságos közlekedési feltételek valamennyi, a közúton közlekedni jogosult számára biztosítottak legyenek".

Sőt, ráerősít a gyűrűsítésre:

- **Hiányzó haránt irányú közúti elemek kiépítése.** A fejlesztési eszköz alapvető célja a történetileg kialakult főváros központú, sugaras egyszámjegyű főúti, valamint a gyorsforgalmi úti szerkezet oldása. A hiányzó elemek kialakítanak egy külső gyűrűt az M15-M86-M9-M47-M35-M30 vonalán, továbbá egy közbenső nyugat-kelet irányú tengelyt az M8 (8. sz. kiemelt főút)-M4- vonalon. A többi elem ezen új elemek észak-dél irányú átkötéseiből jön létre.

Az M8-ból pedig azóta sem lett semmi.

Stratégiát készítettek még 2050-re is, miközben 10 év alatt elfelejtették az egészet! Ma 10 éves ugyanis az NKS.

https://2015-2019.kormany.hu/download/3/a8/10000/Nemzeti%20K%C3%B6zleked%C3%A9si%20Infrastrukt%C3%BAra-fejleszt%C3%A9si%20Strat%C3%A9gia.pdf
Következetességgel nem vádolhatók, hiszen mindenezek kijelentése után meghagyják a sugaras-gyűrűs rendszert! Úgy küzdenek ellene, hogy MEGHAGYJÁK változatlanul, ami eléggé sajátos elképzelés.

„Több mint 5 ezer oldalnyi elemzés és előtanulmány alapozza meg a Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) mintegy 100 oldalas összefoglalóját."
„A beérkezett és feldolgozott hasznos észrevételek száma együttesen meghaladta az 1.700-at."
Tessék ezt az 500 oldalt megtanulni a nagyon bizonytalanoknak!"
https://2010-2014.kormany.hu/hu/nemzeti-fejlesztesi-miniszterium/hirek/nemzeti-kozlekedesi-strategia-utmutato-a-kozlekedesi-rendszer-tervszeru-fejlesztesehez

A NKS megalapozó anyaga közel 3.000 oldal! Mindenki nagyon örült.
https://slideplayer.hu/slide/2898832/

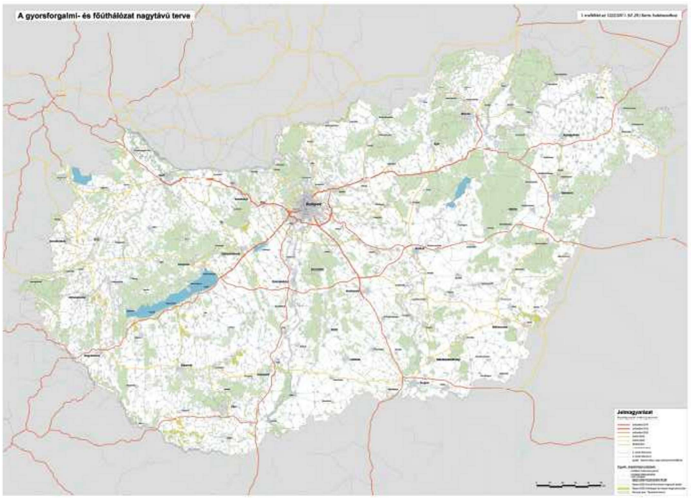
„A magyar gazdaság az elmúlt húsz évben alapvető szerkezeti változáson ment keresztül, melyet a nagy tömegű és földrajzilag koncentrált anyag- és szállításigényes iparágak visszaesése és a szolgáltató szektor előretörése jellemzett. A gazdaságot szolgáló hálózatos iparágak körében a versenyszférába került ágazatok (pl. távközlés) gyors fejlődésnek indultak, **ugyanakkor az állami tulajdonban maradt szolgáltatások infrastruktúrája ezt a fejlődést nem követte (kivételnek tekinthető az autópálya-hálózat fejlesztése). Emiatt a közlekedési rendszer számos területén feszítő problémák mutatkoznak, megoldatlan kérdések halmozódtak fel."**

„Az NKS teljes dokumentációja mintegy 5400 oldalt tesz ki, a csatlakozó munkaközi anyagok és adatgyűjtések nélkül."
Tehát lenne mit olvasni a nagyon bizonytalanoknak. Hajrá"

https://www.innoteka.hu/cikk/nemzeti_kozlekedesi_strategia.806.html

2011.

Az NKS alapján a Kormány döntött:
1222/2011. (VI. 29.) Korm. határozat
a gyorsforgalmi- és a főúthálózat hosszú távú fejlesztési programjáról és nagytávú tervéről



A kormányhatározat melléklete elég hitvány minőségű, mivel a nekünk fontos sárga vonalak a mellékletben alig látszanak. Kerestem olyant, ahol jobban látszik:



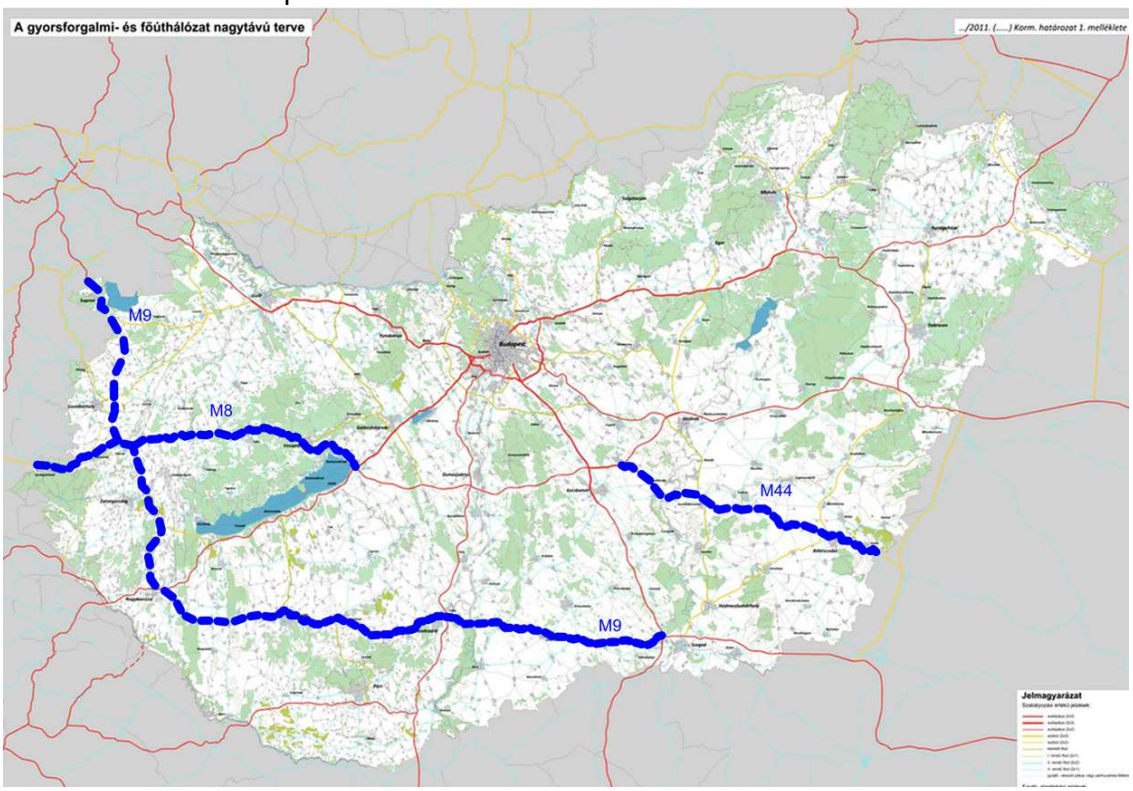
Nem furcsa az senkinek, hogy az NKS-beli ennyi kísérlet, szakirodalmazás, ilyen hatalmas erők, cégek bevetése után és ellenére szinte kísértetiesen hasonlít (majdnem azt írtam, hogy elvileg teljesen azonos) a 2011-es végeredmény a 2000-es, a 2003-as és a 2006-os Magyarország térképekhez?

Menjenek csak vissza időben!



https://njt.hu/jogszabaly/2011-1222-30-22

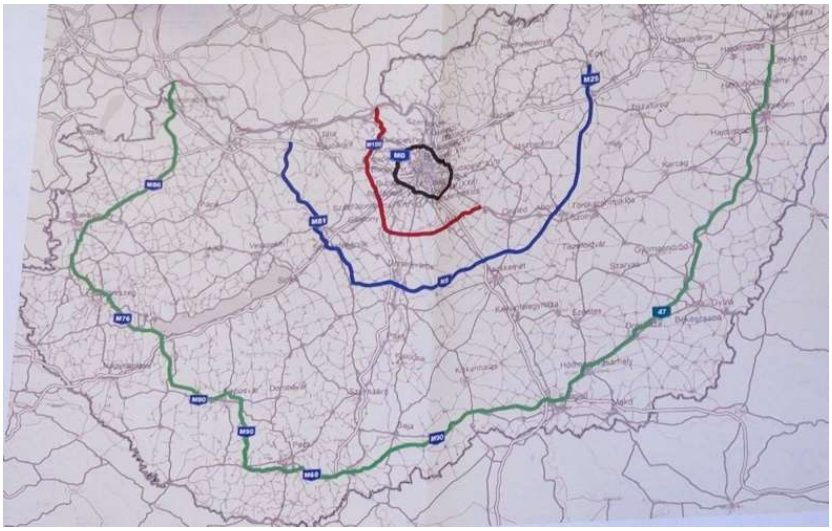
A láthatóvá tett térkép:



Van tehát egy legutóbbi kormányhatározat 1222/2011. számmal.
Az a gyanúm, hogy az elmúlt 35 év alatt ennyire egyetlen határozat sem volt így alátámasztva, előkészítve, ezrekkel áttárgyalva, megindokolva. Minden szempontból megfelelve a törvényalkotási eljárásnak.

2022.

Székesfehérvár, minisztériumi tájékoztató, melyet dr. Mosóczi László helyettes államtitkár úr vezetett elő a minisztériuma nevében.
Minden előkészítés, **indoklás NÉLKÜL**, a kontárok – a fogalom eredeti jelentésének megfelelően - hirtelen javaslatát szinte pillanatok alatt elfogadva.



https://halasmedia.hu/rovatok/kozelet/fontos-egyeztetes-az-m9-es-gyorsforgalmi-utrol
https://ktenet.hu/wp-content/uploads/2023/01/Mosoczi_Laszlo.pdf

Ez lenne a hatalmasság legújabb gyűrűs elképzelése. **Ezzel eldobták a NKS-t!**

A KTE és a KTI „tudományossága”

Mi is történt?

A1222/2011. kormányhatározat kialakításában, mint a NKS egyik kidolgozója, a KTI, mint alkotó konzorciumi tag részt vett.

A másik hatalmasság, a KTE minden konferencián megtapsoltatta az NKS, vívmányként beállítva.

A Mosóczi-elővezetésű „koncepció” után a KTI némán lapított, egyetlen szót sem mondva, írva ellene.

A KTE pedig a konferenciáin ezeket is megtapsoltatva, mint az ellenkező teóriát is. Ők sem szóltak semmit az egyik fajta megközelítés ellen. Nem tudok az ellenvetéseik listájáról az egyik elképzelés esetén sem.

A mérnökség nekik csak tapsoláshoz kell.

A KTI pénzügyi forrásai lényeges részét a minisztériumtól kapja, a KTE vezetőségre pedig ráült a minisztérium.

Ugyan mitől lennének ők ettől független szervezetek? Így pedig az ellenállásnak még a csíráját sem mutathatják fel. Hiszen mindig az rendeli a nótát, aki fizet.

Különben is a KTE fennmaradásához szükséges méregdrága konferenciák hallgatóságát a minisztérium fizeti.

A KTE csúcs alatti vezetői pedig, mint munkaadóként tekintenek a minisztériumra, tehát nekik ők is ellenérdekűek a tiltakozásban.

Lehet-e e Föld egyszerre gömb is, meg lapostányér alakú is?

Csak a KTI és a KTE esetében.

Ők eljátszották a hitelességüket ebben a küzdelemben. Ők ár nem a hazai mérnökség törekvéseinek az igazolói, segítői.

Attól lennének „tudományosak”, hogy az éppen regnáló minisztérium éppen akkor hangoztatott nézeteinek hajbókoljanak?

Hassunk oda, hogy a nevükből is kikerüljön a „tudományos” jelző!

Változás kell

25 év telt el rendszerváltás óta. Ellenkezőjére fordult a gazdaságpolitikánk, a gazdaságfilozófiánk. Megváltoztak a fontosabb iparágak. Megnyíltak a határok. Újra feléledt a V4 államszövetség még akkor is, ha az ellenérdekeltek miatt jelenleg csak pislákol. Mások lettek a szövetségeseink. Alapvető orientációk változtak meg. Megszűnt a KGST. Tagjai lettünk az Európai Uniónak. Megszűnt a Szovjetunió, Csehszlovákia, Jugoszlávia. Új államként jött létre Csehország, Szlovákia, Szerbia, Szlavónia, Horvátország, Montenegró, Bosznia-Hercegovina, Észak-Macedonia, Koszovó.

Közép-Európa szívében találtuk magunkat, a hadak útján, minden égtáj irányából átjárhatónak kellene lennünk.

Van egy régi világot kiszolgált RONCS autópálya hálózatunk, mely 35 év alatt sem volt képes megújulni, az új helyzethez alkalmazkodni.

Minek kellene még megváltozni, hogy a hálózatunk is alkalmazkodjon az új helyzethez, és végre, átálljunk át a sugaras-gyűrűsből a négyzethálósba!

Mint fentebb kiderült a mérnökök egy kis csoportja a 35 év alatt megpróbálta ezt a változást elérni. Nem sikerült. A gáncsoskodás ma is hatalmas.
Sem a Közlekedéstudományi Intézet, sem a Közlekedéstudományi Egyesület ebben nem segített. Még a változás halvány gondolata sem merült fel náluk! Mitől van még a neveikben a „tudományos" jelző.
Ez egyben azt is jelenti, annyira támogatják a sugaras-gyűrűs hálózatot. Ez azt jelenti, hogy nekik pont így jó minden.

Az átállás nagyon nehéz, mert sokan kompromittálódtak, akik sokan élnek még azok közül, akik ezt a mai katyvaszt létrehozták. Ők nyilván inkább lapítanak.

Az átalakulás elve: minél kevesebbet bontani a már megépült szakaszokból, azokat maximálisan felhasználni.

A mai autópálya hálózat csak paródiája egy hálózatnak. A Duna és a Tisza szétvágja ezt a kis országot. Pannónia és Hunnia ma sincs összekapcsolva. A nagy dunai hidak nincsenek benne a hálózatban, nem megy rájuk és tőlük út. Ha van is valami, az is dirib-darabokból áll. Folytonossá kellene a rávezető utakat tenni.
Az M1 és az M7 melletti vasutakat a tranzitforgalom kamionjaival meg kellene terhelni. Erről sem akar hallani a hatalmasság pedig náluk ez a kettő egy.

Fogadjunk szót Széchenyinek:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

**„A közlekedések nem egyebek, mint üterek,
melyek ha szabadok, a test is virágzik,
midőn tespednek, lankad az egész organizmus is..."**

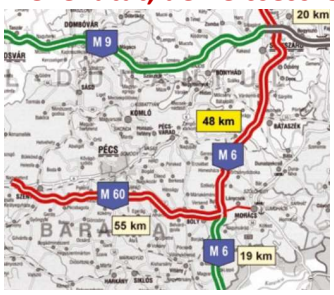
1830. Gróf Széchenyi István

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Azaz: harmóniában kell lenni a nemzetgazdaságnak az azt kiszolgáló autópálya hálózattal. Úgy, mint az emberi testnek az érhálózatával. Érthető hasonlat.
Vajon az öreg, tönkrement testet kiszolgált régi, elhasználódott érhálózat képes egy teljesen új testet is kiszolgálni? Ez meg jogos kérdés.

Széchenyi analógiája telitalálat.
Ugyanis a testi aorta, a főütőér kb. 4-5 cm átmérőjű, az a mi autópályánk megfelelője.
A hajszálerek, pedig nyilván okkal kapták ezt a nevet, hajszál vastagságúak, ezek a megfelelői mellékutaknak.
Köztük vannak artériák, mindenféle köztes átmérővel, ezek a főutak.
Mindegyeiknek más a feladata, a funkciója. Mindegyekre szükség van.

De jegyezzük meg: az aorta nem akar hajszálér lenni. Nem kell tehát Pécsre bevinni az autópályát, vigyenek oda főutat, mellékutat, de ne csesszék el az autópálya hálózatot!



https://witch.mik.pte.hu/oktatas/Tanszeki_anyagok/Epitomernok_Tanszek/Mesko%20Andras/FAM_Foldalatti_mutargyak/7_8/KMSZ_2006_nov_11_18.pdf

Pécs egy olyan téglalapp közepén van, amelyet 3 autópálya keretez. Két meglévő + egy beígért. Ha ennyi és még az Európa kulturális fővárosa cím sem segít, segített, akkor ott másfajta nagy bajok vannak, melyet egy 4. vagy 5, odavitt autópálya sem képes megoldani!

Javaslom, kérem, hogy

a) a változtatási alapunk a 2011-es kormányhatározat térképi melléklete legyen. Ez lenne az a közös alap, mely mindenkinél azonos lenne; mivel nincs jobb;
b) Akik nagyan nagy bizonytalanságban leledzenek még mindig, azok gyorsan álljanak neki az NKS hatalmas anyagának, mert a közeljövőben még hasonló sem lesz!
c) **Akik pedig úgy gondolják, hogy a mai Magyarországnak kedvezőbb lenne a négyzethálós szerkezet a sugaras-gyűrűsnél, azok rajzolják le az általam közreadottnál kedvezőbbnek tartott elképzeléseiket minél előbb.**
Majd küldjék el nekem, mert csak így tudjuk a konferenciánkon kiindulási alapként figyelembe venni.

Szeged, 2024. V. 24-27.

U.i.:

A KTI konzorciumi tag volt 2011-2014 között a Nemzeti Közlekedési Stratégia kidolgozói között.
Az NKS megrendelője a KKK volt, melyet 2016-ban megszűntettek. Jogutód a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium lett, amely azóta szintén megszűnt.
A két időpont közelsége miatt, a dolgozatom megírása után levéllel fordultam a KTI könyvtárához, mert meg szerettem volna tudni, hogy az NKS készítői milyen című, és miféle anyagokkal, dokumentumokkal igazolták a szerződéses kötelezettségük teljesítését a megbízónak, azaz mire fizetett nekik a megrendelő.

Dokumentumok címét kértem megadni.
Nem a könyvtár válaszolt. A rendkívül informatív válaszuk:

„Tisztelt Dr. Rigó Mihály!
A Nemzeti Közekedési Stratégia kidolgozásának konzorciumvezetője nem a KTI volt.
A korábbi NKS és annak anyagai a Megrendelő hozzájárulása nélkül sajnos nem adhatók ki.

Üdvözlettel:
KTI Kommunikáció”

A névtelen arra válaszolt, amit nem se nem állítottam, se nem kérdeztem. Arra viszont semmit, amit kérdeztem.
De megjegyezte, hogy semmit sem lehet ám csak úgy kikölcsönözni. Azt bizony előbb engedélyeztetni kell. Természetesen nem adta meg az engedélyező elérhetőségét.

Csak arra hívom fel a figyelmet, hogy a KTI könyvtára nem a Hadügyminisztériumé és a dokumentáció a magyar adófizetők pénzén készült.

Ezért újra levelet írtam, azonos tartalommal, de részletesebben, hogy ne lehessen kapásból félreértelmezni.

Van egy dokumentum, mely 2030-ra és 2050-re fogalmazott meg a minisztériumnak stratégiákat vélhetően hatalmas pénzért.

Azóta 10 év telt el és már ki is dobták, mintha nem is létezni. De mintha dugdosnák is. Vajon az készítőknek vagy a megrendelőnek van mit szégyellni?

Szeged, 2024. V.