Valóban karanténban vagyunk?

(Kínai melléklettel)

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. Beszédek a Rubik-díj átadásakor.....2. old.
2. A Biblia kérdezi: rendben van minden?.....8.
3. Kik a mérnökök és hányfélék?.....11.
4. Mit tud egy mérnök? Van-e speciális mérnöki tudás?.....12.
5. Kik végezhetnek mérnöki munkát?.....20.
6. Miért furcsa egy kissé az új kitüntetés?.....21.
7. Mi motiválhatja a ÉKM-et?.....23.
8. Hogyan tudták/tudják a mérnököket háttérbe szorítani?.....23.

A kínai függelék

9. Egy világ, melyről szinte semmit sem tudunk.....26.
9.1 A kínai autópálya hálózat időbeni kialakulása, a hálózat hosszának növekedése.....26.
9.2 Hogyan és miféle elvek mentén kezdték az autópálya-hálózatok kiépítését?.....27.
9.3 Most hol tarthat a hálózatuk?.....29.
9.4 Az utak csoportosítása az útkezelők szerint.....30.
9.5 Az utak csoportosítása az úttípusok szerint.....33.
9.6 Hogyan néz ki egy kínai expressway?.....37.
9.7 Mi a különbség az autópálya és az expressway geometriája között?.....43.

1. Beszédek a Rubik-díj átadásakor

A Rubik-díjat dr. Lázár János (jogász) miniszter úr (ÉKM=Építési és Közlekedési Minisztérium) alapított, aki az első átadásakor jelen lenni nem tudott, valószínűen a kampány miatt. Ezt a remek művészek gyorsan feledtetni tudták. (A megjegyzéseimet beugratva írtam be.)

4:50 Csepreghy Nándor úr (történész és kommunikációs szakember) miniszter-helyettes (ÉKM) egy **természeti kincsről** kezd beszélni.

Természeti kincs, ami nekünk nincs. Ha lenne, nagyon fontos lenne.

6:00 A természeti kincs a magyar kreativitás, **a mérnöki kreativitás**, mely a tehetség + a tudás.

A mérnöki kreativitás valóban akkora érték, mint a nemlétező, hiányzó természeti kincsünk. Nagy értéknek tarthatja, ha egy nagy értékhez hasonlította.

De mi is az a kreativitás?

„A kreativitás nem csupán a művészek kiváltsága, és nem is egy misztikus „isteni szikra". **Alapvetően egy problémamegoldó képesség**, amely lehetővé teszi, hogy meglévő elemekből valami **újat, eredetit és értékeset** hozzunk létre."

„Általában két vagy több, korábban össze nem függő gondolat, tárgy vagy technika **szokatlan társításából** fakad."

https://gemini.google.com/app/dffde5925e4a0511?hl=hu

A mérnöki kreativitás pedig az előbbi egy speciális esete, melynek során a mérnökök mérnöki feladatokat oldanak meg, sokszor nem is akármilyen módon. Ez azt jelentheti, hogy az másnak még esetleg az eszébe sem jutott.

A mérnöki kreativitásra alább sok fényképet mellékelek, hogy látható legyen, mire is képesek a mérnökök, ha engedik őket dolgozni!

Mivel a miniszterhelyettes évek óta a mai pozícióban van, tudnia kell, hogy nagy bajok vannak a bizonyos bányászkodás körül, de erről „elfelejtett" beszélni. A gondolatot félbehagyta, az értékes rész a levegőben maradt.

Ha a mérnöki kreativitás olyan érték, mint a természeti kincsek, akkor ki kellene bányászni. **Mind tudjuk, hogy ezzel a bányászattal óriási bajok vannak!**

Szerintem a mérnök a kreativitásán túl még rendelkezik a józan paraszti és ajándékával is.

„A kifejzés onnan ered, hogy a hagyományos mezőgazdasági társadalmakban a földműveseknek nem volt lehetőségük iskolákban tanulni, viszont a természettel való szoros kapcsolatuk és a kemény fizikai munka megtanította őket arra, hogyan boldoguljanak a saját

erejükből. Számukra a túlélés záloga az volt, hogy **reálisan mérjék fel a helyzetet**, és ne dőljenek be a „városi”, elméleti okoskodásnak.”
https://gemini.google.com/app/3ada92dd1aee1989?hl=hu

12:00 a **tanácskozás és a vita, a csata előtt** – ahogyan egy zeneszerző elképzeli.

A mérnök gondolkodása kritikai, alapvetően kétkedő. Emiatt a sok mérnök sok mindent másként lát. Ezek csak akkor válnának hasznossá, ha ezeket meg tudnák beszélni, ki tudnák tárgyalni, meg tudnák vitatni, tehát kommunikálhatnának egymással.
Úgy tűnik, hogy ezt még egy zeneszerző is tudja, csak a vezetőink nem akarnak róla tudomást szerezni.
De hiába „súgta” meg a zeneszerző a megoldást, a vezetőink a zene után is némák maradtak! A „bányászat” hazai nehézségéről sajnos a továbbiakban senki semmit sem mondott. Félbehagyva meg mi értelme volt elkezdeni?

19:00 Wagner Ernő úrnak, a MMK elnökének beszéde:

21:00 **a mérnöki karantén évtizedeiről**; a mérnöknek el kellett titkolni a végzettségét. Úgy tartotta, hogy ez a korábbi rendszerhez volt köthető.

A karantén fogalommal az Elnök úr a hazai mérnökség egyik legnagyobb gondját találta telibe. Köszönöm.

De mi a karantén?

A negyven olaszul quaranta. Ebből a szóból ered.

„A 14. században, a fekete halál (pestis) idején Velencében és Raguzában (mai Dubrovnik) vezették be azt a szabályt, hogy a kikötőbe érkező hajóknak **40 napig** a nyílt vízen kellett várakozniuk, mielőtt a legénység és az áru a szárazföldre léphetett volna.”

„… a **karantén** olyan egészségügyi intézkedés, amely során elkülönítik azokat a személyeket (vagy állatokat, növényeket), akik ki voltak téve egy fertőző betegségnek, de még nem mutatnak tüneteket. A cél a betegség továbbterjedésének megakadályozása.”
https://gemini.google.com/app/1daef5675469e9e4?hl=hu

Ez elnök úr nem használta megfelelően a hasonlatot. Ugyanis:

- a mérnökök nem voltak betegek, hogy nem engedhették volna a többiek közé. **Beteg az a társadalmi vezetés volt, amely elkülönítette, elválasztotta, elszigetelte a mérnököket a társadalomtól.**
- A leválasztás, elszigetelés, a lehetetlenné tétel nem 40 napig, hanem legalább 40 évig tartott, és tart ma is. Tehát ez a fogalom nem köthető csak az előző rendszerhez. Ma

is virul. Ez is mutatja, hogy a MMK-ban még nem történt meg a rendszerváltás.

- Mit lenne jobb használni a karantén szó helyett?
  A jelenséget, a fogalmat pontosabban leírják a következő szavaink:
  elszigetelés, leválasztás, elkülönítés, lesajnáltság, kirekesztés, eltüntetés.
  Ha ilyen kiváló szavaink vannak, miért lenne jobb egy hasonlat, mely egy egészségügyi környezettel is megterheli a megértést.
  Mi történne a társadalommal, ha mondjuk az orvosokat ugyan így leválasztanák róluk?

  Mi miatt olyan káros a karantén?
  Lehetetlenné tesz a diszkurzust! Az lényege a sokféle érdek, és a sokféle vélemény. Ha nem akarunk naponta háborúzni, ezeket át kell beszélni.
  Ez véleménycserét, megbeszélést, tanácskozást, eszmecserét, a saját állítások melletti érvelést, a vitát jelent.
  Minden világszervezetnek része az ún. Roundtable Discussion, a kerekasztal-megbeszélés, mely a diszkussziót lehetővé teszi.
  A véleménycserékhez pedig fórum kell. Ez hiányzik. Ma érdekek fűződnek ahhoz, hogy bizonyos dolgokban NE jöjjön létre megegyezés, ami miatt nincs erre fórum sem!
  Mivel a Rubik-díjjal ebben semmiféle változás nem történt, ez csak egy látszat, egy elterelő hadművelet, egy pótcselekvés.

22:30 Ma kiszabadultunk ebből a karanténból; a mérnökök **végre kiléphetnek** az árnyékból a fényre; senki sem kérdőjelezheti meg helyünket a nemzet asztalánál;

A kilépés, a coming out, az elnök úr sajátos ötlete, mely nem először jön elő, és mely eddig nem talált követőkre. Nem tűnt fel? Nem gondolkodott el azon, hogy miért nem?
Sajnos tévedés az is, hogy itt valamiből kiszabadultunk. Ma is fogságban van a mérnökség.

Tudtommal a MMK tagságának zömét az építőmérnökök adják. Több ezer emberre került szájzár. Olyan, mintha ennyi tagtárssal némasági fogadalmat írattak volna alá a hatalmasság (ÉKM) érdekében. Csak annyi történt, hogy a sok ezerből egy kiléphetett a fényre, de ez a többségen semmit sem változtatott.

22:40 Ma ezzel az ünnepséggel kiszabadultunk a karanténból.

Ez sajnos nagy tévedés! Nem szabadultunk mi sehonnan, ma sem, sajnos! **Mivel én is ezt a pillanatot várom, sajnálom**. Nem tudom, hogy ezt az állítását mivel tudja alátámasztani. Félek, hogy a nagy veszély elmúlását idő előtt kijelenteni káros, mert csak elaltatja az amúgy alacsonyan pislákoló mérnöki éberséget.

A 14. században hatalmas pestisjárvány pusztított Európában. Ellene ecetes mosdással, önkorbácsolással, érvágással próbáltak védekezni, **melytől ők is azonnali megszűnést remélték**. De azok ugyanannyira voltak hatástalanok a pestis ellen, mint a Rubik-díj átadása az elkülönítésre.

24:50 A szakmán belül el kell választani a búzát az ocsútól.

Az ocsú= A gabonának lazája, léhája, **hitványa**, toklászos hulladéka.

https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-magyar-nyelv-szotara-czuczorfogarasi-55BEC/o-68D75/ocsu-68D9A/

Azaz: elkülöníteni az értékesebbe a kevésbé értékestől. Csak nem mindegy a merítés nagysága. **Előbb nem a szakmán BELÜL, hanem KÍVÜL kellene ezt a műveletet elvégezni. A szakembereket a kontároktól!** (L. később!) Sajnos ezt a különbségtételt nem tette meg az Elnök úr!

25:20 A **szakmai identitást** említi.

Ez azt jelenti, hogy sokunknak van egy mérnöki végzettsége, melyért megküzdöttünk. Képesnek tartjuk magunkat a mérnöki munkára, de azt tapasztalják sokan, hogy nincs rájuk szükség. Mindenütt csak korlátok emelkednek a jobbító szándék elé.

Na, nem a mesterséges intelligencia miatt!

Miközben nyilvánvaló, hogy a dal már százszor félrecsúszott, elemi szakmai hibák miatt. Ez komoly frusztráció forrása.

26:20 **Kik vezetik az egyes országokat?** Kínában a legfelsőbb döntéshozói körökben rendkívül magas a mérnökök száma. Ahol a jogi szabályozás hangsúlyos, ott a döntések a mit miért nem lehet, vagy hogyan szabályozzuk, köré épülnek.

Az egyik országban magas állami posztokba kerülhetnek a mérnökök, míg a másikban pedig nem. Ahogy ezt illik mondani újmagyarul: hangsúlyos a jogi szabályozás.

A kínai mérnökök kormányzati szerepéről évek óta hallani, itthon mégsem történik hasonló. Egy érdekkör hatalma fontosabb a hatalmasságoknak az ország haladásánál. Volt már ilyen.
Az Elnök úr nyugodtan elmondhatta ezt jól hangzó mondatot, mert biztos volt abban, hogy azt még meghallani sem fogják. Itt is így történt.

Sőt nemcsak az államgépezethez nem engedik közel, hanem még a saját szakmájuk gyakorlását is megakadályozzák.

A kínai eredmények lenyűgözők.
Jelen dolgozatomhoz ezért tettem egy külön kínai függeléket, mely megkísérli bemutatni a kínai építőmérnökök óriási eredményeit.

A hazaiak is képesek lennének, ha nem kényszerítenék őket mindenféle cenzorok általi sunyításra, lapításra, megalkuvásra, amire az egyetemen pont nem tanították meg őket. Helyette csupa értelmetlen matematikai, mechanikai semmire sem jó ismeretekkel töltettek el velük 5 évet.

A cenzorok „munkája” jól mérhető a kínai és a hazai mérnöki teljesítmény különbségén!
Hogy lehet az, hogy a kétféle mérnökség hatalmas teljesítménykülönbséget vizsgálni, az okokat kideríteni, senkinek sem jutott eszébe?
Arra, hogy mire képes a mérnök a tudásával, a dolgozatom 4. pontjában, és a kínai függelékben mutatok mérnöki produktumokat. Látható, hogy a mellőzéssel a társadalom mit veszít! Valaki ezt előállította, valakinek emiatt felelni kellene.

27:40 „Mi úgy véljük, hogy az értelmiségi szerepek egyenrangúak.”
Az elnök úr jól tudja, hogy ez sem igaz. Ha így lenne, nem kellene kimondani. De a mondása után is a mai helyzet marad.

„Szükség van a jogra, a keretekre, az engedélyezésre, de hiszem, hogy ha **az egyensúly meginog, akkor vissza kell billentenünk**. Egy ország nem akkor halad előre, ha jogilag tökéletesen indokolja a cselekvés hiányát.”

Az a bizonyos egyensúly már régen megingott! Az ország pedig nagyon lassan halad.

32:00 A MMK mottója a „Kérdezze mérnökét!”

Ma csak azt tudná kérdezni, hogy hogyan kell lenyelni minden békát, hogyan kell lapítani, közérdekkel semmit sem foglalkozni, mindent eltűrni. A társadalom miért kérdezné azokat, akik saját magukat sem tudják megszervezni, akikkel a hatalmasság (most és itt az ÉKM) bármit megtehet, akik a tűrőképesség világbajnokai.

Ahhoz, hogy érdemes legyen kérdezni, a mérnöki presztízsnek nagyon nagyot kellene nőni, amely a hatalmasságnak NEM ÉRDEKE. Nem tudok arról, hogy ez bevált volna, és ez egy tömegjelenség lenne. Ez már átvezet a társadalommal folytatott párbeszédre, amely a hatalmasságnak NEM ÉRDEKE. Sőt!

32:10 **társadalmi párbeszéd; ez is egy diszkusszió lenne**

Ezt szorgalmazza a népgyűlésein Lázár úr. Állítja, hogy bárhol, bárkivel, bármiről. A MMK, a KTE még ezt sem teszi meg.

A társadalmi párbeszéd előtt a mérnökök párbeszéde kellene, mert előbb a saját sorok rendezése kellene, a káoszunkat nem szabad a társadalom elé vinni. De erre kínosan nem biztosítanak fórumot, sem a tudomány, sem az érdekképviselet részéről. Mindkettőre ráült, rátelepedett az elnyomó állami gépezet, a kiszolgálóival.

A kampány LÁZÁRINFÓ-i esetenként 3-4 óráig tartanak. Ez alatt 50-60 kérdést szoktak feltenni az emberek, azokra választ várva. **De ennél sokkal több kérdés-válaszra lenne igény!**

Nem lehet az, hogy a minisztérium szembe megy a saját miniszterével?

A Lázárinfó az ország számos pontján lemegy, ez már maga a társadalmi párbeszéd.

Ha a miniszter úr ezt helyesnek tartja az országban, miért nem tesz arról, hogy ugyanez megvalósulhasson a mérnökök között is? Nem kettős mérce ez?

Mintha nem tudná, hogy a minisztériuma miféle tevékenységeket is végez a mérnökök ellen!

A hatalmas elnyomó gépezetét nem tudná egy másik vágányra irányítani, vagy berakni egy rozsdásodni egy raktárba?

A minisztérium munkatársai, a MMK és a KTE szerkesztői nem nézik a Lázárinfókat? Nem tudnak az új szellők fújdogálásáról? A világ a lépésigazításukat várja!

Nem túl nagy az inerciája ennek az ostoba gépezetnek? – kérdezné egy mérnök.

Sikerült velük megértetni, hogy jobb, ha hallgatnak, mert minden megszólalásukat ellenségesként kezelik, melynek még következményei is lehetnek.

A leveleimet legalább 100 embernek el szoktam küldeni a legkülönbözőbb témákban, de soha nem jön semmilyen válasz, sem pro, sem kontra.

Mint ahogy a különböző szerkesztőségeik is egyből a kukába dobják a dolgozataimat, hiszen ezért tartják őket, meg amúgy azok senkit sem érdekelnek annyira értéktelenek.

32:10 Túl sokáig hallgattunk szerényen, pironkodva. Itt az ideje, hogy bátran kiálljunk a tudásunk mellett.

Ez a „szerény pironkodás” nem vonatkozik a nem megfelelőnek minősített vélemények kiszűrésekor, elsüllyesztésekor!
Nem tetszik gondolni, hogy a hallgatás valójában inkább hallgattatás?
A MMK még mindig nem kíváncsi a tagsága véleményére?

34:40 **Legyünk büszkék arra, hogy mérnökök vagyunk!**
Arra inkább lennénk, ha használhatnánk a tudásunkát!

https://www.youtube.com/watch?v=syzLlQqKmmw

2. A Biblia kérdezi: rendben van minden? (2Kir 9.11) Szó sincs róla, hiszen helyzet van.
    a. Helyzet, melyet karanténnak neveztek meg, mely egy téves diagnózis, így a gyógyulásra remény sincs.
    A baj felismerése, és kimondása már nagy eredmény! Köszönöm!
    Mi a karantén?

negyven=quaranta, olasz szó. Mint fentebb írtam az itt helytelen használat, egy tévedés.

b. Helyzet a helyes megítélés szerint tragikus

A mai helyzet egy csinált helyzet, tehát nem véletlen.
Nagy a baj, mert szakmánkban a lényegi döntéseket a szakemberek helyett a kontárok hozzák meg.
A mérnökök gyakorlatilag elvesztették a szerzett jogukat, a véleményalkotás jogát, és ezzel a cselekvő képességüket.
Mintha gyámság, gondnokság alatt tartanák őket! Ebből kiszabadulni legalább annyi idő lesz, mint belekeveredni.
Sajnos ezen semmit sem változtatott az új kitüntetés, minden maradt a régiben. Nem tudom, hogy ebből miként érezte ki az Elnök úr a változást. Nem történt itt most sem semmi!

Ki a kontár?

„**A „kontár" szó eredetileg azokra a mesteremberekre vonatkozott, akik nem tartoztak céhekbe, így nem volt hivatalos engedélyük az ipar gyakorlására."**
A jelenséggel a társadalom régóta küzd. Erre utal az is, hogy megnevezésére sok fogalmat használ. A leggyakoribbak:

- **Hozzá nem értő**
- **Szakbarbár**
- **Dilettáns:** szakmai alapok nélkül tevékenykedő.
  Köznyelvi és népies kifejezések
- **Mekkmester:** a híres bábfilmfigura, aki mindent elrontott.
- **Fusizó / Fusis:** aki papír vagy engedély nélkül, gyakran „okosba" oldja meg a feladatot (bár ez néha csak az illegális munkavégzésre utal).
- **Pancser:** ügyetlenül, kétbalkezes
- **Sufnituningos:** aki szakszerűtlenül próbál megjavítani vagy átalakítani valamit.
- **Kókler:** csalóhoz hasonló figura.
- **Kuruzsló**
- **Gyarló mester:** aki silány munkát végez.

https://gemini.google.com/app/a68886dc74e68fca?hl=hu

Legpontosabbnak az elsőt, a hozzá nem értőt találom.
Nem ért hozzá, mert nincs szakirányú végzettsége, a mérnököknél szakirányú diplomája.
A jogászok között egy mérnök kontár, mert nincs jogi egyetemi oklevele. De a mérnökök között ugyanígy kontár a jogász, mert nincs műegyetemi diplomája.
A kontárok rontják a szakemberek üzleti pozícióit, nekik nagy kárt okoznak.

Valamikor az ellenük való védekezésként tömörültek a céhekbe, melyek a korabeli érdekvédelmi egyesületek voltak, mint amilyennek a kamarákat szeretnénk látni. De ezek erre is alkalmatlanok.

Szakmánk egyik legismertebb kontárja az a Pullai Árpád, aki 8 évig lehetett miniszter. (Bár volt közlekedési miniszter orvos is – mely szerint erre bárki alkalmas lehet, aki politikailag alkalmas. Ez politikai poszt. Ha oda véletlenül szakember ül, az nagy szerencse.)

Mi volt Pullai úr végzettsége?

„Pullai Árpád, aki 1976 és 1984 között töltötte be a közlekedési (illetve közlekedés- és postaügyi) miniszteri posztot, alapvetően **nem rendelkezett szakirányú egyetemi vagy mérnöki végzettséggel**. Karrierje tipikus pártállami káderút volt, ahol a politikai megbízhatóság és a mozgalmi múlt dominált a szakmai képesítés felett.

Végzettségei és tanulmányai az alábbiak voltak:

- **Mezőgazdasági szakiskola:** 1945-ben végzett el egy kétéves képzést.
- **Olajfúró-mesteri tanfolyam:** 1947-ben végezte el Füzesgyarmaton (ennek köszönhetően gyakran emlegették eredeti foglalkozását „olajbányászként”).
- **Pártiskolai végzettség:** Több politikai képzésen is részt vett (például egy kéthónapos pártiskolán 1947-ben, majd később az MDP egyéves pártiskoláján is tanított, sőt a pártépítési tanszék vezetője is volt).”

https://gemini.google.com/app/9ff73c82ab89f679?hl=hu

Amit egy igazi kontár képes megtenni, a gyilkos átszervezések

1945-től 2025-ig a közúti szakma **szinte évente** átesett valamilyen szervezeti változtatáson, átszervezésen.

Ennek egyik bajnoka volt ő is. **Mérnöki egzisztenciákat, életeket tettek tönkre**, miközben hatalmas társadalmi kárt okoztak a sokszor csiki-csuki jellegű oda- és visszaszervezésekkel, melyek során funkciók és emberek mentek új helyekre, bármi áron.

A megyei közúti szervezetek alapjai a megyénkénti közúti igazgatóságok. Ennek elődje, mintája, az államépítészeti hivatalok voltak.

Az államépítészeti hivatal egy kifejezetten mérnöki szervezet, mely iskolákat, polgármesteri hivatalokat, templomok és utakat épített.

A mai jogutód viszont az űrkorszakban addig „fejlődött”, hogy alaposan lebutítva csak kátyúzni tud, meg füvet kaszálni az út szélén, esetleg havat túrni az úton, ha esik, és szemetet szedni képes az utak mentén.

Ez a kezdet és vég összevetve, a kontárok aktivitásával. Ide juttatott bennünket ez a kontárhadsereg!

Rengeteg funkciót raboltak el tőlük, azért, hogy a fővárosban valakinek átadják. Tessék belegondolni, mivé lettek a megyei szervezeteink! **A megmaradt feladatokhoz kell-e mérnöki végzettség? Nyilván nem.**
A kontár, mivel nem értetett a szakmához, maradt neki önigazolásként, mármint hogy aktívan dolgoznak, és rettenetesen fontosak, az agyatlannál agyatlanabb átszervezéseket eszeltek ki, mely meglepte a mérnököket. Akik már ekkor sem mertek megszólalni.
Az átszervezés addig fejlődött, hogy miután a vidékről elszipkázott funkciókat belenyomták pesti koncentrátumokba (mint pl. UKIG, KKK, NIF), végül azokat is szétlőtték, és a funkciókat bevitték a minisztériumba.

Az a tény, hogy ezeket megszüntették, saját maguk bizonyítják, hogy már a létrehozásuk is értelmetlen volt! Ugyanakkor mennyi energiát vett ez el a mérnököktől!

Mind a létesítésüket, mind a felszámolásukat az akkori minisztérium mozgatta teljesen értelmetlenül!
Így állhatott elő az a helyzet, hogy míg Pullai úr idejében a minisztériumában kb. 400-an dolgoztak, mára ez a létszám ma: 2000 fő.
A csend néma, egy pisszenés sem hallatszik ma sem.

Na és Zielinskiék hagyatéka?
Senkit sem zavar pl. az sem, hogy nincs összegyűjtve az a valószínűen hatalmas anyag, amely a MMK kamarává válása érdekében a múlt század első negyedében dr. Zielinski Szilárd, Hollán Ernő vagy Szily Kálmán megjelentetett.
Nem lehet tudni, hogy mi volt a véleményük a mérnöki presztízsről. Van bőven az általa tervezett víztornyokról, de az teljesen más.
A MMK vezetése nem érzi fontosnak azt, hogy az előbbiek munkái megtalálhatók legyenek a MMK Könyvtárában? Nyilván nem, mert ma nincsenek ott ezek a dokumentumok.
A MMK még a saját történelmét is elhanyagolja! Könnyen kiderülhet, hogy a mai bajaink azonosak a korabeliekkel.

Mit is akarok én, ha a MMK még dr. Zielinski Szilárd véleményére sem kíváncsi?
A MMK-nak nagy bevétele van a tagdíjakból, adjon megbízást a könyvtárosoknak ennek a nagy anyagnak a valódi, érdemi digitalizására, az Arcanum eddigi munkássága alapján. Amit az Arcanum letett bizonyára kiváló, de abban keresni nagy feladat.

3. Kik a mérnökök és hányfélék?

A BME honlapja alapján írom az ottani karokat:

I. Építőmérnöki Kar

II. Gépészmérnöki Kar
III. Építészmérnöki Kar
IV. Vegyészmérnöki és Biomérnöki Kar
V. Villamosmérnöki és Informatikai Kar
VI. Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar
VII. Természettudományi Kar
VIII. Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar
https://www.bme.hu/karok
IX. De további különböző mérnökfajtákat képeznek még Miskolcon, Sopronban, Győrben, Pécsett, Debrecenben és Gödöllőn is.

Az építőmérnök az akit a fentebbi 9 képzési lehetőségből két helyen (I. és IX.) képeznek. Azaz a mérnöki társadalom nagyon sokféle mérnököt foglal magában.

Nyilván van azokban valami közös vonás, valami egyetértés, valamilyen értékrend elfogadása, akik építőmérnöknek jelentkeznek, akik végig küzdik az 5 évet. Életszerű az, hogy az egyetemet elhagyva ez hirtelen mind megszűnik, mert ez lenne a hatalmasság érdeke?

Életszerű az, hogy egyfajta helyi Turáni-átok száll rájuk, melytől soha, semmiben sem tudnak egyetérteni? Hirtelen mitől válnának ennyire ostobáknak?

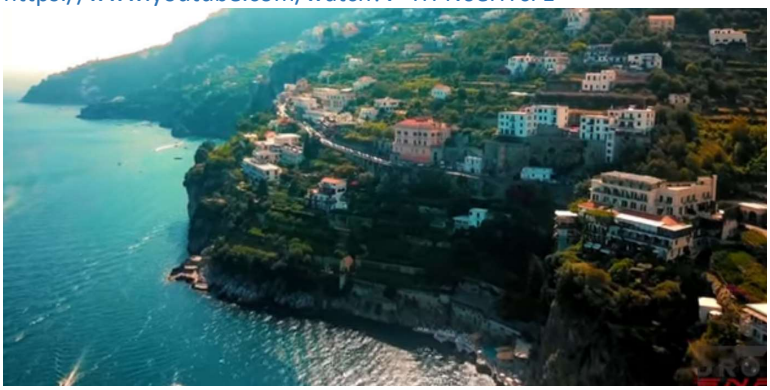
4. Mit tud egy mérnök? Van-e speciális mérnöki tudás?

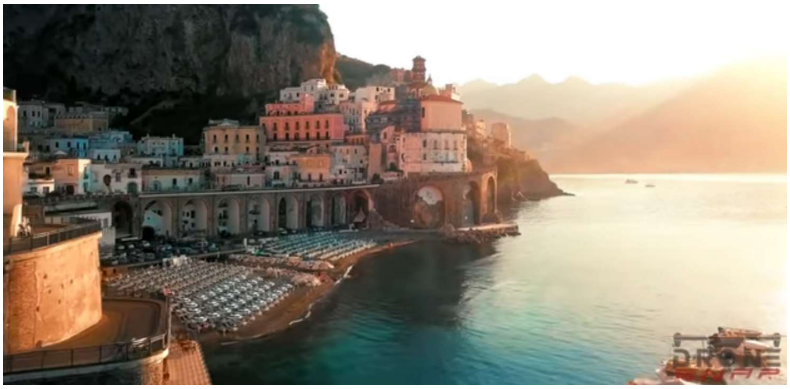
Kérem megnézni az alábbi képeket, hogy egyértelmű választ adjunk, minden áltudományoskodás nélkül.

Ezeket az objektumokat mind fel kell építeni, meg kell csinálni, majd működtetni!



https://www.youtube.com/watch?v=YrPN6eHYcFE





https://www.youtube.com/watch?v=xGgDskfTCvY



https://www.youtube.com/watch?v=NZmcuJV8ZH0



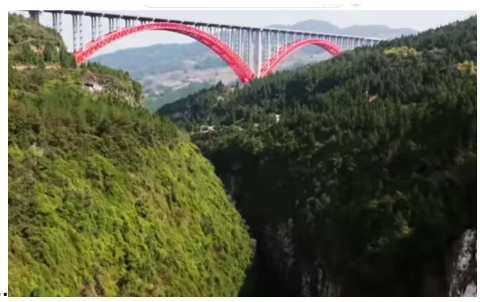






https://www.youtube.com/watch?v=_CGUwNzlXyg





https://www.youtube.com/watch?v=lbT4T9yYX-o










...

https://gemini.google.com/app/44a3153388581ad3?hl=hu

https://impressmagazin.hu/egy-folyo-felett-hegyek-kozott-vezet-kina-elso-zold-autopalyaja/

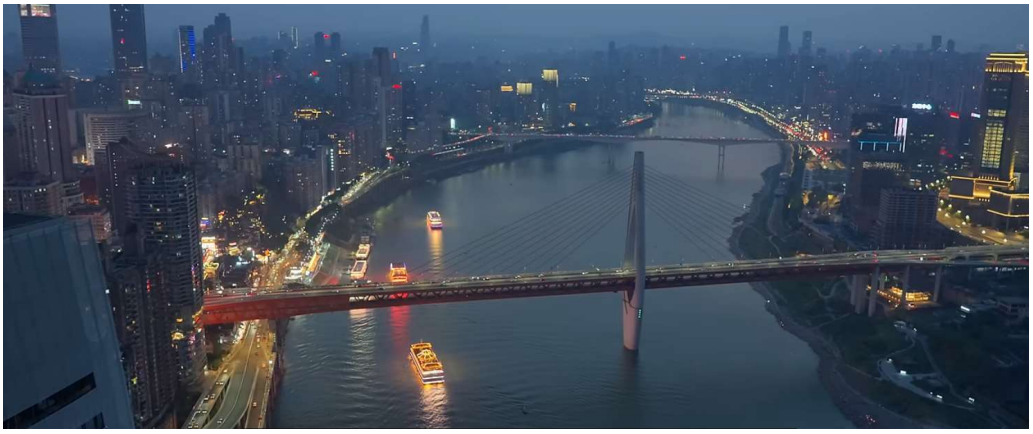




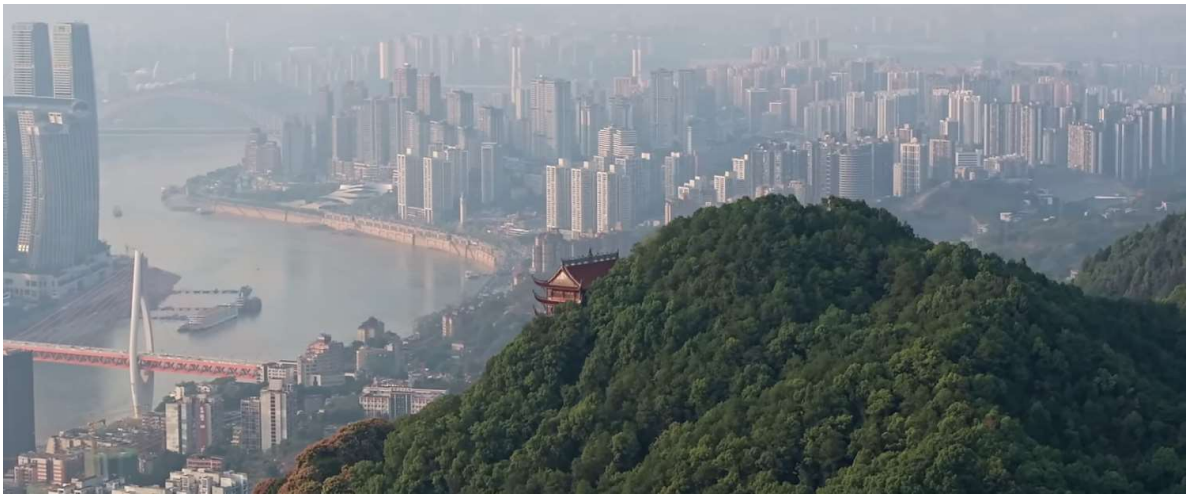



智创生态城


voco




新重庆小商品



https://www.youtube.com/watch?v=IbnSuon2nrI



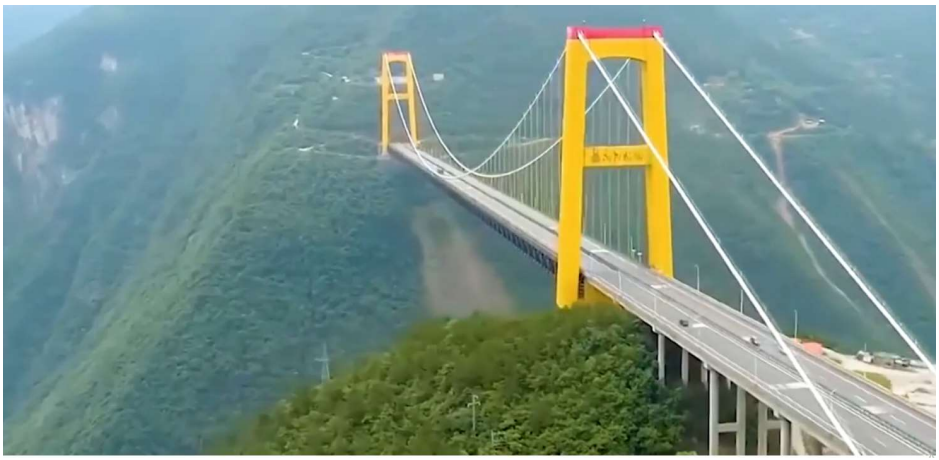


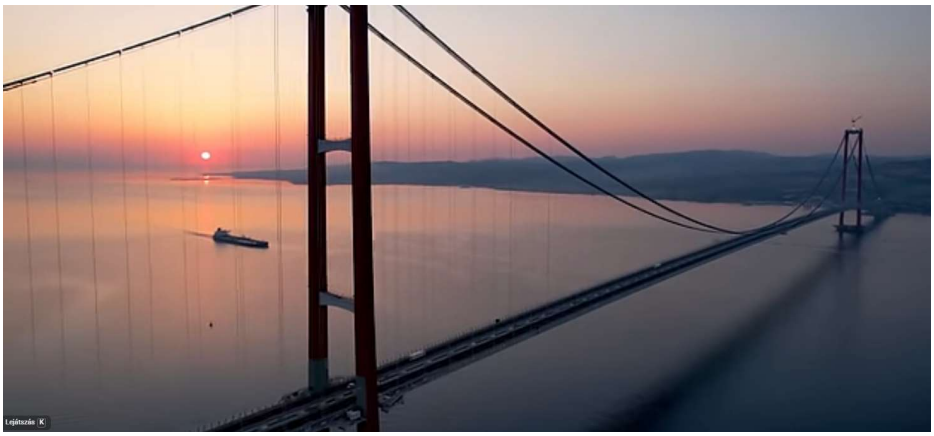
https://www.youtube.com/watch?v=wtHd-nQLTYY
https://www.youtube.com/watch?v=VIFjxgkXLmo&t=10s
https://www.youtube.com/watch?v=Rxl3m1c5YvI&t=274s





https://www.clsa.com/special/mappingchina/









https://www.youtube.com/watch?v=VFFKPk5g0wI

Ilyenekre képes a mérnöki gondolkozás, ha hagyják! A jogászok képesek lennének az előbbieket létrehozni? Soha!

A következő videó szövegét is érdemes meghallgatni, mely elmondja az építés nehézségeit, az építés alatt megoldandó főbb feladatokat.

A leküzdendő kanyon mélysége 600 m. Fenn állandóan viharos szél fújt. A híd alatt elférne 2 Eiffel –torony egymás fölött.

Az építés ideje alatt egyetlen baleset sem történt.

Az építés költségét – mely 300 millió dollár volt - semennyire sem lépték túl! Mindezt úgy, hogy nem a jogász ugráltatta őket.

Az alábbi fényképen a fehér pilonok 262 m magasak! Az alapjaikban a cölöpök 70 m mélyre mennek le. A pilonok távolság 1420 m. Egy főtartó acélkábel átmérője kb. 1 m!

Napi két műszakban 2000 ember dolgozott. A teherszállításra alkalmas út az építési helyére nem vezetett.



A munkakörülmények:






‚https://www.youtube.com/watch?v=jcCBMzpRdH8
https://www.youtube.com/watch?v=ju5SWzkOfRc

A mérnökségre ráült jogászokat meg kellene bízni egy híd tervezésével. Lehet, hogy kívülről tudják a Büntető Törvénykönyvet, de azt itt semmire sem lehet használni. Így rájöhetnének a mérnöki és a jogászi gondolkodás különbségére, és megpróbálnák őket egyenrangú partnerként kezelni.

5. <u>Kik végezhetnek mérnöki munkát?</u>

1996. évi LVIII. törvény a tervező- és szakértő mérnökök, valamint építészek szakmai kamaráiról című magyar törvény szerint ennek **két törvényi feltétele van**:

a) mérnöki **kamarai tag**, de

b) kamarai tag csak az lehet, akinek van szakirányú egyetemi diplomája. Ilyennel a jogászok zöme nem rendelkezik. Sajnos mégis ők döntögetnek, mely a társadalomnak nagy késelemet és nagy károkozást jelent.

Hiszen:
„**1. §: …** engedélyezéshez kötött, építésüggyel összefüggő tevékenységet (a továbbiakban együtt: **mérnöki**, illetve építészeti **tevékenység)** … **csak az folytathat, aki az e törvényben szabályozott kamarai tagsággal rendelkezik.**
„**25. §** (1) A kamarai tag az lehet, aki
. . .
e) a (3) bekezdésben meghatározott szakmai feltétellel rendelkezik,
(3) A kamarai felvételre jogosító feltétel a szakterületnek megfelelő **szakirányú** képzést nyújtó egyetemen vagy főiskolán szerzett oklevél, vagy azzal egyenértékűnek elismert **diploma**."
https://njt.hu/jogszabaly/1996-58-00-00

Mivel a nagyhatalmú jogászok nem felelnek meg ennek a törvények, nem végezhetnének mérnöki munkát. De mivel mégis végeznek, kiderül, hogy a saját törvényeiket sem tartják be.

6. Miért furcsa egy kissé az új kitüntetés?

- **„Magyar Szent István Rend:** a legmagasabb állami kitüntetés, amellyel a Magyarország érdekében tett legkiemelkedőbb érdemeket ismerik el.
- **Magyar Corvin-lánc:** a magyar tudomány, művészet és oktatás fejlesztése terén szerzett különleges érdemekért jár.
- **Magyar Becsület Rend:** rendkívüli helytállás vagy a nemzet javát szolgáló, kiemelkedő érdemek elismerésére.
- **Érdemrend és Érdemkereszt**

  Ez a leggyakrabban adományozott állami kitüntetés-család, amelynek **polgári** (zöld szegélyű szalag) és **katonai** (piros szegélyű szalag) tagozata van.

szint	megnevezés
I. osztály	**Magyar Érdemrend nagykeresztje** (lánccal vagy csillaggal)
II. osztály	**Magyar Érdemrend középkeresztje** (csillaggal vagy anélkül)
III. osztály	**Magyar Érdemrend tisztikeresztje**
IV. osztály	**Magyar Érdemrend lovagkeresztje**
Keresztek	**Magyar Arany, Ezüst és Bronz Érdemkereszt**

- **Kossuth-díj:** a magyar kultúra művelésének és ápolásának elismeréséért járó legmagasabb díj.
- **Széchenyi-díj:** a tudományos élet területén elért kimagasló teljesítményekért adományozható.

- **Magyarország Kiváló és Érdemes Művésze:** a művészeti élet szereplőinek szánt rangos állami elismerések.
- **Magyar Érdemérem:** 1956-os Emlékérem vagy egyéb speciális szolgálati érdemérmek.
- **Miniszteri kitüntetések:** az egyes szaktárcák (pl. egészségügy, oktatás, „https://gemini.google.com/app/f5fefecd4258a5b9?hl=hu

A mérnöki tudományok nem lennének részei a magyar kultúrának, tudománynak?

Van tehát rogyásig már más kitüntetés fajta. Miért kellett akkor egy újabbat behozni? Az eddigiekkel nem lehetne a mérnöki teljesítményt elismerni?

Egy állami kitüntetés átadásán reszt vesznek az állam vezetői, itt pedig csak egy minisztérium második vonala volt jelen.

Az is látható, hogy az állami kitüntetéseben kevés a konkrét név, az ún. példakép!

Avagy a MMK produkálni akarta magát valahogy? A jövő mérnöke megsértődik majd, ha az előbbi kitüntetéséket kapja, és nem a Rubik-díjat?

Ezután mérnök nem kaphatja majd szokásos állami kitüntetést, mert neki ott van a Rubik-díj?

Idősebb Rubik Ernő, akiről a díjat elnevezték, okleveles gépészmérnök volt.
Nem sokan ismerték, mert kevesen járnak dolgozni egy vitorlázó repülővel.

- Elvárható lenne, hogy a több ezerből kiválasztás demokratikus legyen. Titokzatosságból már eddig is több van a kelleténél. Vagy mivel ezt a minisztérium adja, nincs szükség semmiféle demokráciát eljátszani.
- Állami kitüntetésről lévén szó ismét a ÉKM túlsúlya kap teret. A kitüntetett a minisztérium kitüntetettje lett. Egyáltalán nem biztos, hogy az ÉKM minden mérnököt egyformán ismer és szeret.
- Ha a lehetséges kitüntetett csak építő- vagy építészmérnök lehet, nem kellett volna-e a példaképet is inkább ezek közül kiválasztani?
- Az ÉKM szerint ez olyan díj, mint a Kossuth-díj. Ha igen, miért nem adnak inkább több Kossuth-díjat, Széchenyi-díjat a mérnököknek is. Az igazi állami elismerés az lenne, miért is kellett ehhez a 101. új díjat létrehozni, és azt hozzáfűzni, hogy ez olyan mintha …?
- Nem lehetne a már meglévő állami kitüntetések közül évente többet kiadni, és nem egyetlenből egyet.

- Valaki azt szerette volna, ha itt valami nagyot durrant volna, de csak puffanás hallatszott.
- Sokan azt sem tudják, hogy két Rubik van. Csodálkoznak is, a bűvös kocka ilyen égbemenetelésén.
- A névadó példakép gépészmérnök volt, ennek ellenére ezt a kitüntetést gépészmérnök nem kaphatja meg.
- Nem diszkrimantív-e az, hogy a nagyon sokféle mérnököt kizárják az állami kitüntetés kapásából?
- Egy állami díjnak a névben is el kellene különülni pl. a MMK szakosztályai által kiadott elismerésektől. Hiszen az id. Rubikot is csak az ifjabb Rubik-féle kocka miatt ismerik, a vitorlázó repülőket tervezők szűk csoportján túl. Lehetne pl. **Harangozó Gyula-díj** is, melyet a táncosok kapnak. A névadó itt is csak nagyon szűk körben ismert, így kevésbé vonzó.

7. Mi motiválhatja a ÉKM-et?

   Ha megismerhetnénk az egyes minisztériumok éves közbeszerzéseit valószínűen dobogós helyezett lenne az ÉKM. Nyilván azt szeretnék, ha ebbe a nagy pénzosztásba kevesen szólnának bele. Az ÉKM-nak tehát egyáltalán nem hiányzik a munkájához egy – a lapjaiba belelátó - kritikus mérnöktömeg. Részükről még érthető is, amit a mérnökség ellen tesznek.

8. Hogyan tudták/tudják a mérnököket háttérbe szorítani?

Egy nagyon eredményes dolgozó elnyomó, alattomos, és rafinált gépezetről van szó.

a) A kézivezésrelt intézményekkel

Kigyűjtöttem a „tudományos” intézetek első vezetőit.

Gépipari Tudományos Egyesület elnöke: dr. Takács János, **okleveles gépészmérnök**, az Óbudai Egyetem egyetemi tanára,

Magyar Elektrotechnikai Egyesület elnöke: dr. Molnár Ferenc, **okleveles villamosmérnök**, az MVM Zrt. infrastruktúra vezérigazgató-helyettesi tanácsadójaként dolgozik, valamint az Óbudai Egyetemen az MVM Ipari Tanszék vezetője.

Híradástechnikai és Informatikai Tudományos Egyesület elnöke: Vágujhelyi Ferenc, **programozó matematikus és fizikatanár**, a NAV elnöke, valamint a Nemzetgazdasági Minisztérium (korábban Pénzügyminisztérium) államtitkára,

Építéstudományi Egyesület elnöke: dr. Nagyunyomi-Sényi Gábor, **okleveles építőmérnök és mérnök-közgazdász,** oktat a BME Építéskivitelezési- és Vasbetonszerkezetek Tanszékén.

Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület elnöke: dr. Szombatfalvy Anna, **okleveles kohómérnök**, a Miskolci Egyetemen évtizedeken át az egyetem oktatója és kutatója volt (egyetemi docens, majd magántanár),

Magyar Kémikusok Egyesülete elnöke: Dr. Janáky Csaba, **okleveles vegyész és okleveles közgazdász,** egyetemi docens a Fizikai Kémiai és Anyagtudományi Tanszéken,

Méréstechnikai, Automatizálási és Informatikai Tudományos Egyesület elnöke: Tick József, **okleveles villamosmérnök**, az Óbudai Egyetemen a Neumann János Informatikai Kar egyetemi docense,
Mint látható nem mérnöki irányítást kapni csak a KTE-nek volt szerencséje. Csak kettőnek van olyan elnöke is, aki közvetlen magas minisztériumi posztot is betölt. Itt is egyik a KTE! Micsoda véletlen.

Közlekedéstudományi Egyesület (a KTE) elnöke: dr. Fónagy János, **jogász,** Gazdaságfejlesztési Minisztériumban parlamenti államtitkár, miniszterhelyettes. **Mi ez, ha nem a kézivezérlés mintája?**
A KTE nevében mára értelmetlen a „T”, mert nem állít elő tudományos tartalmat. Csak, mint egy átlagos rendezvényszervező dolgozik, ráadásul nagyon drágán.

Magyar Jogász Egylet elnöke: prof. dr. Trócsányi László, jogász, egyetemi tanár, rektor (KRE). A jogászok vezetője jogász**, tehát véletlenül sem mérnök!**

b) A cenzorokkal

A KTE és a MMK fenntart szaklapokat, „tudományos” lapokat, rendez rengeteg szakmai konferenciát. **A szerkesztőségben ülő cenzorok dolga az, hogy találjanak hivatkozást arra, hogy nekik ellenséges vélemény ne tudjon megjelenni**. Az SZMSZ-ük alapja ma is az Aczél György-féle TTT.

Minden egyéb jöhet. Jönnek a kamarai lap nulla információt tartalmazó szerkesztőségi cikkei.

A legutóbbi Közlekedéstudományi Szemle nagy gondjai egyike a „A közlekedési balesetek során kialakuló mentális problémák kezelésének gyakorlata”.
Valóban hatalmas egy lecke lehet! Bárcsak már ez lenen a legnagyobb bajunk.

A STRABAG-gal folytatott vita, az M30 egy szakasza idő előtti tönkremenetele bizonyára már egy említésre sem méltó pillanat, egy semmi ehhez? Pedig ez sok helyen tapasztalható, a minőség hiányáról szól, hiába van már mindenkinek ISO-s minőségbiztosítási rendszere.

Ha a cenzoroknak nem tetsző jönne, akkor rásütik, hogy politikailag nem korrekt, annak rossz az idézési módja, nem elég semmitmondó, túl hosszú, vagy túl rövid, sok benne a kép, vagy kevés.
Teljesen mindegy. Akár egy árengedmény elérni akaró sertés felvásárló. Vagy azt mondja, hogy az eladó disznó túl kövér, vagy azt, hogy túl sovány.

Nem lehet, nem érdemes említeni

- a torz autópálya hálózatot,
- a rendkívüli aránytalanságot az autópályák javára, a mellékutak kárára,
- a vasúthálózat lerohadását, a vasút mellőzését,
- a közbeszerzések túlárazását,
- a megépített objektumok minimális tartósságát,
- a minőségét hiányát,
- a soha nem volt méretű centralizációt,
- illetve az e miatti 2000 fős óriási minisztériumot,
- a budapesti botrányokat pl. a Lánchíd forgalmi rendjével, vagy a karácsony-karókkal elválasztott kerékpársávokat.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

A kínai függelék

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Kína nagyon messze van, nagyon nehéz ellenőrizni az ő információikat.
A Google Gemini használatakor külön betűtípust használok.
Bízom azonban abban, hogy a következő részekben kevés a tévedés! Remélem, hogy reálisabb képe lesz az olvasónak a bekezdésem átnézése után. Remélem azt is, hogy lesznek, akik kedvet kapnak és folytatják majd!

9. Egy világ, melyről szinte semmit sem tudunk.

Miközben csodálattal nézegettem az interneten a gyönyörű kínai nagyhidakat, érdekes információkhoz jutottam, melyeket a függelékben szeretnék közreadni.

9.1 A kínai autópálya hálózat időbeni kialakulása, a hálózat hosszának növekedése

év:	**teljes hossz (km):**
1988	147
1995	~1 600
2000	~11 600
2005	~34 300
2010	~65 000
2015	~123 500
2020	~149 600
2023	~184 000
2024 végére	**~191 000**

https://gemini.google.com/app/44a3153388581ad3?hl=hu

A LÁZÁRINFO-t tartó közlekedési miniszter a mai rendszer legnagyobb eredményének említi minden fórumon, hogy 2010és 2026 között itthon 1000 km autópálya épült, melynek rettenetes következményei voltak, torz maradt a hazai autópálya hálózat, elhanyagolták a vasúthálózatot, a természet pedig szinte visszafoglalta a természet a fenntartás elhanyagolása miatt.
Ugyanezen időközben Kína a hálózatát 65 ezerről 191 ezerre növelte, 126.000 km-rel növelte.

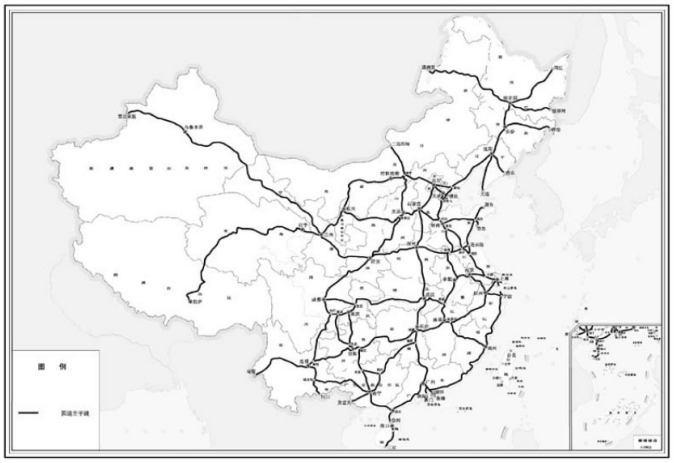
A teljesítmény az időegység alatti munka. Itt az összehasonlítható két adat: 1.000 vagy 126.000. A miénk a semmi, vagy az övéké csodálatos.
Talán két dolgot újragondolhatnánk:

c) miért kell nálunk 5-6 év mire a gondolatból út lesz. és miért nem kell ugyanehhez Kínában ennyi idő? Úgy is lehetne építeni itthon? Micsoda visszaélés ez a jogászkodással. Ezt a rettenetes időigényt nem a mérnökök teszik szükségessé.
d) A Lázár-minisztérium felfedezte, feltalálta, hogy az M9-nek útjában áll a dombovári, a kaposvári dombvidék. De akkor nézzék meg Kínát, akik az igazi hegyvidékein is tudnak építenek autópályát! Valami nagyon nem igaz! Ami egy jogásznak akadály, nem az a mérnöknek!

9.2 Hogyan és miféle elvek mentén kezdték az autópálya-hálózatok kiépítését?
Ők is a nulláról indultak, mint mi. A folyamatot két gondolat uralta, mely jellemzi a kínai gondolkodást.

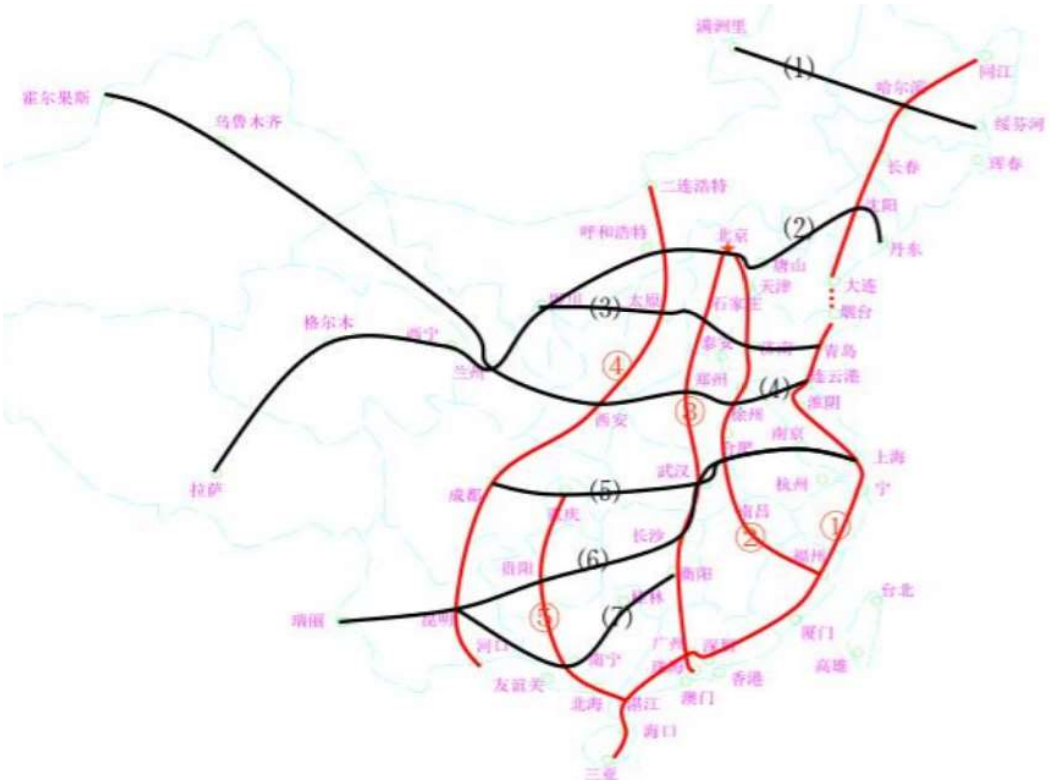
a) „Az „Öt függőleges és hét vízszintes” tervkoncepció, és
a) a „7-11-18 Hálózat” tervkoncepciója.

Ez így túl sejtelmesnek tűnik, de nagyon egyszerű a mögöttes elképzelés. A selyem út koncepció is ilyen volt, de csak a megértéséig.
Nézzük a térképeket!
Az első elképzelt kínai hálózat, az „Öt függőleges és a hét vízszintes” elve:



https://news.sohu.com/20071224/n254252029.shtml

Kis színezéssel világosabb lesz az elképzelés!



„Öt függőleges és 7 vízszintes útvonal, összesen 12 útvonal.”
https://www.slideserve.com/zoey/4805027

A vízszintesek, a feketék, a kelet-nyugat irányúak, (1)-től (7)-ig számozva, és a függőlegesek, azaz az észak-dli irányúak piros színnel. és (1)-túl (4)-ig számozva.

Tehát előállt a jól ismert RÁCSOS hálózat 1990-ben!

Kizárt, hogy nem hallottak a sugaras gyűrűs hálózatról, mégis ezt választották.

Ugyanekkor itthon tudomást sem akartak venni a rácsost, javában dúlt az avítt sugaras-gyűrűs világ.

Majd ezt a koncepciót 2005-ben felváltotta a „7-11-18 Hálózat” ideológiája.
Amiben ez különbözött az előbbitől:

a. az eddigi 5 függőleges helyett 11 lett,
b. az eddigi 7 vízszintes helyett 18 lett,
c. és sajnos bejött a 7 sugarirányú út Pekingből indítva.

„Az „Öt függőleges és hét vízszintes” terv; 1990.
Kína fő autópálya-tervét sokáig „Öt függőleges és hét vízszintes” néven emlegették. Ez azt jelentette, hogy öt főút észak-déli, és hét főút kelet-nyugati irányban haladt át az országon. Ez a terv segített egy erős alaphálózat kiépítésében.”
„A "7-11-18 Hálózat"; 2005-2013.
Kína a közelmúltban egy még nagyobb terv kidolgozásán dolgozott, melynek neve „7-11-18 Hálózat”. Ez a terv a következőket tartalmazza:

- **7 sugárirányú gyorsforgalmi út: e**zek az utak Pekingből indulnak, és úgy terjednek szét, mint a küllők egy keréken.

- **11 észak-déli irányú gyorsforgalmi út: e**zek az utak Kína tetejétől az aljáig futnak.
- **18 kelet-nyugati irányú gyorsforgalmi út: e**zek az utak Kína egyik oldalától a másikig futnak.

https://kids.kiddle.co/China_National_Highways#What_Are_China.27s_National_Highways.3F

Miért is?

Ne feledjük, hogy

„Kína hivatalos államformája **népköztársaság**. Bár a megnevezésében köztársaság, a gyakorlatban az ország politikai berendezkedése egy **egypártrendszerű szocialista állam**, ahol a hatalmat a Kínai Kommunista Párt (KKP) gyakorolja.”

https://gemini.google.com/app/ad97be1fa61601b0?hl=hu

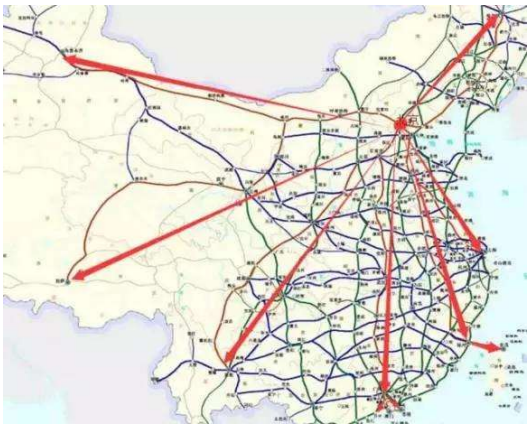
„Kína politikai berendezkedése erősen centralizált. Ahogy a mondás tartja: *"Minden út Pekingbe vezet"*. A sugárirányú autópályák biztosítják, hogy a tartományi székhelyek és a kulcsfontosságú régiók **közvetlen és gyors összeköttetésben** legyenek a fővárossal. Ez elengedhetetlen a kormányzati hatékonyság és a gyors döntéshozatal végrehajtása szempontjából.”

https://gemini.google.com/app/f71bb078021794a8?hl=hu

Ennyire fontos nekik a centralizáció. Nálunk fordított a helyzet, mert mi szeretnénk szabadulni a centralizációtól. Eleink a centralizáció elvét eleve beépítették a vasutak, a főutak és az autópályák hálózatába.

A sugárirányú utak pedig:



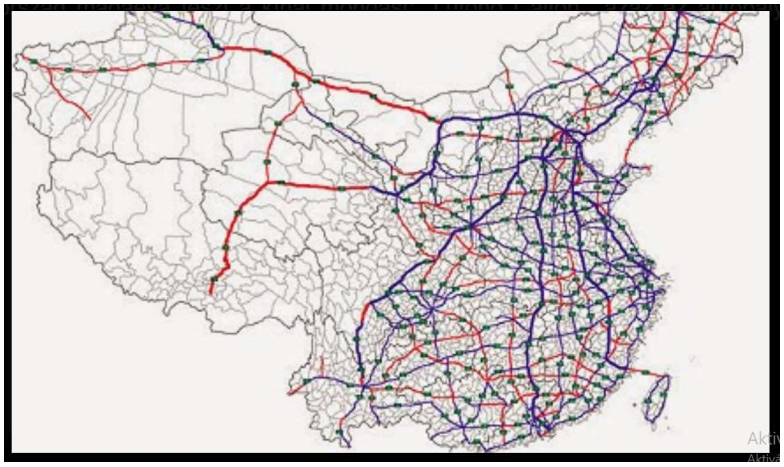
...


https://www.chinatimes.com/realtimenews/20161208005931-260514?chdtv

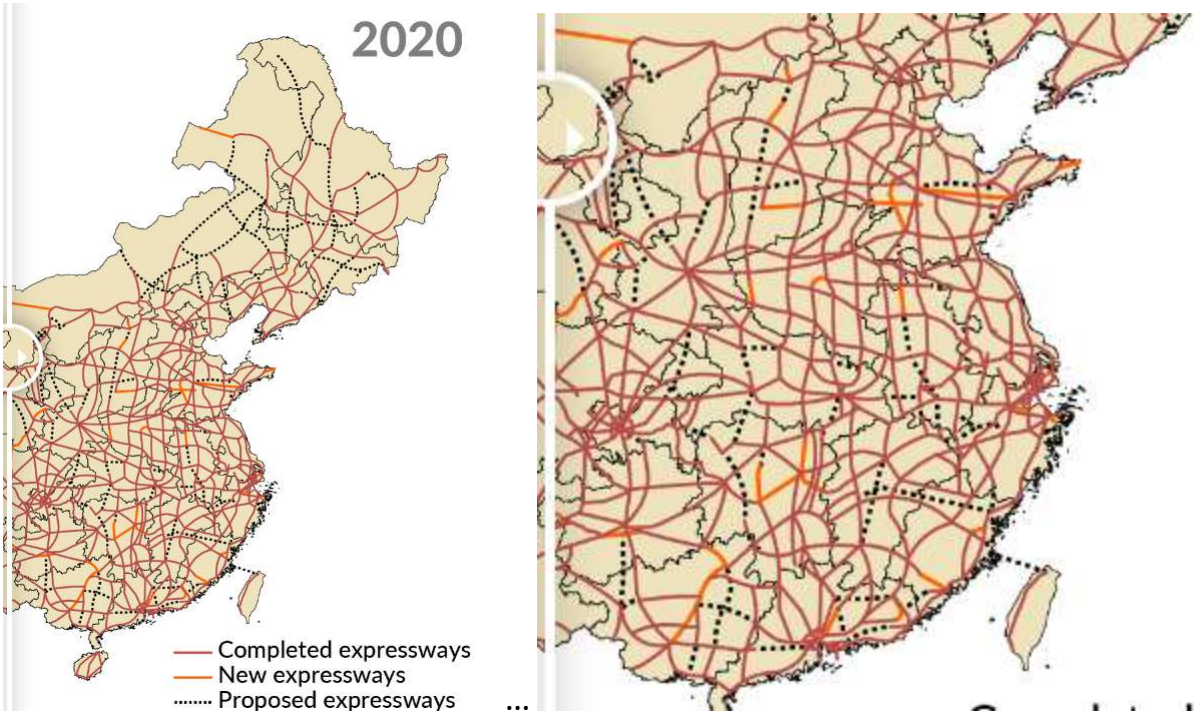
Ők a jót utólag rontották el.

A kínai és a magyar hálózat teljesen hasonló lehetne, hiszen itthon előbb volt a sugaras hálózat, melyből rácsost szeretnénk tenni, míg Kínában előbb volt a rácsos, melyet a sugarassal kiegészítettek. Ezt én nagyon különlegesnek tartom.

9.3 Most hol tarthat a hálózatuk?



https://iiiprojects.blogspot.com/2015/04/national-trunk-highway-system-china.html



„Kína nemzeti főúthálózata 2011-ben a világ legnagyobb autópálya-hálózatává vált.”

https://www.clsa.com/special/mappingchina/

A dominancia egyértelműen a RÁCSOS hálózatrészé!

9.4 Az utak csoportosítása az útkezelők szerint:

Valami miatt nagy hangsúlyt helyeznek a különféle közútkezelőknek, melyekből több is van.

A piros az állami kezelésű utak színe, a sárga a tartományiaké, és a fehér az összes egyéb kezelőé.

Kínában a mi megyénknek megfelelő középszintű közigazgatási egység a tartomány, melyből 23 van. A tartomány (Sheng).



https://hu.maps-china-cn.com/t%C3%A9rk%C3%A9p-a-k%C3%ADnai-tartom%C3%A1nyok-angolul

Érdekes az, hogy mind az állam, mind a tartomány kezel autópályát is és főutat is. Lehet, hogy ez a normális forma? A főutakat az alábbi egyszerű kis táblákkal jelölik.

Az útszám táblákon 2022. novembertől, mint legfőbb információt közlik az autóssal a közútkezelőt. Ez a legelső jel, egy betű!



„A Közlekedési Minisztérium szerint a „Közúti útvonalak azonosítására és a nemzeti autópályák számozására vonatkozó szabályok” (GB/T 917-2017) értelmében az autópálya útvonalszámának első számjegye az autópálya közigazgatási szintjét jelöli, amelyet egyetlen betű jelöl. A mi fogalmainkhoz igazítást nagybetűvel jelöltem.

Hat kategória létezik:

1) **G** (GUO), országos (KEZELÉSŰ-RM) (ÚT-RM), beleértve autópályákat, a gyorsforgalmi utakat és a (FŐUTAKAT-RM),
2) **S** (SHENG), tartományi (KEZELÉSŰ-RM) (ÚT-RM), beleértve autópályákat, a gyorsforgalmi utakat és a (FŐUTAKAT-RM),

3) **X** (XIAN), megyei (KEZELÉSŰ-RM) (ÚT-RM),
4) **Y** (települési) (KEZELÉSŰ-RM) (ÚT-RM),
5) **C** (CUN), falusi (ÚT-RM) és
6) **Z** (ZHUAN), különleges rendeltetésű (ÚT-RM).”

„… az UTAK-RM közigazgatási szintjének egybetűs azonosítója, a "G(S/X/Y/C/Z)" és egy háromjegyű szám, a "×××" kombinációja jelöli.”. Láthatóan nagy jelentőséget tulajdonítanak az út kezelőjének!

„Az országos gyorsforgalmi útszám első számjegye a "G" betű. A fővonalak, mint például a fővárosból induló sugárirányú vonalak, az észak-déli vonalak, a kelet-nyugati vonalak és a regionális körgyűrűk a "G" betű és legfeljebb két "×" vagy "××" számjegy kombinációjával vannak számozva.”

A piros az állami kezelőt jelenti, itt egy felső csíkként, másutt a teljes táblán.
„Például az alábbi kép a G30-as Lianyungang-Horgos gyorsforgalmi út tábláját mutatja, amely hazám leghosszabb gyorsforgalmi útja. A tábla piros, tetején fehér betűkkel, és a „Nemzeti Gyorsforgalmi út” feliratot jelöli. A Lianyungang-Horgos gyorsforgalmi út egy kelet-nyugati irányú vonal, az alábbi tábla pedig a „G” országos autópálya-azonosítóval és a két páros számjeggyel, a „30”-assal van ellátva.



„”
A sárga a tartományi kezelőt jelenti, itt egy felső csíkként, másutt a teljes táblán.
„A tartományi gyorsforgalmi út számának első karaktere az "S" betű.”… majd egy legfeljebb kétjegyű "×" vagy "××" számjegyből kell állnia.”
„A tartományi gyorsforgalmi utakat sárga háttérrel és fekete betűkkel jelölik, amelyek a "tartomány + gyorsforgalmi út rövidítését" jelzik, például "Su Expressway" vagy "Zhe Expressway". A szám S, amelyet egy vagy két számjegy követ.”



A fehér a megyei, a települési, a falusi és az egyéb kezelőt jelenti, itt a teljes táblán.

Az útszám tartalmazza az út égtáj szerinti irányát, mint az európai utak jelölésénél!

„… a G1xx azt jelenti, hogy Pekingből származik; a G2xx azt jelenti, hogy észak-déli irányú; a G3xx pedig azt jelenti, hogy kelet-nyugati irányú …”

„… az S1xx a tartományi fővároshoz csatlakozik, az S2xx az észak-déli irányú tartományi autópályák, az S3xx pedig a kelet-nyugati irányú tartományi autópályák …”

„… a betű utáni egyetlen számjegy a fővároson vagy tartományi fővároson áthaladó gyorsforgalmi utat jelöl; két páratlan számjegy észak-déli, páros számjegy pedig kelet-nyugati irányú gyorsforgalmi utat jelöl; négy számjegy általában a város körüli körgyűrűt jelöl …”
http://kpzg.people.com.cn/n1/2022/1110/c404214-32562986.html
https://kknews.cc/news/5aoryq2.html

A 3 számjegyűek nem gyorsforgalmiak, hanem csak főutak!

> „Kínában az **S** betűjelzés (a kínai *Shěngdào* rövidítése) a **tartományi utakat** (*Provincial Highways*) jelöli.
> **Ezek az utak alkotják a kínai úthálózat középső szintjét: a hatalmas nemzeti autópályák (G) és a helyi megyei utak (X) között helyezkednek el.**
>
> „Kínában az **S jelzésű utak** az úgynevezett **tartományi autópályákat** (Provincial Expressways / 省级高速公路) jelölik. Míg a nemzeti autópályák "G" (National) jelzést kapnak, addig az "S" betű a tartomány (Sheng) kezdőbetűjére utal.”
> https://gemini.google.com/app/cef486cc9d465e5f?hl=hu
>
> „Kínában az **S-betűvel** kezdődő utak a **tartományi utakat** (Shengdao, 省道) jelölik. Míg a G-utak (Guodao) az egész országot átszelő nemzeti főutak, az S-utak a tartományokon belüli közlekedésért felelnek.
> **Az S-utak két fő típusa**
> 1. **S-betű + 1 vagy 2 számjegy (pl. S1, S21):** Ezek általában **tartományi gyorsforgalmi utak (Provincial Expressways).** Minőségben és kiépítésben hasonlítanak az autópályákhoz (gyakran fizetősek), de csak az adott tartomány határain belül futnak, vagy fontos városokat kötnek össze a régión belül.
> 2. **S-betű + 3 számjegy (pl. S204, S311):** Ezek a klasszikus **tartományi főutak**. Általában nem osztott pályásak, és falvakon, városokon haladnak keresztül.”
> https://gemini.google.com/app/7a16a7cd5a5a4049?hl=hu

A két kategóriát illetően hasonló a helyzet a G-utaknál is!

9.5 Az utak csoportosítása az úttípusok szerint; igyekeztem ahol lehet a magyar szót használni

- autópálya,
- **provincial expressway, a mi fogalmaink szerint ez egy majdnem. „autóút”**

- főút,
- mellékút.

Majdnem olyan, mint itthon, a második kivételével.
A nagyon gazdag Kínában is szükség van egy közbenső lépcsőfokra az autópálya és a kétsávos főút közé, mely szerényebb adottságú azautópályánál, de többet tud a főútnál.
Itthon ez a közbenső lépcsőfok az autóút lenne, ha végre megszűnne az ezt övező káosz!

Az autópálya Kínában is ugyanazt jelenti, mint a világ más részein. Csakhogy itt ebből **ÉVENTE 30.000 km**-nyi épül, sokszor magas hegyek között erősen földrengéses szakaszokon. Szemben a hatalmas áldozatokkal 16 év alatt elkészült 1000 km-rel, a miniszter úr nagy büszkeségével.

Egy 4 milliárd dolláros szakasz képei:











...


Ez mind 5 év alatt készült el, mint talán a hazai M200 Komárom-Székesfehérvár-Kecskemét között, pedig ott ehhez képest lényegesen kedvezőbbek a terepi viszonyok, meg jóval rövidebb is a szakasz.


...



...


Alagútból a felhők közé, ugye majdnem úgy mint itthon az M44-nél!


...


Van olyan alagút, mely 10 km hosszú.



A táj majdnem olyan ugye, mint az M9 lenne Szekszárd és Szeged között?

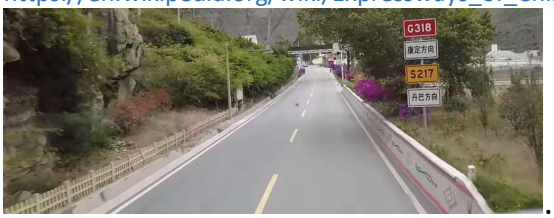
A főút is olyan Kínában, mint itthon. Jelzése csak egy egyszerű kis tábla, mely sárgállik a következő képen.



Ez éppen a tartományi fenntartású 210-es, mint az útirányt megadó jelzőtáblán látható, melyben a 3 számjegy mutatja, hogy ez egy nem gyorsforgalmi út!

https://www.youtube.com/watch?v=ZQNq0DW2_x0

https://en.wikipedia.org/wiki/Expressways_of_China#/media/File:Gansu_Expwy_S1_sign_no_name.svg



...



A főutak elnevezése:

- **双向两车道 (shuāngxiàng liǎng chēdào):** Ez a legpontosabb technikai megnevezés. Jelentése: **„kétirányú, kétsávos út”**.
  - *双向 (shuāngxiàng):* kétirányú
  - *两车道 (liǎng chēdào):* két forgalmi sáv
- **公路 (gōnglù):** Általános kifejezés az országutakra vagy főutakra.
- **一级公路 / 二级公路 (yījí / èrjí gōnglù):** Kínában az utakat osztályokba sorolják. A „másodrendű főút” (**二级公路**) jellemzően egy kétsávos, osztatlan útpályát jelent, amely összeköti a városokat.

Útjelzések (Betűkódok)

- **G (Guódào - 国道):** Országos főútvonal. Ezek gyakran kétsávosak, de lehetnek szélesebbek is. **Piros alapon fehér felirat** jelzi őket.

- **S (Shěngdào - 省道):** Tartományi út. Ezek a leggyakoribb kétsávos főutak. **Sárga alapon fekete felirat** jelzi őket.
- **X (Xiàndào - 县道):** Megyei út. Szinte mindig kétsávosak vagy keskenyebbek. **Fehér alapon fekete felirat** jelzi őket.
  Érdekesség: Kínában az autópályákat (G-vel jelölve, de zöld táblával) soha nem hívják sima "főútnak", azok neve **高速公路 (gāosù gōnglù)**, és minimum négy sávosak.
  Szép a kínai írás, de én képtelen lennék megtanulni.



https://www.ctee.com.tw/news/20250201700248-431401

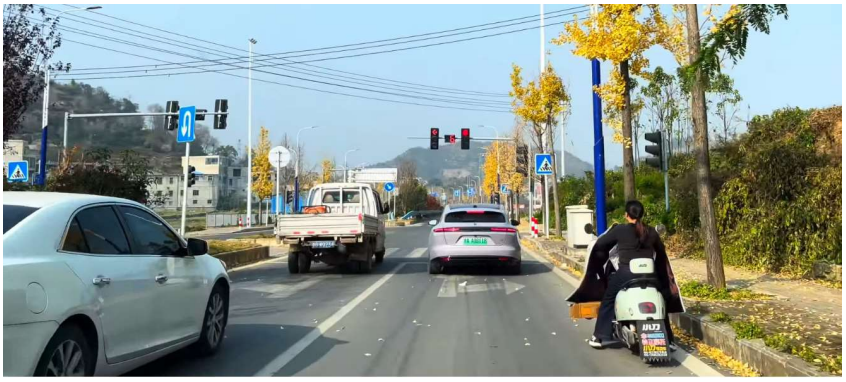
Ez is egy autópálya Kínában, de vajon hány sávos? Nem furcsa az, mai a kerékpárút helyén van?

9.6 Hogyan néz ki egy kínai expressway?
Utazás az S57 jelű úton, mely átmegy a nagy hídon



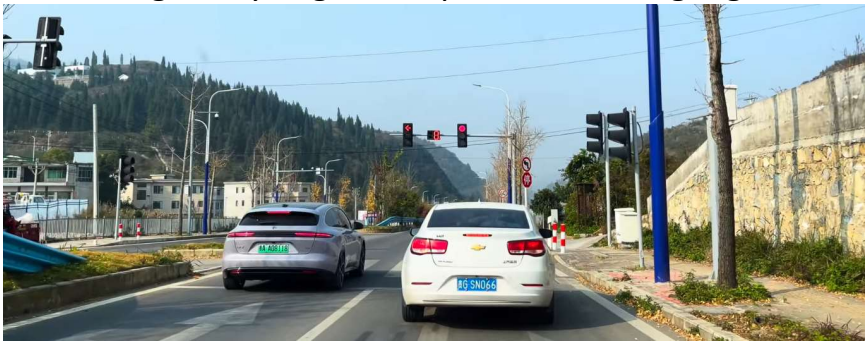
...





Látható:

- Osztott pályásak, irányonként 2 forgalmi sávval. leállósáv nélkül.
- **De szintbeli, itt jelzőlámpás csomópontokkal, nincs nagyon drága különszintű csomópont!**
- A megengedett sebessége 60 és 110 között bármi.
- Még a helyi ingatlankapcsolatot is megengedik.



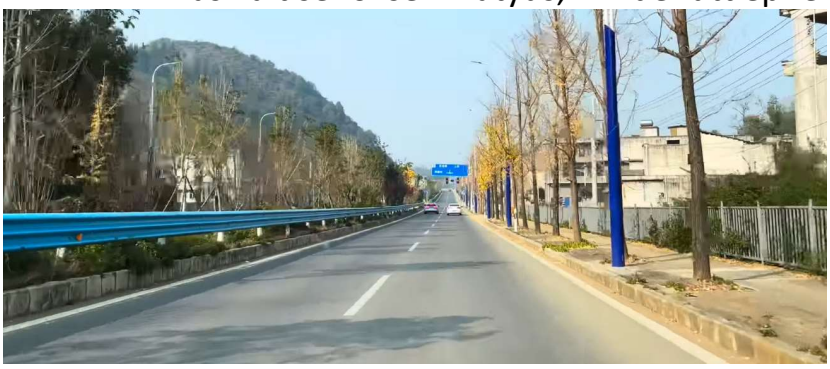






Látható továbbá:

- Az útfásítás gyönyörű!
- Az aszfalt sehol sem kátyús, mindenütt ép felületű.







Csodálatos, élénk színeket használnak, melyek eltérnek a környezet színeitől.

Itt az útszám:

- S-sel kezdődik, tehát tartományi fenntartású,
- két számjegyű, tehát gyorsforgalmi, és nem főút.





A két alagútvég sejteti, hogy osztott a pálya.

Valószínűen külön sebességhatár van a különböző járművekre.



A kijárat előtt fokozatosan lépcsőzik a sebességet, míg 110-ről lemegy 40-re.







Mint látható, nem túlzás a 40.



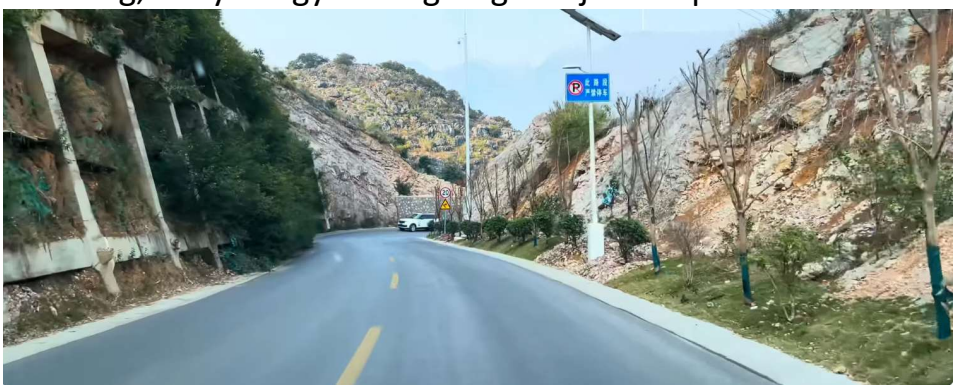




A kínai rendszám első kínai jele a tartomány jele. A második, itt a „A” a városé, az utána jövő betű-szám kombináció pedig egy egyedi autóazonosító. A színnek is van jelentése, itt a nem robbanómotorost jelzi. Szerintem ez is jobb a miénknél, azért tetem be.



Nagymérvű átalakítások (nagy bevágások, támfalak, beton védőfalak, az itthonihoz képest hatalmas földmunka) a környezetben, minden építésnél adottság, melye nagyon megdrágíthatják az építést.



Egy emeletes épület és a hídpálya helyzete.



A híd tartókábeleinek lehorgonyzása.



https://www.youtube.com/watch?v=ju5SWzkOfRc

9.7 Mi a különbség az autópálya és az expressway geometriája között?

„Kínában a gyorsforgalmi úthálózatot két fő kategóriára osztják: a **G-utakra** (nemzeti autópályák) és az **S-utakra** (tartományi autópályák). Bár mindkettő modern, többsávos út, a tengelygeometriai előírásaik (vízszintes és függőleges vonalvezetés) eltérhetnek a tervezési sebesség és a funkció függvényében.
Íme a főbb különbségek és jellemzők:

1. Tervezési sebesség (V)
Ez az alapja minden geometriai paraméternek.

- **G-utak (National Trunk Highway System):** jellemzően **100–120 km/h** tervezési sebességre épülnek. Ez tágabb íveket és lankásabb emelkedőket követel meg.
- **S-utak (Provincial Expressways):** gyakran a terepviszonyokhoz igazodnak, így a tervezési sebességük változatosabb, általában **80–100 km/h**, de hegyvidéken akár **60 km/h** is lehet."

Nem szálltak el a sebesség felé, nem akarnak 140 km/órát, 150-et megengedni. A négysávos úton megelégszenek a 80100-zal, mely nagy bölcsességgel magyarázható. Ők ráérnek 5000 éve, nem kapkodnak.

„2. Vízszintes vonalvezetés (Ívsugarak)
A kanyarodási sugarak közvetlenül függenek a tervezési sebességtől. A kínai szabványok (pl. *JTG D20*) szerint:

paraméter	G-út (120 km/h)	S-út (80 km/h)
minimum ívsugár (általános)	~650–1000 m	~250–400 m
minimum ívsugár (extrém)	650 m	250 m
átmeneti ív (klotoid)	hosszabb, lágyabb átmenet	rövidebb szakaszok

3. Függőleges vonalvezetés (Emelkedők és lejtők)
A "tengelygeometria" függőleges értelmezésében a G-utak szigorúbbak a teherforgalom hatékonysága miatt.

- **Maximális emelkedő:** G-utaknál síkvidéken max. **3%**, míg S-utaknál vagy nehéz terepen az S-kategória megengedi az **5%**-ot (ritkán a 6%-ot is).
- **Lekerekítő ívek:** a bukkanók és völgyek lekerekítése a G-utakon sokkal nagyobb sugarú, hogy biztosítsák a megállási látástávolságot nagy sebességnél."

Ezek nagy olcsóbbítást tesznek lehetővé a hegyi világban. Nálunk ez a különbségtétel a síkságok miatt kisebb jelentőségű lenne.

„4. Keresztmetszeti kialakítás

Bár a "tengely" a középvonalat jelenti, a hozzá tartozó keresztmetszet is változik:

- **G-utak:** szélesebb leállósávok és kötelező elválasztó sáv (mediana). A sávszélesség fixen **3,75 m**.
- **S-utak:** rugalmasabb sávszélesség (néha csak **3,5 m** szűk keresztmetszetnél) és keskenyebb padka jellemzi őket a költségcsökkentés érdekében."

https://gemini.google.com/app/25cfede1b63befd5?hl=hu

Szeged, 2026. II. 12.