Legyen végre rendszerváltás a közútnál!

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

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

„A jövő már nem az, ami lehetett volna,
ha az emberek használták volna a józan eszüket,
és a lehetőségeiket is jobban kihasználták volna.

De a jövő még mindig azzá válhat, amit akarunk,
ha a realitásokon és észszerűségen belül maradunk.”
Aurelio Peccei, 1981.

1. Az alkalom, az ürügy

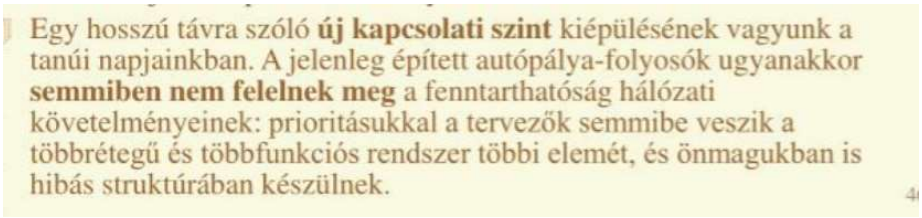
Dr. Fleischer Tamás úr 1993. szeptemberi kéziratban (A magyar gyorsforgalmi hálózat és a környezet) tette közzé először a tanulmányát:
https://vgi.krtk.hu/~tfleisch/PDF/pdf93/APOKO930912.pdf).
Ez a közutas szakirodalomban 1994-ben jelent meg:
A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről.
Közlekedéstudományi Szemle 44. évf. 1. szám pp.7-24.
https://vgi.krtk.hu/~tfleisch/PDF/pdf94/fleischer_gyorsforgalmi_kotszle94-1.pdf
Ennek éppen most van 30 éve. Javasoltam a szerzőnek egy V9-es konferencia tartását.

2. Mi volt ennek a jelentősége?
Hogyan foglalhatók össze a javaslatai?

2.1 Először rajzolt egy rácsos autópálya hálózatot Magyarország területére! Ez a legfontosabb ábra!
https://www.slideserve.com/gratia/fleischer-tam-s-mta-vil-ggazdas-gi-kutat-int-zet-vki-hu-tfleisch-tfleisch-vki-hu



Ebben a kissé későbbi írásában ismét rámutat az autópályák sajátos. új funkciójára **a régiók összekötésére**.

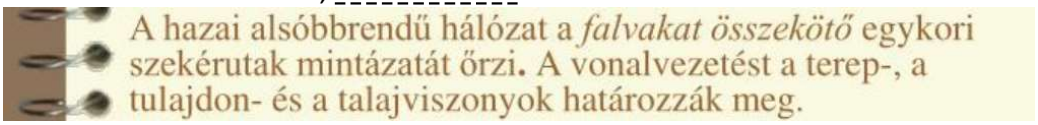

Egy hosszú távra szóló **új kapcsolati szint** kiépülésének vagyunk a tanúi napjainkban. A jelenleg épített autópálya-folyosók ugyanakkor **semmiben nem felelnek meg** a fenntarthatóság hálózati követelményeinek: prioritásukkal a tervezők semmibe veszik a többrétegű és többfunkciós rendszer többi elemét, és önmagukban is hibás struktúrában készülnek.

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

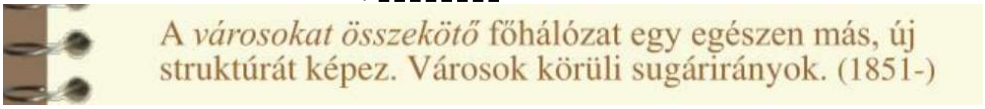
(Csak a színei miatt vettem ki egy későbbi cikkéből ezt az ábrát.)

2.2 Nagyon fontosnak tartja az utak funkcióinak hangoztatását. Úthalmazokat, útkategóriákat határoz meg és hozzájuk funkciókat rendel:

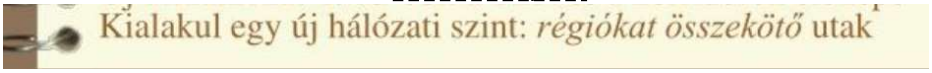
2.2.1 Az első részhalmaz, a mellékutaké:


A hazai alsóbbrendű hálózat a *falvakat összekötő* egykori szekérutak mintázatát őrzi. A vonalvezetést a terep-, a tulajdon- és a talajviszonyok határozzák meg.

2.2.2 A második részhalmaz, a főutaké:


A *városokat összekötő* főhálózat egy egészen más, új struktúrát képez. Városok körüli sugárirányok. (1851-)

2.2.3 A harmadik részhalmaz, az autópályáké


Kialakul egy új hálózati szint: *régiókat összekötő* utak

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

Tökéletes analógia az emberi test érhálózata, ahol mindenfajta érnek más lehet a feladata. Ezeket nem lehet összekeverni, mert nem tudja helyettesíteni a hajszáleret az ütőér!

2.3 Már 2007-ben! megemlít néhány tervezési hibát:
(Ezeket majd ennek ellenére később ugyanúgy újra elkövetik a hálózattervezők)!

Mi hibás struktúrában tervezzük a tranzitfolyosókat

(a) keveredik egy sugaras-gyű elképzelés a nyitott hálós rendszerrel.

(b) keverednek a főútvonal-hálózati funkciók és a régióközi folyosók funkciói

(c) a gyorsforgalmi hálózat közvetlenül ki akarja szolgálni mindazokat a forgalmilag érzékeny területeket, amelyeket éppen mentesítenie kellene.

(d) elvi, funkcionális tisztázatlanságot jelez egyes városok zsákszerű gyorsforgalmi bekötése a közelében elhaladó folyosóhoz.

(e) elvi tisztázatlanságot jelentenek a térképen az egymáshoz közeli párhuzamos folyosók.

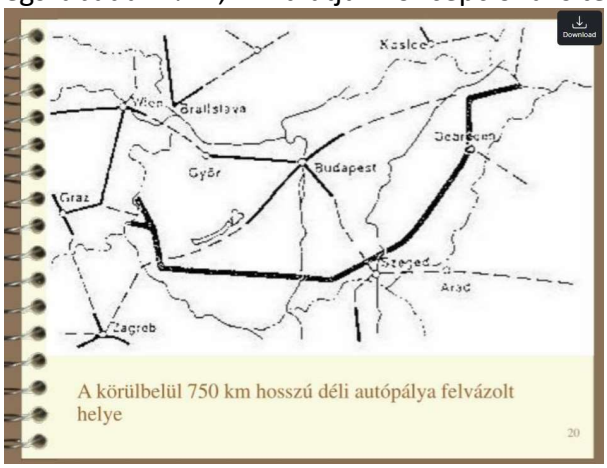
(f) megoldandó tisztázatlanságot jeleznek a térképen megjelenő kisméretű háromszögek.

28

(g) hibás meggondolást jeleznek a közvetlenül vízpartra tervezett autópályák.

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

2.4 A hálózatában nincs benne au M0! Erre lenne célszú törekedni most is. Kivenni az M0-ról az állami – a nem kifejezetteb budapesti - tranzitforgalmat.
2.5 Azonos számú autópályát jelölt a Dunántúlra és at Alföldre.
2.6 Rajzolt egy autópályát az M5 és a román-magyar határ közé is, de az nem a későbbi M47, ami később az M9 Debrecen-nyíregyházi ága lett. A kék rajzon egymás mellett szerepel egy autópálya és egy 47 sz. főút is, éppen az utak eltérő funkciója szerint.
2.7. Gondolatkörébe tartoznak más témák is.
Bemutatja a Déli Autópálya vonalát, melyet általános és rendkívül egységesen támadtak az akkori hatalmasságok, majd M9-re átkeresztelve, egyszerűen ellopták az ötletét.
Ma sem tudnak ettől megszabadulni! Ez, mint látjuk koncepcionális tervezési hiba!

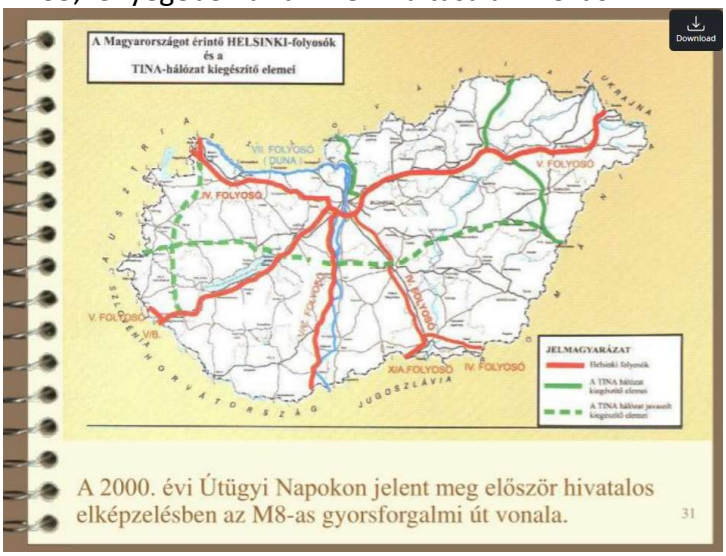


A körülbelül 750 km hosszú déli autópálya felvázolt helye

20

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

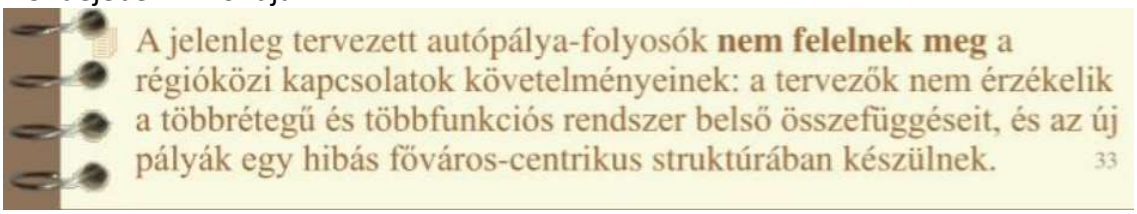
2.8. Bemutatta az M8 csodálatos vonalát. Itt a közel vízszintes zöld vonal szaggatva, melynek kiépítését valakik azóta is szabotálják. Nevetséges, hogy a semmibe vezető M44 hamarabb elkészül és mintha az lenne a dunántúli M8 alföldi folytatása. Nevetséges a Miskolc-debreceni összekötés, azaz az M35, lényegében az az M8 kiváltása az M3-ból.



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

Mintha ennél minden fontosabb lenne! Hanyagolása tervezési, ütemezési hiba.

2.9 Idejében kimondja:



Ez nagyon súlyos kijelentés, mégis büntetlenül elengedték a fülük mellett.

3. <u>Autópálya -hálózati rendszerek</u>

3.1 A ma is általánosan elfogadott rendszer a sugaras-gyűrűs hálózat, melyből lényegében csak a fővárosi érdekű sugaras rész készült el, talán soha be nem hozható elvtelen előnyben részesítve a vidékkel szemben a fővárost.

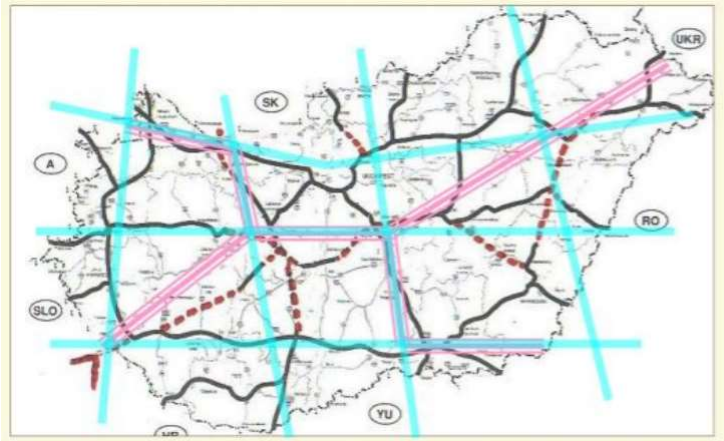


https://magyarorszagcruise.blog.hu/2010/11/17/amire_buszkek_lehetunk_az_elmult_20_evbol

A minisztérium még 2022-ben is ezt propagálta, amikor a székesfehérvári fórumon bemutatta az ország „meggyűrűzését”.

Erre írta a 2010-es előbbi újságcikk, hogy ez az, amire büszkék lehetünk. Ő is megjegyzi azonban, mint a többi száz hasonló, hogy egy baja van: a Budapest központúság, melyet oldani kell. **Ez szinte kötelező jelleggel mindig elhangzik, amikor egy új sugárirányú szakaszt átadnak, de ezen túl ezért érdemben semmi sem történik.**

3.2 A másik autópálya-hálózati rendszer a már bemutatott rácsos hálózati rendszer:



Én a cím szerint rendszerváltással a sugarasból való átmenetet értem a rácsosba, melyet másként négyzethálósnak, sakktábla-szerűnek vagy raszteresnek is neveznek.

Sajnos igaza van Vitézy Dávid úrnak, amikor a farizeus magatartást veti a minisztérium szemére, hogy végig a vasúthálózat fejlesztésről papolva a pénzei zömét mégis az autópályákra költötte el.
Nincs igaza viszont Vitézy Dávid úrnak abban, hogy ezután ugyanezt kell tenni csak ellenkező előjellel.
Fennáll tehát annak veszélye, hogy az autópálya-hálózat fejlesztése leáll, és a mai hálózat, mint egy torzó, mint egy roncs-hálózat befejezetlen marad.

Vegyük már észre, hogy a földrajzi Közép-Európában vagyunk!
Portugáliában nyugat felől nem jöhetnek autópályák, mert ott az óceán van. Több ország is a földrészünk perifériáján fekszik, amely bizonyos irányokból ellehetetleníti az autópályák építését.

Nyugat-Európa rácsos autópálya hálózata 1974-ben kialakult
Folytassuk ezt a rendszert méltó módon, ahhoz illően, ahhoz igazodva. Ne teremtsünk káoszt!

De Magyarország Európa szívében van, tehát minden égtáj felől és felé kellene lenni autópályának!
Nem foroghatunk önmagunkban, mint ahogyan a gyűrűs rendszer kényszerítené.

Ez természetesen akkora változás lenne, hogy az felérne a politikai rendszerváltozás közutas világban, minisztériumi szinten.

Főleg, ha a vasútnak nagyobb szerepet adnának, legalább az M1 és az M7 mentén, velök azonos folyosóban, vasúti vágányszám növeléssel a betervezett soksávosítása helyett.

Mi is változott?
Hiszen megszűnt a Szovjetunió, Csehszlovákia, Jugoszlávia, a KGST, a Varsói Szerződés, a szocialista tervgazdálkodás és lett helyette EU, NATO, balkezes kapitalizmus. Teljesen más a gazdaságpolitika, a filozófia, mások a kapcsolati rendszereink. Mintha földrengés lett volna.

Mi nem?
Minden megváltozott, de a sugaras autópálya-rendszer nem.
Ennek oka az, hogy a sugaras rendszer egyetlen haszonélvezője a főváros, és a minden normális normával ütközően, a vidék szempontjából ellenérdekelt, döntéshozó fővárosi.

El kellene fogadni, hogy az az érrendszer, amely kiszolgálta a korábbit szocialista világot, az éppen olyan jó a követőnek, a kapitalistának is?

4. A „tudomány" leszereplése
Elvileg van egy Közlekedéstudományi Intézet, a KTI, és van egy Közlekedéstudományi Egyesület, a KTE, melyekről a naiv halandó azt gondolhatja, hogy ezek a tudományt képviselik, a döntéshozóknak mintegy megalapozó, háttérintézményeiként.

A KTI
Nos a KTI sorsa az elvtelen sodródás, a küzdelem a fennmaradásáért. Sajnos a mai napig nem találja a helyét. Sorsa LÉNYEGESEN függ a minisztériumtól. Lehet ezt egy független valaminek látni? Még 2023-ban is azért küzdött a képviselőjük, hogy a KTI újságjában ne jelenhessen meg egy cikk, mely kissé szembe megy a hatalmasság, a minisztérium akaratával.

A KTE
A Közlekedéstudományi Egyedület átalakult méregdrága konferenciák szervezőjévé. Ez megint mitől lenne tudomány?
A szervezet bonyolultabb szervezetű, mint amilyen egykor a Szovjetunió Kommunista Pártjának szervezete volt.
Sok alibi pozícióval.

Tipikus példája lett a kézivezérlésnek, hiszen a csúcsvezető egy volt miniszter, aki az államapparátusnak ma is aktív része. Miféle tudományos szervezet az ilyen?

Lentebbi székekben olyanok ülnek, akik az államnak eléggé elkötelezettek mivel tőlük munkát remélnek. Ők így mitől függetlenek?

A méregdrága konferenciákra – mely a KTE egyértelmű támogatása - a résztvevők nagy részét az állam fizeti be. Mindig nagy tapsot kap tőlük a konferencia előadója, bármerre is mutatja nekik az előre irányt. Sohasem kételkednek, a kritikát is jó régen elfelejtették.
Nem lehetne a konferenciaszervezést privatizálni? Nem kerül ez így sokba a társadalomnak.

Van egy még magasabban tudományos szervezet: az MTA Közlekedési és Jármű Bizottsága. Valószínű. hogy a túl széles működési köre gátolja meg, hogy érdemi dolgokról érdemi döntésekre jusson

A lényeg az, hogy ezek az intézmények az elmúlt 30 évben EGYSZER sem kezdeményezték a 3. pont szerinti rendszerváltást és ezzel együtt – akár akarták, akár nem - elkötelezték magukat a sugaras rendszer mellett! Ma is így van.

Ez nekik semmi gondot sem okozott! El lehet-e várni, hogy most egy csattintásra megvilágosodnának?

Sőt „megvédték" a hatalmasságot az megtévedt lelkek szamárságaitól, mintegy számítógépes tűzfal, vagy őket övező várfal.

Sőt még a két előbbi lehetőség felvetését sem tartották szükségesnek. Hagy keringjenek a kamionok a határainkkal párhuzamos útgyűrűkön, miközben eszük ágában sem lenne arra menni, ha az út fizikai kényszere nem lenne nekik adott.

Az egyetemek sajnos mára szinte kiírták magukat a szakmából.
Mindez nagyon szomorú!

5. A mérnökség helyzete, állapota

Elvették tőlünk az egyetlen szaklapot, melyet dr. Nemesdy Ervin, majd dr. Koren Csaba professzor urak kiválóan vezettek. Van egy szakmánk, amely az országban megvalósuló beruházásaira talán a legtöbbet költi, tehát rajtuk hatalmas összeg megy át.

Nem érdemlik meg, hogy legyen egy szaklapjuk papír és digitális formában. Ez utóbbi teret adhatna a szakmai vitáknak, melyek után meg lehetne fogalmazni a szakma többségének a véleményét. A társadalom elvárná ezt. De nem lehet, mert mi van, ha az nem egyezik betűről betűre a hatalmasságéval.

Az Útügyi Napok a KTE legsikeresebb rendezvénye volt. Megszüntették gyakorlatilag azzal. hogy ráraktak a hátára egy púpot, egy sikertelent.

A mérnökök mindezt némán tűrték, tűrik. Sőt még azt is eltűrik, ha a politikusok rájuk tolják a döntéseik felelősségét, lásd a beruházások túlárazását.

Eljutottunk addig, hogy semmiről sincs véleményük. Ez azért „nagy" teljesítménye a központosításnak!

Majd csodálkoznak azon, hogy a társadalom előtt nincs respektjük, tehát tekintélyük. A társadalom ugyanis érzékeli, és nem díjazza a meghunyászkodást.

6. A minisztériumi kettős mérce

6.1 Egyrészt az autópálya-hálózat átalakítási javaslata, a rendszertváltás, 30 éve elfekszik, elfektetik. Teljes hallgatásba burkolózik. Hiszen a hatalmasság 30 éve meg sem hallja a mérnök egy csoportjának a javaslatait.

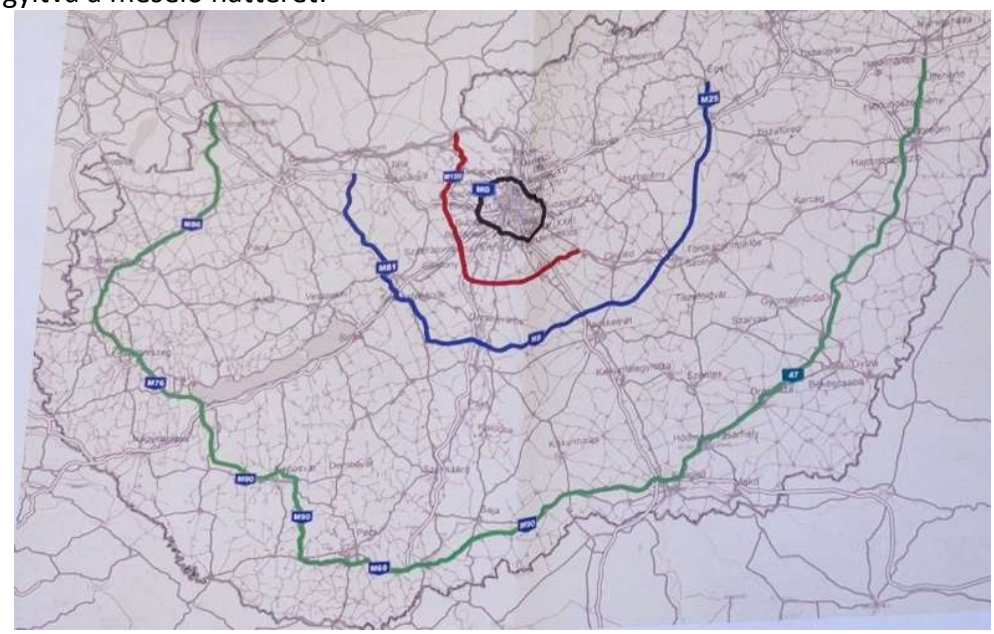
6.2 Másrészt azonban van néhány Pécs körüli polgármester, akik nekiálltak vonalakat húzogatni, kontárként. Ezt az igyekezetet pedig érdekes módon a minisztérium AZONNAL a sajátjaként kezdte rekámozni. Mindennel azonnal azonosulva, minden elemzés, minden indoklás NÉLKÜL. Még 2023-ban is!



VV

https://halasmedia.hu/rovatok/kozelet/fontos-egyeztetes-az-m9-es-gyorsforgalmi-utrol

Kinagyítva a mesélő hátterét:

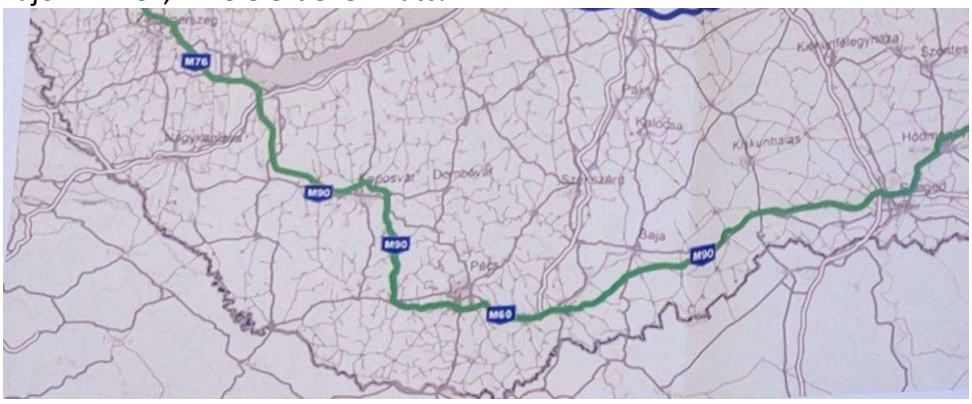




Ez volt a több évtizede elfogadott vonalváltozat az M9 ezen szakaszára Nagykanizsától Szegedig. Majdnem ráilleszthető egy egyenes vonal, amely kelet-nyugat irányú.



Ezzel szemben szinte azonnal elfogadtattak egy második M47 jellegű tekergő vonalat. Mintha egy búvópatak lenne az autópálya! A mérnökök véleményét teljesen kikerülve! De még ez sem lépte át a hallgatás, az ingerküszöböt. Ez a KTI, a KTE, a MMK „hatalmas” érdeme. Vajon kiknek, miféle érdeke miatt?



7. <u>A konferencia javaslatom 2023. december 21-én</u>

Az az autópálya-hálózat átalakításával, javításával foglalkozzon.

A mérnökök egy csoportját már nem kell meggyőzni a rácsos hálózat előnyeiről. Ezen már túl vagyunk. Volt 30 évünk a gondolkodásra. Erre kár lenne 30 év után időt szentelni. Az ellenfeleink minden mondatát ismerjük, kár lenne erre ismét időt pazarolni. Velük kompromisszumot elképzelni naivitás lenne.

Megpróbáltuk néhai Dobosi Tivadar úr idejében külső szakértőket, környezetvédelmi és gazdasági nagyságokat. Sajnos semmi használhatót nem tudtak mondani a hálózatra.

Már ezeken túl vagyunk. Ezek már akkor sem vezettek semmilyen eredményhez! Miért kellene ezt a sikertelenséget ismételgetni?

Tudjuk be az eltékozolt 30 évet az ő véleményükként!

Majd szerveznek ők ellenkonferenciát, ha akarnak.

Ugyanakkor rácsos hálózat kialakítási lehetőségeinek lerajzolása, elemzése, a beépített hibák felismerése és azok javítási lehetőségei rengeteg időt kérnek.

Látható elpazarolt 30 évből, hogy sem a minisztérium, sem a KTI, sem a KTE részéről nem várható támogatás, csak a gáncsoskodás. Mire várnánk még?

Csak magunkban bízhatunk!
Akikről tudjuk, hogy a következő bekezdésben részletezett egyszerű kérdésre nemet válaszolnának, és azokat, akik válasz helyett mellébeszélnek, nem érdemes előadóként meghívni, nem valamilyen harag, vagy bosszú miatt, hanem mert erre már nincs időnk.
Ne hívjuk meg sem a KTI-t, sem a KTE-t! Az indoklásom, mint előbb.

Induljunk egy magasabb szintről. Induljunk ki az igazunkból, elveink minimumávól, és lépjünk tovább.
Mivel 75 éves elmúltam, valószínűen nem lesz már újabb 30 évem erre helyben totyogásra, erre a hazudozásra, mellébeszélésre, rosszindulatra.

8. Igazunk rögzítése egy egyszerű kérdéssel

Az M9 konferenciára szóló javaslatom után - egy nagyon szűk kört 2024. I. 6-án - megkérdeztem e-mailben néhány nagyon régi levelező társamat, 10 alatti számban, akik a kezdettől részt vettek a vitákban. Tudni akartam, hogy mi az a minimum, amiben egyet tudunk érteni?
A kérdésem:

Magyarország számára kedvezőbbnek tartjátok-e a sakktábla-szerű, a négyzethálós, a raszteres autópálya hálózatot (ez mind ugyanaz nálam), mint a sugaras-gyűrűst?
Ez a mi igazunk!

9. A pozitív válaszok

Zömében igen volt a válasz.
Legmegnyugtatóbbnak a dr. Fleischer Tamás által a balatonfüredi konferencián 2024. jan. 26-án elmondott, és 2024. jan. 29-én elküldöttet tartom:

„Széchenyi világosan látta, hogy a vasút az az új technikai eszköz, amely képes az ország különböző térségeit egy közös nemzetté összekapcsolni. Külföldi példák alapján úgy találta, hogy ezt az egységet egy nyomatékosan Budapest központú rendszerrel érheti el, egyrészt felvirágoztatva a nemzet fővárosát …”
Ez túl jól sikerült, hiszen egy egész országot domináló vízfej jött létre!

„A vasúthálózat fejlesztése mellett már 1851-től megindult a későbbi közúti főhálózat alapját képező birodalmi úthálózat kiépítése. Ugyancsak a főhálózatokra vonatkozó Széchenyi-elvet követve ez a rendszer … megerősítve a vasút által létrehozott országos közlekedési struktúrát.”
Ebbe ragadtunk bele, csakhogy közben eltelt 170 év! Nem biztos, hogy, ami akkor jó volt, az ma is az.

Széchenyi szándéka szép volt, de utána nagyon félrecsúszott a dal.

Bécset nem értük utol, és nem is fogjuk. Ők ugyanis nem fognak leállni egy valamennyi időre, hogy mi megközelítgessük őket. Ez a kísérlet viszont nagyon sok pénzébe került már eddig is az országnak.
Nem is tanultak semmit, mert a célt még 2023-van is emlegette a sajtó.
Lett viszont egy, az országtól elidegenült valami, amely elszívja az ország fejlesztési forrásait. Még ma is. Elég belenézni Vitézy úr budapesti vasútfejlsztési elképzeléseibe.

„… a perspektívikus hálózatképzés elmaradt a közlekedés harmadik szintjének, **a városokat is elkerülő, régiókat összekötő** gyorsforgalmi hálózatok kijelölésénél".
Ezt az előadó 30 éve hangoztatja nulla elfogadottsággal! A pécsi lobbi mellékútként kezelve tekergeti az M9 autópályát, majd főútként be akarja Pécsre vezetni.

„… a megfelelő struktúra kialakítása **helyett megerősítette** az országnak az egyközpontú, a városokat Budapesthez kapcsoló sugaras közlekedési szerkezetét."

„Ehhez járult még **az akkori kényszerűen zárt határok között gondolkodó szakpolitika**, amelyik a sugaras rendszer oldására csak a sugaras-gyűrűs (de továbbra is egyközpontú) hálózatot tudta rendszerként elképzelni."
Ezt láttuk a 2023-as székesfehérvári minisztériumi szeánszon.

„A nyitott hálós raszter rendszer (=a rácsos autópálya hálózat – RM) rendszerváltás után is csak elképzelésekben, tervezetekben jelent meg, a mindenkori fejlesztések a mai napig döntően a fővárosközpontú sugaras rendszert erősítik tovább, ami egyértelműen káros az ország egésze számára, de külön nézve a főváros számára."

Microsoft Word - balatonfüred_LEGSIKERESEBB HAZAI KÖZLEKEDÉSPOLITIKÁNK UTÓÉLETE-240126-összefoglaló (krtk.hu)

Szerencsére az általam előbbiek szerint megkérdezettek többségének is ez a véleménye.
Ez a mi igazunk. A konferenciánkkal innen kellene indulni. Nem kell ezt már semmiképpen sem időt pazarlóan bármit is bizonygatni! Miért várnánk azt, hogy ugyan mondjon már valaki valami rosszat?

Milyen szerencsés lenne, ha az említett kárra tudnánk számot is mondani, mert a felelősség akkor kézzelfoghatóbb lenne. Erről én még nem mondtam le!

Az egyszerű kérdésem viszont segített mindenkinek megtalálni a helyét. **Nem én osztottam meg a csapatot, hanem a megkérdezettek maguk. Magukat azzal, hogy hová álltak!** Sikeres voltam. Már tudjuk legalább, hogy kiket nem kell meghívni a leendő konferenciára.

10. Az ellenfelek léte
Ma olyan világot élünk, mely bármilyen kérdésben azonnal és kötelezően megosztott.

Mit is kérdeztem 2024. I. 6-án?
„Magyarország számára kedvezőbbnek tartjátok-e a sakktábla-szerű, a négyzethálós, a raszteres autópálya hálózatot (ez mind ugyanaz nálam), mint a sugaras-gyűrűst?”

Mint előbb írtam, sokan igennel válaszoltak.
Akadtak, akik a többszöri levélváltás után sem reagáltak. Semmit.

Voltak, akik a kérdésre nem válaszoltak, de kioktattak. Ezt a gőgöt nem tűrhetem.
Köztünk vannak mérnökök, akik másolják a politikusokat. Mellébeszélnek, a lényegre nem válaszolnak. Azt hiszik közben magukról, rém toleránsak, persze csak addig, amíg azt mondjuk, amit megengednének nekünk.
Toleránsék szerint az én egyszerű kérdésem túl fekete-fehér, tehát aki ad magára, ilyenre nem válaszolni.
Pedig szoktak a mérnökök ilyenek is kérdezni, pl. hogy vajon egy hídgerenda kibír-e egy valamekkora terhet? Erre nem válasz az, hogy igen is, meg nem is. Vagy igen, vagy nem. Szerintük ez sokkal bonyolultabb annal, hogy egyszerűen lehetne megválaszolni. Milyen érdekes, hogy sokan mégis tudták.

Szerintük a kérdésem nem legitim, azaz nem jogos, azaz én azt fel sem tehettem volna. De, hogy mi a legitim, azt a toleránsok döntik el.

Ez kirekesztés. Ezt a kérdést nekem fel sem lett volna szabad tennem? A politikai rendszerváltás után 30 évvel!

Szerintük a kérdésem számonkérő, fenyegető, bizonyos választ elváró, azt mintegy kikényszerítő. Vajon ezt a kérdésem mely részéből olvashatták ki?

Még a védőkutya szerep tudatában is leledzenek, elhárítják a villámokat a hatalmasság, jelen esetbe a többség, közeléből, bár erre tudtommal nem kérte fel őket senki.

Mindenki azt gondol, amit akar, csak én konferenciánkon sajnálnám az időt ilyen gáncsolódásra pazarolni.

Ezek a toleránsok beszálltak a Lánchíd forgalmi rendjt eldöntő vitába is. Előadtak a teljes káoszukat, melyet a fővárosi nép a népszavazáson semmire sem tudott használni, ami miatt azt nem nevezném segítségnek. Nekünk sem hiányoznának.

A több évtized alatt volt módom a véleményük megismerésére, tehát a mostani szereplésük nem lepett meg, de azt tartottam tisztességesnek, hogy az egyszerű kérdést nekik is felteszem.

Akárki mondta is, én is így gondolom, bárki is mondta:
Nem értek egyet azzal, amit mondasz, de halálomig harcolni fogok azért, hogy mondhasd.”
Én ennek eleget tettem.

11. Javaslatom egy NEM KTE típusú, mintájú konferenciára

A külsőségeket illetően mintaként az idei balatonfüredi konferencia vázát mutatom be. Nem kell itt hajókirándulás, pezsgős vacsora, múzeumlátogatás, dáridó, néptánc, bármilyen zenekar.

„Program Budapest 150 – Balaton 160 – a főváros és a magyar tenger a társadalmi térben

Területfejlesztési szakmai konferencia a Balatoni Integrációs és Fejlesztési Ügynökség és a Magyar Tudományos Akadémia Regionális Tudományok Bizottsága Területpolitikai Albizottság

Időpont: 2024. január 26., 10.00-16.00 Helyszín: Balaton Szabadidő- és Konferenciaközpont, 8230 Balatonfüred, Horváth Mihály u. 64.

9.00– 10.00 érkezés, regisztráció

Délelőtti szekció
Moderátor:
10.00 -10:15 köszöntő
10.15 – 10.45 előadás1
Korreferál:
10.50 – 11.20 Legsikeresebb közlekedési szakpolitikánk kései utóélete – Fleischer Tamás PhD (nyugdíjas tudományos főmunkatárs, HUN-REN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Központ Világgazdasági Intézet, Budapest).
Korreferál:
11.30 – 12.00 előadás3
12.30 – 13.30 ebéd

Délutáni szekció
13.45 – 14.15 előadás4
14.20 – 14.50 előadás5
15.00 Kerekasztal beszélgetés
Moderátor:
Résztvevők:

16.00. Zárszó.”

Látható, hogy egy nap alatt sok előadás megtartható úgy, hogy még egy órányi ebédszünet is belefér.
Nem kell drágán altatni a népet a drága szállodákban.

Olyan helyet kellene keresni, ahol ingyen kapunk termet. Én a kecskeméti Városházára gondoltam.

A közelben mindenki megebédelhet, tehát erre sem kellene pénzt beszedni.

Az előbbiek miatt nem kellene részvételi díjat szedni!

Viszont mindent videóra kellene venni és azt az összes lehetséges fórumra eljuttatni. Ez lehetne olyasmi, mint a MAÚT bevált Innovációs Fóruma.

Ami a lényeg: Tolna, Bács-Kiskun valamint Csongrád-Csanád vármegyékben lehet akkora lobbierő, mely meg tudná álltani a pécsi kókányolást, felforgató nyomulást.

12. Javaslatom a konferencia témáira

A gond annyi, hogy egyetlen konferenciával valószínűen meg sem oldható. Én tehát most „csak" az első hálózatos konferenciára teszek javaslatot, melyet követhet több is, amíg van megoldandó probléma.

12.1 A klímaváltozás miatt rengeteg vizes élőhely száradt ki, és folymatosan még továbbiak fognak kiszáradni. Ott már híre sincs a békának. **Értelmetlen ezeket még ma is Natura 2000 területként védeni.** Felül kell vizsgálni ezek kijelölését, kifejezetten közutas érdekből. Ha ezek száma csökken, akkor az autópályák elhelyezése a tájban könnyebbé, szabadabbá válik. A magyar mezőgazdaságot megszorítani szándékozó politikusok itt nyilvánvaló ellenzők lesznek. Tőlük ilyen felülvizsgálatot elvárni teljes naivitás lenne.

12.2 Az M1-M3 közvetlen összekötése egy új Duna hídon át a fővárostól délre. Mint a minisztériumi javaslatban, a 6.1 fejezetben lásd a piros vonal dunai metszéspontját. Már a 2.1 bekezdés kék ábráján sincs rajta! Molnár László Árpád úr, aki a FŐMTERV-nek volt elnök-vezérigazgatója küzdötte ki nagyon hosszú idő alatt az M6 kivitelét az M0-ból. Ez a minta, ezt kell tenni a többi befutó autópályával is.

12.3 Az M0 leválasztása az állami hálózatról, ezáltal mentesítése az állami tranzittól, majd az egész átadása a fővárosnak.

12.4 A M8-M4 kiépítése a 2.5 bekezdés szerinti nyomvonalon.

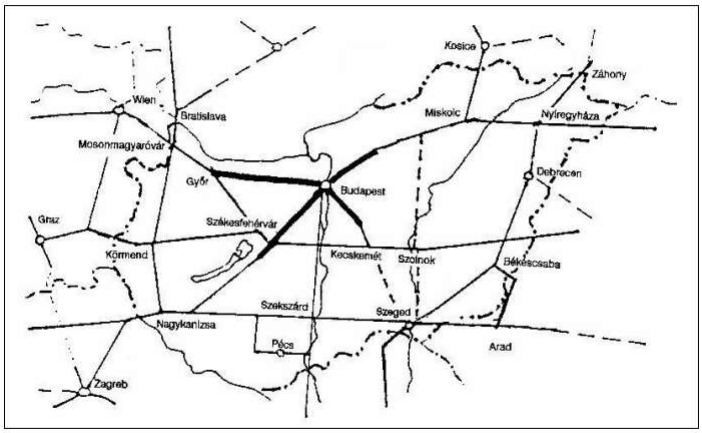
12.5 Az M9 megépítése a Nagykanizsa-Kaposvár-Szekszárd–szekszárdi Szent László híd–Szeged nyomvonalon, folytatva az M43-mal.
Ezen kelet-nyugat irányúak teljes hosszon való kiépítés kapcsolná össze tisztességesen Hunniát Pannóniával! Az eddigiekből érzékelhető, hogy nagy a baj, a hiány a kelet-nyugat irányú autópályáknál.

12.6 A Komárom–Székesfehérvár-dunaújvárosi Pentele-híd-Kecskemét vonalon.

12.7 Az Alföldi autóút kiépítése az M9=M47 Szeged-Békéscsaba-Debrecen-Nyíregyháza vonal helyett.

12.8 Én egy típushiba katalógusnak tekintem a 2.3 szerinti listát. Kérem kiegészíteni mindazokkal, melyeket a szerző a korábbi cikke megjelenése óta megtalált. Majd javaslom a hazai autópályákat átnézni a típushibák kiszűrésre. Végül javaslom elemezni, hogy azok hogyan lennének javíthatók.

Ahogy azt már dr. Fleischer Tamás is javasolta:

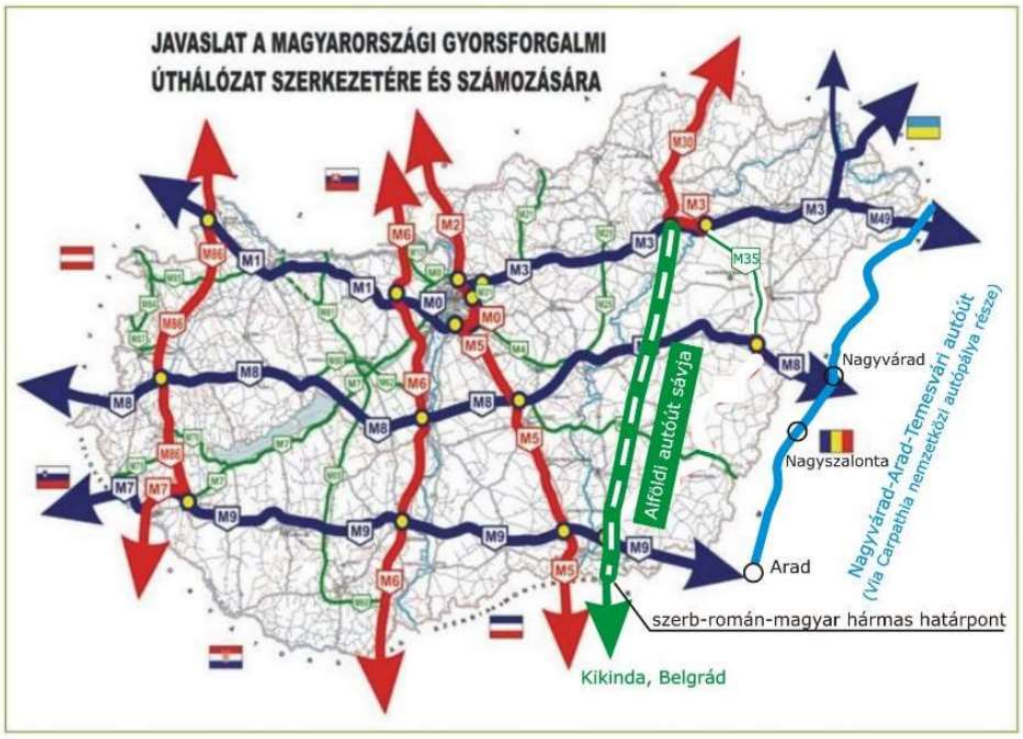


13. ábra. A rácsszerkezetű gyorsforgalmi hálózat sémája térképen

https://vgi.krtk.hu/~tfleisch/PDF/pdf93/APOKO930912.pdf

Tessék megnézni azt a szaggatott vonalat, amely Miskolc és Szeged között van!

Ma így javasolnám - a meglévő, már megépült elemekre maximálisan ráépülő új, minimális kiépítettségű (mely a továbbiakban tovább építhető, besűríthető az igények szerint) - hálózatot:



Microsoft Word - A_2023-as_siofoki_konf.docx (mernokvagyok.hu)

Fontosak a zöld és a kék vonalak is! A zöld vonal költségei minden bizonnyal kisebbek a tervezett M9=M47-nél.

A fentebbi ábrát Molnár László Aurél úr szerkesztette, aki a minisztérium főmérnöke volt. Nagyszerű az irányok szerint kék és piros részhalmazokba rendezni a hálózati elemeekt.



https://docplayer.hu/110284962-Molnar-laszlo-aurel-utak-a-szomszedba.html#google_vignette

Kivettem belőle a rendszerbe nem illeszkedő M47-est. és betettem zölddel az Alföldi autóutat. Ez az M47 olyan autópálya, amely egyúttal másodrendű főút is, ami leginkább tiltott kombináció. A vonalvezetése sem dicsérhető. Mégis nagy erők nyomására a megvalósulás fel nyomják. Mintha a pécsi titánok az Alföldre költöztek volna!

Bízom abban, hogy a javasolt konferenciával egyetértőknek lesznek hasonló gondolatai, ötletei, melyekkel jelentkeznek előadónak, véleményezőnek.

Majd pedig azokból össze tud állni egy az előzőhöz hasonló térkép. Csak egy minimális hálózatot kellene összeraknunk, mely mutatja, hogy a meglévők felhasználásával, javításával kialakítható a jövő hálózata. Ez a váz azután azonos elvek szerint bárhol, bármikor bővíthető, besűríthető lenne a mindenkori igények szerint.

Remélem, csak akad a sok mérnök kollega között olyan, aki jószándékú, akit érdekel a fenti téma, sőt véleménye is van, és ezt még le is meri írni, rajzolni!

Kérem dr. Fleischer Tamás urat, hogy az elvesztett 3 évtized után fejezze be az értelmetlen, ránk kényszerített helyben totyogást, és kezdje el az autópálya hálózatfejlesztési- konferencia szervezését!

Szeged, 2024. II. 1.