

## Az M0 és a „pénztárgépek”, azaz a hidak

dr. Rigó Mihály  
ny. mérnök

"A világ egy veszélyes hely,  
nem azok miatt, akik gonoszságokat követnek el,  
hanem azok miatt, akik ezt tétlenül nézik."  
Einstein

### A célom

elérni azt, hogy a közeljövő, útra fordítható hatalmas összegből elsősorban, elsőként a korábbi gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztés hibái legyenek kijavítva!

### Az előzmény

Korábban a régi ismerőseimnek levélben elküldtem az M0-ról és a fővárosi elkerülő útról szóló dolgozatomat, mely itt is olvasható:

<http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=246841>

Ezt később frissítettem egy kis hírrel, ami szerint a minisztériumi döntéshozók döntöttek a Székesfehérvár és Komárom közötti útszakasz négysávosításáról. melyet szerintem fel lehetne így már használni a fővárosi elkerülő út részeként.

Kis idővel később közreadtam levélben a mohácsi hídról szóló dolgozatomat, mely itt is elolvasható:

<http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=247132>

Ebben foglalkoztam a dunaújvárosi, a szekszárdi és a majdani mohácsi híd áldatlan helyzetével, mivel építésükkel együtt nem készültek el a rávezető, a levezető utak. Így ezek hidak szinte használhatatlanok. Ezek ebben a torzó alakjukban a korábbi hibás hálózati döntések áldozatai.

Az előbbi dolgozataim a keleti és a nyugati országrészek kapcsolatát biztosító, a fővárostól délre lévő dunai hidakról és útjaikról szólnak. Nekem ez így egy komplex egység. Egyiket sem emeltem ki, csak praktikus okból külön dolgozatokban taglaltam a bajokat.

### Néhányan nem sokkal ezután megtiszteltek véleményük megfogalmazásával. A jelen dolgozatom lezárásáig megkapott reakciók főbb gondolatai:

#### Molnár László Aurél úr:

„Anélkül, hogy a részleteibe belemerülnék, így első pillantásra annyit fűznék az utolsó mondatokhoz, hogy ideje lenne végre szomszédjainkkal egyeztetett hálózatfejlesztési terveket készíteni. Az M0 és M6 nem oldható meg a szlovákok véleményének ismerete, a tervek összehangolása nélkül. (A többit, mint M44, M49, barcsi autóút, stb. most nem részletezem.)”

#### Hamarné Szabó Mária úrhölgy:

„Sok fejlesztésre tényleg szükség van. De a kiemelt javaslataid közül van, amivel vitáznék. Például be kell zárni az M0 gyűrűt (nem az átmenő forgalom miatt, hanem a budai hálózat kialakulása és a belváros autómentesítése érdekében. Nem újabb híd kell az M0 déli híjától délre, hanem a meglévő dunaújvárosi hidat kell hálózatba kötni a teherforgalom Budapestet elkerülése érdekében stb. Azzal egyetértek, hogy most a szakmának nagyon át kellene

gondolnia, hogy mely területeken milyen fejlesztésekre van szükség, de ezt nem ötletelve, hanem hálózatban gondolkodva kellene megtenni.”

Megjegyzem: a budai hegyvidék úthiányait, kapcsolati hiányait szerintem nem az állami autópálya-hálózattal kellene megoldani.

Orosz Csaba úr:

„1. A Dunaújvárosi híd 41 méter széles.

Költsége 2007-ig ~54 milliárd Forint.

2. Az M8, vagy S8, [vagy R8, vagy R 802, vagy 802, vagy 8002) ] út minimális kiépítésével használható lenne a Déli M0 tehermentesítésére.

3. Tehergépkocsi és személygépkocsi útdíj ösztönzők szintén kellenének.

4. A Komárom-Veszprém-Dunaújváros-Szekszárd-Dusnok-Sükösd-Kecskemét-Cegléd-Rákóczi-híd (Budapest)-Komárom-Veszprém poligonban, síkidomban, amőbában kellene gondolkodni. A kapcsolódó modellezést, számítást a Századvég zRt jutányos áron elvállalná.

4/A. Természetesen lehet kettőszáz - négyszáz milliárd Forintért új Déli nyomvonalat építeni. Átvágni a Csepel-szigeten is.

A hálózat amelyet javasolsz nagyon hasonlítana a Róma és a Milano körüli hálózathoz.

[Néha tükrözni kell.

Róma esetében példaként.

Raccordo Annulare illetve Milánó - Róma kelet - Nápoly illetve Orvieto-Tivoli~ Frosinone.

Milano környéke: Chiasso-Malpenza Repülőtér-Bergamo-Cremona példaként.

Ezt követően a felvetésekre levélben válaszoltam:

1. Most nem az a helyzet, hogy nincs pénz, int általában. Most annyi a pénz, mint még soha. Most ezért másként lehetne dönteni, mint ahogyan eddig a döntések születtek!

2. A bajt ott kell megoldani, ahol keletkezett! Nem alatta, nem fölötte, nem mellette. Ha a fejem fáj, akkor miért javasoljátok, hogy a lábamat gyógyítsák? Ha az ebéd rossz, miért foglalkozunk a reggelivel? A **baj egyértelmű: súlyosan beteg az M1-M3 viszonylat.** Ez így fog maradni a világ végéig? Jön még egyszer egy maihoz hasonló pénzbőség?

3. Kellene egy kis bátorság az M0 eddig elkövetett hibáinak felsorolására, elismerésére, majd korrigálására.

4. Hogy nem tűnt föl az, hogy fogadta szó nélkül el a szakma, ami a dunaújvárosi, a szekszárdi hídnál történt? Sőt hasonló sors vár a bajai hídra is! Hogy lehet, hogy a hídepítések után eltelt évtizedekben sem jutott eszébe senkinek ezeket bekötni normálisan az úthálózatba. Nem tartom normálisnak az első útig való kikötést, melyet a kukoricaföld követ. Hogy lehetett támogatni ezeket torzókat? Természetesen az említett torzók dolgát is meg kell oldani, de a torzók bajait miért kellene összekutyulni? Ha eltört a lábam, akkor azt be kell gipszelni, akkor is, ha a begyulladt fogam is ki kell húzni. Ezek nem csereszabatosak!

5. **Mind az M0, mind a pucéran álló, a hálózatba be nem kötött hidak gennygócok, a korábbi hálózatfejlesztés súlyos hibái. Szerintem mindet gyógyítani kell, de nem egymás rovására, nem egymás helyett.**

**Rendkívül furcsának tartom, hogy a minisztériumi döntéshozóknak eszükben sincs a korábbi hálózati hibákat kijavítani!**

Az M0 kiemelés egy külön dolgozatba nem jelenti azt, hogy a többi gennygócra elfeledkeztem, vagy nem tartanám fontosnak. Szeretném, ha ezeket rendre meg is sikerülne oldani. Talán értékelhető az gesztus, hogy a Szegedtől legtávolabbit javasoltam elsőnek!

6. Auréltól kértem elképzelése részletesebb kifejtését, de még nem kaptam meg. Csak sejtem, hogy az M0 hibáit Szlovákia területén szeretné gyógyítani. Akkor ez is egy fővárosi elkerülő lehet, de az M0-tól jó messze?

7. Közeli gyógyításnak tartom Molnár Laci M0-on KÍVÜLI, de azért az M0 melletti M6 vonalát a fővárostól nyugatra. Igaz egy életet rászánva sem tudta az ötletét átvinni. Ha valódi és nem pótmegoldást akarunk, akkor ez kellene.

8. Az M0 kapacitása előbb-utóbb hosszabb távon is ki merülni. Ez egy rendkívül korlátozott kapacitású út, miközben a bele ömlő - az elhibázott koncepció miatt - bele kényszerített forgalom kinövi. Lehet ezt tagadni, de nem érdemes. Sőt az időt is lehet húzni, de azt sem érdemes, ha itt a helyrehozáshoz szükséges pénz. Be kellene ismerni a koncepció hibás voltát. A leveletekben említett javaslatok mind ezt szolgálják, de miért csak most jönnek elő?

**A szakma csöndben asszisztált az eddigi hálózatfejlesztési ostobaságokhoz.**

9. Ha véletlenül mind megvalósulna, amit leírtatok, az M1-M3 közvetlen kapcsolatát akkor is meg kellene oldani. Miért is közelítünk megint fordított logikával?

10. Sok a felhalmozódott baj, melyeket mind meg kell oldani, külön-külön, **de NE EGYMÁS HELYETTESÍTÉSÉRE, DE NEM EGY MÁSIK HELYETT."**

Fleischer Tamás úr:

„Az M0 cikk elemzésének a fővárosra vonatkozó történelmi részét jónak tartom.

A hosszan idézett Zöldi Péter cikkeket is jónak tartom.

A kialakult vitában ezzel a pontoddal vitatkoznék:

2. A bajt ott kell megoldani, ahol keletkezett! Nem alatta, nem fölötte, nem mellette. Ha a fejem fáj, akkor miért javasoljátok, hogy a lábamat gyógyítsák? Ha az ebéd rossz, miért foglalkozunk a reggelivel? A baj egyértelmű: súlyosan beteg az M1-M3 viszonylat. "

Ez szerintem súlyosan téves gondolat, és ellentmond éppen annak a struktúrában és hosszú távú stratégiában való gondolkodásnak, amit Te is Zöldi Péter is -- joggal -- hiányoltok a közlekedésfejlesztésünkben."

Egy magyarázat 1985-ből:

[http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf85/KOZIGENY\\_85.pdf](http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf85/KOZIGENY_85.pdf)

Ebben jelennek meg az áruházi pénztárgépek, mint a helyzetet modellező hasonlóságok.

„Sárdy László (Figyelő 1985/7) és Szécsi László (Figyelő 1985/13) cikke két síkon vitatkozik egymással: konkrét budapesti útvonalokról, valamint ezt megelőzően fejlesztési alapelvekről. Én az alapelvek vitájához szeretnék hozzászólni. Jó alkalmam van végiggondolni ezeket az alapelveket a forgalmas ABC áruházban, míg a pénztárnál sorban állok. A négy pénztárból csak egy működik, hosszú sor kígyózik előtte.

Szécsi László érvelésével - hiszen az igények itt jelentkeztek - ebben a pénztárban kellene korszerűbb gépet, gyorsabb pénztárost stb. alkalmazni.

Én magam Sárdy László gondolatmenetét tartom szimpatikusabbnak: talán ki kellene nyitni a többi pénztárt is ..."

Én is!

Monigl János úr:

„... a most „érvényben lévő” elképzelés, szerintem is egy „zsákszerű” torzszülött, mert nem helyettesítheti az M0 budai szektorát; nem szolgálja megfelelően a kerületközi és regionális, valamint a Budapestet elkerülendő nagytérségi és nemzetközi forgalmat; a 2 az 1-ben nem mindig alkalmazható; a vonalvezetése ennek is okozhat számos problémát a térségben."

„„időlegesen” az M8 Dunaújváros-Kecskemét közötti megépítése is jelenthetne tehermentesítést az M0-n, főleg az M1-M5 balkáni áramok jelentős részének alternatív útvonalaként; még akkor is, ha az M0-snak az M1 és M6 közötti szakaszán vagy helyben, vagy párhuzamosan kapacitást is kellene bővíteni; ez hangsúlyosabbá tehetné a „rács-szerkezetűbb” hálózat felé való elmozdulást is).

„a két rövid megjegyzéssel csupán azt akartam mondani, hogy

- a BP-től Ny-ra mostanában feljött "ötlet" nem hoz megoldást BP elkerülésére és az M0 tehermentesítésére,
  - erre a célra délen, "időlegesen" alternatívaként az M1-M0-M6-M8 kapcsolat szolgálhatna a legjelentősebb, ÉNy-DK-i áramok számára,(az M0 rész akár külön pályán) az általad említett M1-M3 részeként?"
- „Igyekszem a hálózati geometria mellett, a forgalmi áramokat is figyelembe venni, így nehezebben tudom értelmezni pl. az "M1-M3-elkerülő vonalat", mert BP-től délre, ezen a vonalon is a forgalom javát az ÉNy-DK-i áramok adnák (ÉK-ről a forgalom jelentősebb része BP-i célpontú, mint ÉNy felől, ahol nagyobb az átmenő rész), az EU ezért támogatja "szívesen" a mi infrafejlesztéseinket, hogy a DK-EU piacokat jobban elérjék.”
- „A dunaújvárosi híd is azé a forgalomé, amelyik használja; most "időlegesen" az ÉNy-DK-i áramok egy részének igénybevételével a kritikus M0-s szakaszokon segíthetne, ezért lenne fontos az M8 (legalább) Kecskemétiig.”
- „Ha valamikor kényszerűségből elkészül az M0 Ny-i szektora ("aranyárért") az M3-M1 irányú teherforgalmat akkor sem engedném arra menni, mert BP tüdejében a légszennyezési (externális) költségek ott sokkal jobban "fájnak" (1m3 károsanyag kára itt nagyobb), mint a síkabb M0 K-D-NY-i részén, ha az hosszabb is.”

#### Molnár László Árpád úr:

„... néhány - az alábbiak szerinti - hozzáfűzni valót azért tennék.

- Tetszik a kancsó hasonlat. Az M1 aktuális 3 sávra szélesítése kapcsán jómagam is többször, több helyen feltettem a kérdést, hogy mi lesz a már ma is túlsúfolt, gyakori balesetekkel terhelt M0-al, ha az M1 mai korlátai is megszűnnek és akadálytalanul ömlik rá a forgalom az M0-ra?

- Nincs vita közöttünk - és még sokak között - hogy hálózatot kellene építeni a meglévő déli Duna hidakhoz, leginkább az M8-at és M4-et a Dunaújvárosi hídhoz, pláne, hogy javul a Komárom - Székesfehérvár kapcsolat is. Hatalmas terhet venne le e kapcsolat az M0-ról.

- Hasonlóan tehercsökkentő lenne az M100-as, feltéve, ha folytatása lenne északra és délre, hiszen kiváltképp az M0-ba futó M10 és M2 távolsági forgalmát (a szlovákokkal már kétszer megállapodás közelség volt, mindkét esetben a hazai hivatalos álláspont torpedózott a szlovák oldalon a semmibe futó M2 preferáció miatt.”

„ - Az M2-t mi éppen olyan irányba gondoltuk elfordítani, mint ami a Vásárhelyi tervben van (Losonc felé).

- Azt viszont cáfolnom kell, hogy bármikor az M0 északi és nyugati szektorának elhagyását javasoltam volna. Nem, a célom az volt, hogy e szakaszokról vegyül le a tranzitforgalmat (lásd az előzőeket) és a regionális szerep domináljon, ennek megfelelő vonalvezetéssel (nyugaton persze óhatatlanul és a környezet érdekében az alagutakkal), mert sem a Pilis völgybe nem való kamionforgalom (M10), sem a Budai hegyekbe (M0). Viszont, az abszurd, hogy Szentendréről, Pomázról az M1, vagy M7-re, illetve Békásmegyerről Budafokra, csak a Világörökség területén át vezessen az út.”

„Tehát, nem megszűnő M0 Nyugat, hanem funkcióváltó, alkalmazkodva a térszerkezethez (nyugaton hegyek, rekreáció, keleten síkság, gazdaság, nyugaton záródás, keleten nyitás, nyugaton regionális utak, keleten TEN-T vonalak befogadása). Ami e helyett most az elképzelt új változat, tehát hogy a tranzitforgalom végigmegy a Pilis völgyön és az északi intim területeken, az M1-ig, az abszurd! És a szakma hallgat!”

„ - Egyébként, a torz hídhelyzet (főváros centrikusság) most másfajta torzulást vesz. A hálózat nélküli Dunaújvárosi és Szekszárdi híd között, megéppül a Paksi híd is! 100 km-en belül

négy Duna-híd (Dunaföldvárrel), egy hídnyi összforgalommal, hálózat nélkül! Elégedett lehet mindenki, nem Pesten épül híd.”

„M0 Nyugati szektor vonalvezetése és megvalósítása

- Az M0 körgyűrű Nyugati szektor vonalvezetésére vonatkozóan, a közelmúltban bizonytalanságok merültek fel. Az alapvetően a mintegy 10 év alatti, számos vizsgálat és elemzés alapján kialakult **mai tervek szerinti nyomvonal a leginkább feladatait betöltő alternatíva**. E nyomvonal kiváltása az utóbb felmerült R11 (M 100) észak-déli tervezett úthoz kapcsolt fejlesztéssel, nem képes mentesíteni a főváros egyre lehetetlenebb forgalmi helyzetű budai hálózatát. Az M0 nyugati szektor fő szerepében ugyanis nem a transzkontinentális átmenő forgalom vezetésének egyik útvonala, hanem **feladata, hogy alkalmas legyen a budai agglomeráció településeinek egymás közötti, illetve a fővárosba irányuló forgalmának vezetésére**, illetve e budai térségek - Budapest belső területeit elkerülő - országos hálózatba kapcsolására. ( A Szentendréről, Solymárról a főváros és környéke déli területeire, vagy az M1, M6, M7 autópályákra irányuló forgalom ne Buda belső, Dunához szorított szűk hálózatán bonyolódjon. Illetve, a Budai hegyvidék mögöttes területeiről a fővárosba irányuló forgalom számára ne a Szilágyi Erzsébet fasor legyen az egyetlen alternatíva, és ezen utak telítettsége esetén, ne az érintett budai kerületek lakóutcáit teltse be dugókból menekülőforgalom, hanem esély legyen e forgalmak széthúzására és szabályozott vezetésére.)
- A mentesítő funkciók elsődlegessége mellett, egyet kell érteni azzal a céllal, hogy a tranzitforgalom számára ne az M0 nyugati, hanem az M0 keleti szektora legyen vonzó. Ezt a terepviszonyok, a vonalvezetés, a kiépítési paraméterek és tarifapolitika egyaránt támogatni tudja. Fentiek érdekében javasolható, hogy az M0 Nyugati szektort meg kell építeni, de **ne gyorsforgalmi, hanem kiemelt főúti paraméterekkel épüljön meg**. Ez ugyanúgy 2x2 forgalmi sávot, elválasztott pályát, alagutakat és hidakat jelent, de a vízszintes és magassági vonalvezetésben nagyok a különbségek, az alacsonyabb kiépítési paraméterek (kisebb ívek, nagyobb emelkedők) egyrészt kevésbé vonzóak a tranzitforgalom, ezen belül különösen a kamionforgalom számára, másrészt gazdaságosabb megvalósítást tesznek lehetővé, harmadrészt, talán nagyobb rugalmassággal kezelhetők a nyomvonal-vezetési és környezeti elvárások, negyedrészt jobban megfelelnek az útvonal regionális céljának.
- Az M3-as autópálya felől, a síkvezetésű, kedvező paraméterű M0 keleti szektor irányú használat ösztönzésére épült az M31-es összekötő autópálya, az R11-es (M100-as) út megvalósítása és annak folytatására az M6 autópályáig, illetve északi folytatása Szlovákia irányába pedig kiváltja az M2 autópályáról az M0 autópályára érkező tranzitforgalmat, illetve a 10-es út távolsági forgalmát. **Az M0 nyugati szektora tehát egy megfontolt, rendszerszintű hálózatfejlesztéssel is mentesíthető** a tranzitforgalom terhelése alól, különösen, ha a meglévő **Dunaújvárosi Duna hídhoz kapcsolva**, megvalósul a fejlesztési tervekben prioritásként szereplő M7 – M5 autópályák közötti M8 gyorsforgalmi út, amely kapcsolódó hálózati elemeivel, a főváros térségétől is képes távol tartani a tranzitforgalom jelentős részét.”

Molnár László Aurél úr:

„Ceterum censeo: Hosszú távra szóló, átgondolt és következetes hálózat-tervezés nélkül az ilyen nagy beruházások jelentős része kidobott pénz, és nem old meg semmit. Csak felületi kezelés. A pénz pedig csak akkor segít, ha átgondolt célra költjük és a megfelelő időben. Ebben - legalább mi néhányan - mintha egyetérténénk. De mit ér a harag (és a szándék) hatalom nélkül!?”

Véleményük valóban megtisztel! Ezeket most is köszönöm!

Ocskay Gyula úr:

Megkeresésem után a „Hiányzó kapcsolatok” című könyvben lévő írásához utalt. A könyv a 2008-as esztergomi konferencia előadásait tartalmazza.

az M0 észak-nyugati szektorában lévő települések súlyos közlekedési gondjait sorolja föl, melyek közül az elmúlt egy évtizedben alig vettek figyelembe valamit.

Tímár András úr:

„... tudja-e valaki, hogy mi az „Útprogram” tartalma? Csak új utak építésére vonatkozik, vagy tartalmazza a fenntartás és üzemeltetés fedezetét is? Milyen szakmai közreműködéssel dolgozták ki és hol tették közzé?”

Sajnos, mintha szent téhen lenne az M0

Az előbbi vélemények sok jót javasolnak, de **mintha az M0-hoz nem akarnának, vagy inkább mintha nem mernének hozzányúlni.**

Érzik ugyan az M0 nagy kapacitáshiányát, tudnak az egyre nagyobb, gyakoribb dugókról, de a kapacitást Szlovákiában, vagy az ország közepén akarják megadni.

Nem értem, hiszen a felismert és tudatosult baj attól még baj marad, hogy elodázzuk a rendezését, azt rákenve az utódokra.

A folyamatot a tévedések BEISMERÉSÉVEL illene kezdeni.

**Még mindig nem nyilvánvaló, hogy mielőbb ki kellene végre lépni a régi struktúrából?**

**A minimum az M0 esetén:**

- a) az M6 az M0-on kívül vezetése, attól nyugatra,
- b) az M1-M3 közvetlen kapcsolatának megépítése az M0-on kívül, attól délre, annak hídjá mellett, nehogy véletlenül a 101. budapesti körgyűrű legyen. E rövid útszakasszal az M0-t nem venné igénybe sem a IV-es, az ÉNy-DK irányú, sem az V-ös, a DNY-ÉK irányú európai korridor!
- c) Buda és a Budai-hegység közlekedési gondjait nem az állami autópálya-hálózattal kell megoldani. Az M0 észak-nyugati szektort építése elmaradhat.

**Tehát valóban ki kell lépni a meglévő struktúrából.**

**Az M0-ról le kell választani a tranzitot. Maradjon meg a fővárosi érdekek kiszolgálójának, azaz a regionális, a városrészek közti forgalom viselőjének.**

Nem véletlen, ami az M0-nál előállt!

Ez nem a természet egyik jelensége, még csak nem is a klímaváltozás miatt jött létre. Ez következetes emberi munka következménye, lényegében hibás döntések sorozata.

Hogyan jött létre a sugaras gyorsforgalmi úthálózat?

a)

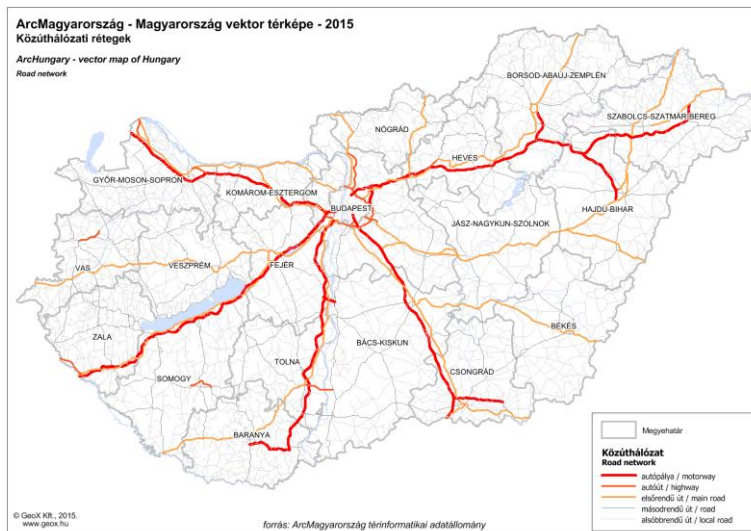
a korabeli hazai úthálózat alapja a sugaras, főváros központú főúthálózat volt. A Budapest-Bécs közötti értelmetlen rivalizálás miatt sugaras lett - Budapest központtal a magyar főúthálózat -, mint a vasúti is.

**Innen a folyamatot viszi tovább a saját tehetetlensége, hiszen a kényszerpályás kezdő lépés után folytatni kell kényszerpályát, ebből kiszállni egyre lehetetlenebb, egyre**

**költségesebb lett volna. Kényszerpályára szorult a mérnöki gondolkodás is.** A következmények érzékelhetők, súlyosak.

b)

Ahogy kimerült a főutak kapacitása, melléjük megépítették a 2\*2-sávós autópályákat, melyek így természetesen szintén sugár irányúak lettek, szintén fővárosi központtal.



<http://www.geox.hu/termekek/magyarorszag-vektoros-terkepe/arcmagyarorszag-terkep-reszletes-tartalma/attachment/arcmagyarorszag-uthalozat-terkep-2015-4/>

A térképen sárga a főút, piros vonal az autópálya. Egymásra ragasztva. Az autópálya még a nevét is arról a főútról kapta, amelyik mellé beépítették. Látható, hogy az M1, az M3, az M5, az M6, az M7 véletlenül sem tér el a főút mellől.

c)

A jelenleg is zajló 3. lépés az autópályák forgalmi sávszámainak növelései.

„M1 AUTÓPÁLYA 2x3 SÁVRA BŐVÍTÉSE BUDAPEST ÉS GYŐR KÖZÖTT

M7 AUTÓPÁLYA 2x3 SÁVRA BŐVÍTÉSE BALATONVILÁGOS ÉS BUDAPEST KÖZÖTT

M0 DÉLI SZÉKTOR, M1-M6 AUTÓPÁLYÁK KÖZÖTTI SZAKASZÁNAK BŐVÍTÉSE

Meglévő 2x2 forgalmi sávós autót 2x3 forgalmi sávós autópályává bővítése

M0 DÉLI SZÉKTOR 51. SZ. FŐÚT-M5 AUTÓPÁLYA KÖZÖTTI SZAKASZ KIÉPÍTÉSE

2x3 sáv+leállósávós, bazaltbeton burkolatú, új nyomvonalon épített autópálya, ami az 51-es főút–M5 szakaszon korábban rendszeresedett torlódások egyetlen lehetséges ellenszere.

M0-M1 CSOMÓPONT INFRASTRUKTÚRÁLIS FEJLESZTÉSE

A projekt feladata az M0 autót déli szektor M1-M7 közötti szakasz 2x3 sávra történő bővítése

M0 DÉLI SZÉKTOR BŐVÍTÉSE AZ M6-51. SZ. FŐÚT KÖZÖTT  
Gyorsforgalmi út bővítése 2+2 sávról 2x3 sáv + leállósávra

<https://nif.hu/projektek/gyorsforgalmi-utak/oldal/7/>

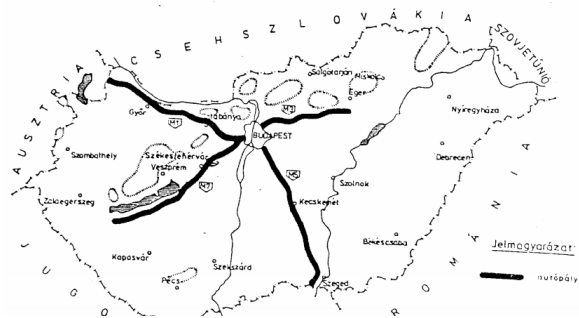
**Az előbbiek egyszerű logikára a folytonos, folyamatos kapacitáshiány miatti bővítés teóriájára épültek.**

A főútnál nagyobb kapacitású az irányonként 2-forgalmi sávós autópálya. De még ennél is többet képes elvinni az irányonként 3-forgalmi sávós autópálya.

Mindez természetesen garantálta a főváros rendkívül kedvező gazdasági előnyét, helyzetét, versenyképességét az ország más települései ellenében és kárára. Ezek a fővárosi csápok kiszívtak, kiszívják mindent a fővároson kívüli Magyarországból, amit csak ki lehet(ett). A mai vidék rettenetes állapotát mi se mutatja jobban, hogy már egyre több helyen az utolsónak megmaradt, az utolsónak kitartó kocsimák is megszűnnek!

A minisztérium 1971-es koncepciója a magyar autópálya hálózatról:

a Minisztertanács 3073/1971. sz.  
határozata



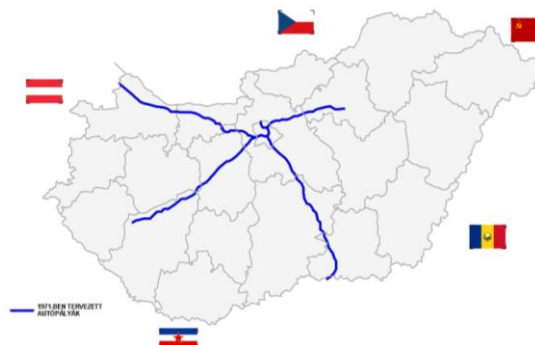
<http://regionalis.elte.hu/eloadasok/nemeth.pdf>

Talán itt jelenik meg először az egymáshoz képest rendkívül előnytelen helyzetben lévő M1- és M3. Természetesen az M3 rosszul megválasztott becsatlakozási pontja miatt.

**Rendkívül jól felfogták azonban a Németország-Balkán kapcsolat rendkívüli fontosságát! Látható, hogy az M1-M5 vonal – mely kőkeményen ezt szolgálja – elsőként lett betervezve az osztrák határtól a szerb határig. Ez volt az első épékézláb kapcsolat. Ezt nem szabdalták ezer darabra a tervezéskor, sajnos azonban az építés mégis így sikeredett. Azonban ez a viszonylat megásta az akkor még nem létező M0 sírját! Ehhez kellett volna némi előrelátás! Az M1-M5 viszonylattal részabadították, rávarrták az ÉNY-DK irányú tranzitot a fővárosra. Ez nagyon súlyos hiba lett, máig ható következményekkel.**

Kissé pontosabban:

Címe: Az 1971-ben tervezett autópályák



„Építendő autópályák a 3073/1971 Minisztertanácsi rendelet szerint (Győrt északról elkerülve, Budapesten magas vezetetésű körúti autópályája)” Azaz: Budapesten, a városon belőli autópályája épült volna a fővárosi körúton!

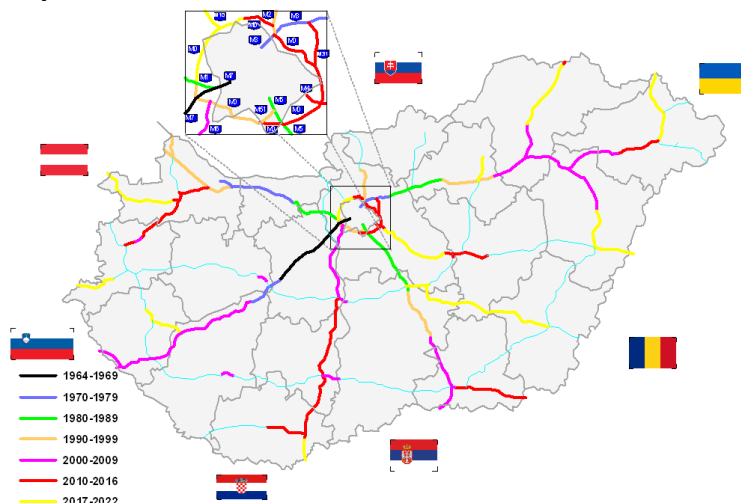
[http://www.wikiwand.com/hu/Magyarorsz%C3%A1g\\_aut%C3%B3p%C3%A1ly%C3%A1i](http://www.wikiwand.com/hu/Magyarorsz%C3%A1g_aut%C3%B3p%C3%A1ly%C3%A1i)

Akkoriban a magyar hálózat még itt tartott, csak az M1 és az M7 egy kis darabja létezett:





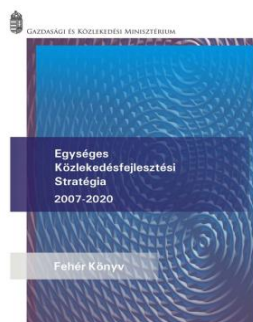
Ez azután rendre kifejlődött az idő haladtával a ma ismert hálózatra:



<http://regionalis.elte.hu/eloadasok/nemeth.pdf>

Azt a görgeteget semmi sem tudta, és nem is akarta megállítani!

A farizeusok néha kiadtak egy kis ejnye-bejnyét, melyet az elején még sokan el is hittek, de ettől minden változatlanul ment tovább. Egy jellemző trükk a korabeli minisztériumtól:



### 3.3. A közlekedési infrastruktúra SWOT elemzése

ERŐSSÉGEK (E)	GYENGESÉGEK (GY)
i. <b>Kedvező földrajzi elhelyezkedés</b> Magyarország közlekedés- és gazdaságföldrajzi pozíciója kedvező ii. <b>Csomóponti szerep</b>	i. <b>Sugaras hálózat</b> Magyarország közlekedési hálózata Budapest központú, sugaras elrendezésű, hiányoznak a keresztirányú elemek

[http://www.pestmegye.hu/images/2014/agazati\\_strategiak/Egysleges\\_Kozlekedesfejlesztési\\_Strategia\\_2007\\_2020\\_Feher\\_konyv.pdf](http://www.pestmegye.hu/images/2014/agazati_strategiak/Egysleges_Kozlekedesfejlesztési_Strategia_2007_2020_Feher_konyv.pdf)

A minisztérium miközben ezzel nyomatta a sugaras autópályákat, farizeus módon a saját rém-tudományos kiadványában (l. előbb, a jobb oldali i. bekezdést), ahol a tettét gyengeségnek állítja be.

Majdnem szó szerint megismétlik ezt kb. 10 évvel később, de utána mégis megy tovább változatlan erővel a verkli! (Lásd: a gyengeségek oszlopában a b) 1. pontot!)

Összközlekedési SWOT-elemzés

NEMZETI KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIA (NKS)

Helyzetelemzés



GYENGESÉGEK:	
ödés v, de az ii onság orban ntált jára glévő	a) <b>Közlekedési munkamegosztás – működés</b> 1. Többnyire gyenge <b>versenyképesség</b> , alacsony szolgáltatási színvonal 2. A nemzetközi forgalomhoz kapcsolódó <b>szolgáltatások hiánya</b> 3. <b>Elérhetőség</b> szempontjából jelentős területi különbségek 4. Az <b>információtechnológia, az ITS</b> alkalmazásának alacsony foka b) <b>Infrastruktúra – eszközállomány</b> 1. <b>Főváros-központú</b> főhálózat, hiányzó keresztirányú összeköttetések

[http://www.kormany.hu/download/6/3f/51000/01\\_NKS\\_Helyzetelemzes.pdf](http://www.kormany.hu/download/6/3f/51000/01_NKS_Helyzetelemzes.pdf)

A kor tiltakozásai, tiltakozói, akik a lavinát, a cunamit meg próbálták megállítani  
1985-ben írta a főváros akkori közlekedésfejlesztési tervéről Sárdy László a Figyelőben:

E közlekedésfejlesztési terv térképén megjelenítve igazán impozáns, viszont szemet szűrően egy *elavult elvet* követ, és évszázados gyakorlatot, miszerint: a „központból kifelé haladva fejlesztünk”.

Mint az ismeretünkből tudjuk az autópályák ugyanígy a központból indulva épültek.

akkor az infrastruktúra nem válhat soha a gazdaság húzó, lehetőségteremtő erejévé. Alapvető szemléletbeli változásra van szükség ahhoz, hogy például a közlekedésfejlesztésre szánt összegek a jövőben még szerkezetátalakítást is eredményezzenek. Erre pedig égetően szükség van, mivel a jelenlegi sugaras közlekedési hálózatunk óhatatlanul a *további sugaras fejlesztéseket* „kényszeríti” ki. Csak rá kell nézni a térképre, és látjuk, hogy minden Budapest-központú. Az új

Nem szentírás, hogy fejlesztéseket az igények által kikényszerített pályákon hajtsuk végre. Az igényeket formálni is lehet, sőt kell. Ha a fejlesztések alapvető célja a jelenlegi, és a jelenlegire extrapolált igények kielégítése, és ez a közlekedésfejlesztésre fokozottan igaz —,

Az autópályáknál úgy tűnik, mégis szentírás volt. Az igények formálása talán az eszközbe sem jutott. A szerkezetátalakításnak is szerephez kellett volna jutni?

Ami a közúti fejlesztéseket illeti, ez igen röviden elintézhető: helyes, hogy a jelenlegi terv a Hungária gyűrűig tervezi az autópályákat, itt van lehetőség a forgalom szétesztására. A sorrend viszont lényeges: kívánatos lenne először az M0 gyűrűjét megépíteni, mivel így lélegzetvételhez juthatna a főváros, az átmenő forgalom többet nem jelentene problémát. A Hungária gyűrű befejezését csak ezután kellene megoldani — így a várható terhelése is kisebb lenne.

Rendhagyó gondolatok voltak ezek, tudom, hogy sokaknak egyáltalán nem rokonszenves, ha elfogadott tervek kritikájára kerül sor. De biztos, hogy tényleg jók ma is azok a tervek?

Visszatérve Budapest jelenlegi közlekedésfejlesztési tervére, úgy vélem, eljött az ideje annak, hogy hiánypótló beruházások helyett a végső soron olcsóbb, *szerkezetátalakító* megoldások valósuljanak meg. Ez törvényszerűen azt jelenti, hogy forgalmi számításokkal alá nem támasztható fejlesztéseket is meg kell valósítani. Lehetőség lenne újra átgondolni, hogy a fővárosban milyen főbb összeköttetések valósíthatók meg — más-képpen, mint ahogy a KFT javasolja.

Eretnek javaslat: „a forgalomtechnikai számításokkal alá nem támasztható fejlesztéseket is meg kell valósítani.”

Szécsi László (Közlekedési Minisztérium műszaki fejlesztési főosztály) ellenvéleménye szintén 1965-ből:

A „nagy” gondolat tehát az, hogy „nem szentírás, hogy a fejlesztéseket az igények által kikényszerített pályákon hajtsuk végre”. Ezzel a Budapest-centrikusságot fel lehet oldani, mégpedig úgy, hogy a „forgalmi számításokkal alá nem támasztható fejlesztéseket is meg kell valósítani”. Csakhogy egyelőre nincs és a közeli távlatban nem is lesz elegendő erőforrásunk arra, hogy ilyen luxusgondolatokat megvalósítsunk. Sajnos, még a forgalmi számításokkal alá-támasztott fejlesztési igényeket is csak jelentős fáziskéséssel tudjuk kielégíteni.

A vitacikkíró gondolatköréből — az elvi részt tekintve — csak a Budapest-centrikusság feloldásával lehet egyetértetni, de ismétlem, csak elvileg!

Véleménye szerint nem az igények szerinti vonalakat kell fejleszteni, hanem olyan kényszerpályákat kell létesíteni, amelyek ugyan hosszú ideig — sőt szerintem véglegesen — kihasználatlanok maradnak, de legalább olcsók és sokáig nem lesznek újabb torlódások színhelyei.

Hogy közben mi történik a valós igényekkel, azt nem fejtegeti a cikk. Bizik abban, hogy ezek „maguktól” elhalnak és az ötletszerű új hálózat úgy átrendezi az igényeket, hogy néhány évtized múlva már a város szerkezetét átalakító új közlekedési vonalak a „helyükre” kerülnek.

Visszatámad a kapacitás-elvű, a szűk keresztmetszetek elve alapján történő gondolkodás.

és időben is „túlő” a célon: térben azért, mert úgy képzelj el, hogy gyakorlatilag a Hungária körút vonalán belül *nincs szükség* sem korszerű közúti, sem nagykapacitású metróhálózatra, időben pedig azért, mert a fejlesztéseket a kevésbé szükséges helyeken kezdi, talán sohasem jutva el a jogos igények kielégítéséig. Véleménye szerint *ne járjanak az emberek* a Belvárosba, rendeződjön át a kommunikációs igény, például a Budafok—Csepel—Kispest—Rákosszentmihály vonalban. Ezt elő lehetne segíteni azzal, ha ilyen irányú gyorsvasúti pályákat építenénk, kényszerítve az utasokat arra, hogy ott utazzanak, *ahol tudnak*, nem pedig ott, ahol dolgozik van. Ezt „jól” szolgálná az építés sorrendiségének megválasztása is azzal, hogy először a gyűrűs kapcsolatok épülnének ki — kihasználatlan vonalakként —, és egyéb hálózat nem lévén, amikorra ide átrendeződne a forgalom, folytatódhatna a már indokolt és fel nem oldható sugárirányú pályák (például: metró) kiépítése.

Megemlíti a cikk az országos autópálya-hálózat Budapest-centrikusságát is, és üdvözli az M0-nak, mint az első elkerülő vonalnak az építését. Összeveti és helytelenül értékeli azonban a Hungária körút (lágymányosi Duna-híd) és az M0 szerepét, sorolását. A két útvonal, illetve Duna-híd jellege és szerepe ugyanis eltérő. Bizonyítható, hogy a két útvonal nem egymás alternatívája.

Ma is kétszer is érdemes meggondolni azt, hogy mi minek az alternatívája!  
A gyűrűst vagy a sugarast érdemes előbb építeni ma is a fő gumicsontunk!

A Hungária körút döntően városi elosztó jellegű, illetve a kerületek közötti szektorforgalmak lebonyolítását szolgálja. Tévedés, hogy eddig tervezték az autópályákat (a szerző helyesbítésével ellentétben), azok csak az M0 autópályagyűrűig épülnek. A Hungária körút és az M0 között városi főutak létesülnek. Így a Róbert Károly körút—Könyves Kálmán körút—Hamzsabégi út vonalán elhelyezkedő lágymányosi Duna-híd is Budapest egyik hídja lesz (nincs messzebb a centrumtól, mint az Árpád-híd) feladata pedig elsősorban a már belvárosinak számító Petőfi-híd tehermentesítése, beleértve annak pesti és budai rávezető szakaszait. A Csepelre való bevezetés a lágymányosi Duna-híddal egy időben épült pesti rakparti úttal a Gubacsi-hídon keresztül, — mintegy szárnyvonalként — meglévő. A budai oldalra való átvezetés elengedhetetlenül szükséges ahhoz, hogy a Petőfi-híd—Schönherz Zoltán út—Bocskai út—Karolina út—Alkotás út vonala visszanyerje eredeti szerepét és a budai Nagykörút kettős funkcióját megszűnjön. Az ún. Hungária körúti vonal a lágymányosi Duna-híddal együtt már egy következő gyűrű része. Cse-

A körgyűrű feladata alapvetően a főváros tehermentesítése, az átmenő forgalom elterelése (elsősorban tranzit- és országos belüli teherforgalom), az országos autópályák és főutak összefogása. Továbbá a külső kerületek és az agglomeráció összekapcsolása, összességében az úthálózat *formailag indokolt* szerkezetátalakításának első lépcsője ez.

**Ma már nyilvánvaló: tévedett az ország első számú úthálózat-fejlesztője is! Az M0 nem tud megfelelni annak az elképzelt céljának, amit a kétségbe ne vonható véleményű nagy ember neki szánt. A tehermentesítést ugyanis ellehetetleníti a két európai korridor forgalmának rávezetése. Az M0 egyre gyakoribb dugókat termel, egyre nagyobb időtartamra. Csak idő kérdése, hogy leáll az egész.**

Távlati terveink között szerepel az országos úthálózat Budapest-centrikusságának az indokolt mértékű feloldása is. Erre az idén elkészülő országos közúthálózat-fejlesztési terv ad megoldási javaslatot. Ebből „előzetesként” kiemelésre kívánkozik az országrészek összekapcsolását szolgáló új Duna-híd, Szekszárd és Dunaújváros között a rávezető útszakaszokkal együtt. Ez is a gyűrűs-sugaras rendszer új alkotóeleme.

**Az akkori topmenedzser sem tudott meglenni a porhintés nélkül, hiszen 1985-ben bedobta a kábításunkra a ködös jövőt. Az a tény, hogy az még 2019-ben sem valósult meg mutatja, hogy menyire is gondolta, gondolták azt komolyan!**

1985-ben írta Fleischer Tamás:

**„Magyarország keleti és nyugati fele között 40 forgalmi sávon lehet átjutni a Dunán. Ebből 37 sáv esik Budapest területére (3 vasúti, 2 metró, 8 villamos, 24 közúti sáv) de a korszerűséget és az átbocsátóképesség folyamatosságát figyelembe véve, az átjutási lehetőség centralizáltsága nyilván még a sávok alapján kimutatható 92.5 százalékot is meghaladja.”**

„Szabad legyen két tényszámra felhívni a figyelmet (forrása a KSH Budapest Statisztikai Évkönyve, 1982). **Az ország összes közlekedési és hírközlési beruházásainak 1975-ben 55,6 százalékát, 1980-ban 56,8 százalékát fordították Budapestre.** Ha arra gondolunk, hogy az elkövetkező országos közlekedési beruházások felsorolása is így kezdődik: Ferihegyi rekonstrukció, M0 autópálya, metróépítés, Lágymányosi híd..., akkor arra következtethetünk, hogy a tendencia megfordulására kevéssé számíthatunk. Nem csak rövidtávon, hosszú távon sem!”

Valóban!

„A gondolkodási kényszerpályákat is felül kell vizsgálni ahhoz, hogy a közlekedési pályákon ne termelődjön újra a torlódás.” Akkor is elmaradt, most szintén?

„A leírt jelenség - amelynek nyomán a fejlesztések a főváros túlsúlyát az igényekre való hivatkozással minduntalan magasabb szinten újratermelik - olyan csapda, amelynek felismerése kiindulópontja kell legyen sok, a hálózatfejlesztést megalapozó vizsgálatnak.”

Mint mára kiderült, a csapdából máig sem tudtunk kimászni.

[http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf85/KOZIGENY\\_85.pdf](http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf85/KOZIGENY_85.pdf)

1986-ban írta a szűk keresztmetszetekre alapozó fejlesztési stratégiaellen:

Más jellegű a probléma *a szűk keresztmetszetekkel*. Nem vitatható, hogy a szűk keresztmetszetek jól felmérhetők és megállapíthatók, de kétséges, vajon alkalmasak-e arra, hogy közvetlenül következtessünk belőlük a *fejlesztési* szükségletekre.

Szűknek ugyanis csak egy létező keresztmetszet bizonyulhat. Hiába van más-hol a szükséglet, a hálózaton keresletként ott fogalmazódik meg, ahol legalább elvi esély van arra, hogy kielégítsék; így látszólag helyi kapacitásbővítési igényként jelenik meg. Ebben a mechanizmusban került sor például az 1963-as közlekedési csőd után az ország közúthálózatának a fejlesztésére. Az állandó lemaradásban mindig a szűk keresztmetszetek közvetlen feloldása került előtérbe, az új autópályaszakaszok *a főutak kiváltására* épültek. Tovább nőtt a hálózat Budapest-centrikussága, s bár mára az ország keleti és nyugati felét összekötő 11 dunai átkelőhely közül 9 Budapesten van (és az Árpád-híd elkészültével 40 átkelési sáv-ból 37 sáv jut a fővárosra), továbbra is itt fogalmazódik meg a leghevesebben az igény, itt a legnagyobb a sorban állás, a torlódás. *Az igény ugyanis mindig a meglevő struktúrában jelentkezik, a struktúraváltás létrehozása viszont tervszerű beavatkozást igényelne*, ami elmaradt. Az egyre merevebbé váló hálózatot látszólag a *területi szükségletek* mindenkor követése jellemzi, valójában azonban olyan önmagát erősítő folyamat indul be, ahol a területi folyamatok képtelenné válnak arra, hogy kilépjenek a régi struktúrából. Ilyenkor az érzékelhetővé vált hatalmas elmaradás állandó helyi kapacitásbővítési igényzuhatagként nyomja az ágazatot, és átstrukturált hosszú távú koncepció kialakítása helyett ez az állandó bővítési kényszer válik a fejlesztések alapjává. *Ez a szűk keresztmetszetek bővítésén alapuló hálózatfejlesztés „csapdája”.*

Ebben az időben a hazai autópálya-hálózat még így nézett ki:



<http://regionalis.elte.hu/eloadasok/nemeth.pdf>

Ha úgy tetszik, kicsit későn érkeztek a kritikák is és a javaslatok is, mert akkorra valami elindult, **de talán még meg lehetett volna állítani!**

1994-ben így írt Fleischer a tranzitról:

„A magyarországi infrastruktúrák fejlesztése válaszüthöz érkezett. Míg korábban a hálózatok a különböző belső igények alapján, (bár leginkább azoktól elmaradva, elkésve) épültek, addig, **most, jelentős nyomás éri az országot** abban az irányban, hogy akár az erejét meghaladó tempóban is nagy lépésekkel fejlessze azokat az infrastruktúrákat, amelyek az európai összeköttetést biztosító hálózatok részeit képezik.”

Alapvető EU-s irányelv volt:

„... amely összeköti a nemzeti hálózatokat, lehetővé teszi azok együttműködését és az Unió perifériális régióit összekapcsolja a központtal”, **a mi esetünkben Németországot, az EU motorját, zászlóshajóját, a Balkánnal, Törökországgal az M1-M5 vonalán.**

Az EU 1995-ben kijelölt 10 közlekedési folyosót, melyek kiépítése prioritást, elsőbbséget kapott. Nyilván ezek az EU érdekeit leginkább kiszolgáló útvonalakat tartalmazták!

„A TINA hálózat alapját a TEN kiterjesztését képező tengelyek képezik, emellett maguk a tagországok is javasolhatnak további tengelyeket, ezek másodlagos prioritással kerülnek be a tervezetekbe.”

Érdeemes megfigyelni azt, hogy mely útszakaszok kaptak elsődlegességet és melyek lettek „másodlagos prioritásúak”.

„... a szabadságharc leverése után **Bécs nagy súlyt helyezett arra, hogy a birodalom egésze közvetlenül a császárvároshoz kapcsolódjon.**”

**Nem ugyanezt a birodalmi elvet követték a bécsi leutánzásával, amellyel kiépítették a sugaras, Budapest központú magyar autópálya hálózatot? Ehhez nyilván nem volt szükség különleges szellemi kapacitásra!**

„... az első világháború után az ország területének kétharmada a szomszédos országokhoz került, benne a főváros utáni második városok kategóriájának mindegyike. **A második világháborút követően az egyközpontú politikai hatalom számára kifejezetten előnyös volt a fővárosból jól szervezhető – és arra ráutalt – ország, és továbbra sem került sor a Budapest-centrikus szerkezet változtatására.**”

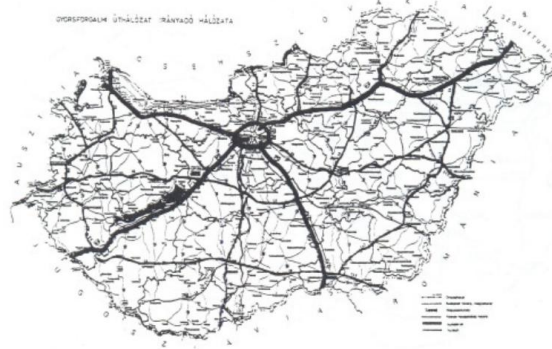
Ezek aztán nem vádolhatók a vidék pártolásával!

**„Mindezek nyomán már a hetvenes évek vége óta nem készül Magyarországon olyan közlekedéspolitikai vagy területfejlesztési elemzés, koncepció, amelyik le ne szögeznél, hogy az ország alapvető problémája a túlzottan központosított közlekedési és térszerkezet.”**

Na és, ugyan ki vette ezeket komolyan?

„Míg a területfejlesztési koncepció nyomán a hetvenes évektől az úthálózat-fejlesztési elképzelésekben is **"a túlzottan sugaras főhálózat oldása, gyűrű irányú elemekkel"** szerepel a megfogalmazásokban, maga a tervezett autópálya-hálózat nem volt más, mint a négy, (az M1, az M3, az M5 és az M7 –RM) a főváros felől megkezdett útnak a határig történő továbbépítése.”

A hivatalosság 1991-ben ezt a gyorsforgalmi hálózatot képzelte el:

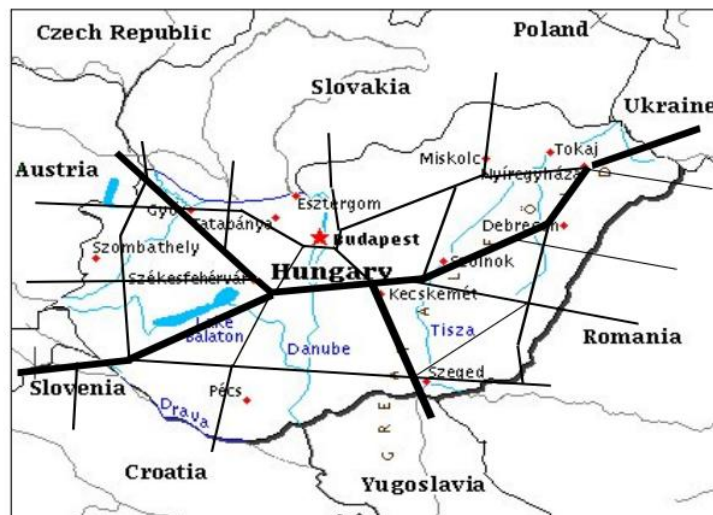


Forrás: Országos Közúthálózat 1991-2000 évekre szóló Fejlesztési Programja [5]  
8. ábra. A gyorsforgalmi úthálózat tervezett hálózata 1991-ben

[http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf94/fleischer\\_gyorsforgalmi\\_kotszle94-1.pdf](http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf94/fleischer_gyorsforgalmi_kotszle94-1.pdf)

**1994 óta tudhatjuk, tehát éppen 25 éve tudhatnánk:**

„Ami mégis biztató, az az, hogy ha nem is az autópályákra vonatkozóan, de legalább a gyorsforgalmi úthálózat egészét tekintve, lassan, elképzelések szintjén, kezd megformálódni egy olyan hálózat, amelyik alapja lehet a kívánatos jövőbeli struktúráknak. Mára lényegében egyetértés van arra vonatkozóan, hogy ennek a hálózatnak nem gyűrűs-sugaras (tehát egy továbbra is egyközpontú) szerkezetként, kell kiépülnie, hanem nyitott hálóként, kelet-nyugati és észak-déli folyosókra alapozva.”



Forrás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat... Közlekedéstudományi Szemle 1994 január [10] nyomán  
5. ábra. Javaslat a közlekedési korridorok, és ezen belül a Helsinki folyosót képező autópályák sémájára Magyarországon térképén

Amikor az M0 betegségeiről beszélünk nem nehéz ezen az 1994-ben közreadott ábrán nem észrevenni a Győr-Székesfehérvár-Dunaújváros-Kecskemét-Szeged nagyon kihangsúlyozott útvonalat!

Ha négysávosítják a Komárom-székesfehérvári utat, akkor **ez a vonal akár a Komárom-Székesfehérvár-Dunaújváros-Kecskemét-Szeged útvonalra is módosulhat.**

[http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf00/WESTPANNON\\_2000.pdf](http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf00/WESTPANNON_2000.pdf)

Az előbbi térkép továbbfejlesztett változata volt a 2001-ben kiadott raszteres hálózat, melyet a világos kék szín jelöl:

## Egy lehetséges magyarországi régióközi folyosó-hálózati struktúra



Forrás: Fleischer Tamás – Magyar Emőke – Tombácz Endre – Zsikla György (2001):  
A Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata. I.  
A Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem Környezettudományi Inté-  
zetének tanulmányai, 6. szám. Sorozatszerkesztő Kerekes Sándor és Kiss Károly. Budapest, 2001. de

Bár az kép 2001-re hivatkozik, az ábra elvi alakja már az 1994. januári cikkben is látható!  
Talán véletlen, vagy nem, de a szerző az M1-M3 kapcsolatot az M0 NÉLKÜL képzelte el, igaz:  
a fővárostól északra:



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

Ezek azok a hálózatok, amelyet a kor hivatalos hálózatfejlesztői látni sem akartak, ezeket teljes mértékben figyelmen kívül hagytak. Nem lenne M0-probléma, ha ezt nem tették volna.

### Az M0-ra zúduló tranzit

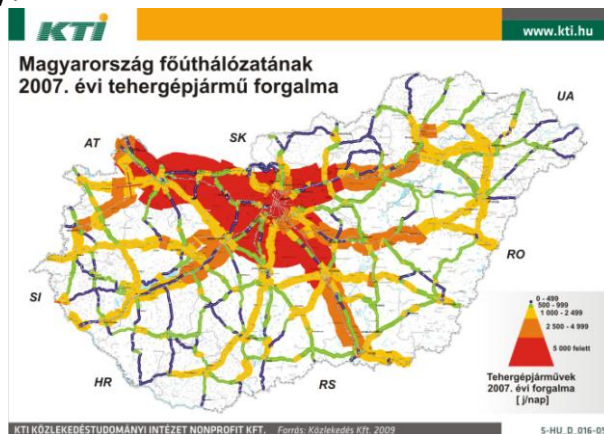


Tranzit

Az EU fő útvonalainak kijelölést valószínűen örömmel nyugtázták a korabeli hálózatfejlesztők, hiszen a nemzetközi tranzit magyar szakaszait azonnal ráhelyezhették az általuk elképzelt M1-M5 illetve az M7-M3 autópályákra.

**És ami tragikus az M0 déli és keleti szektorára, mert azokon ezek a nagy nemzetközi áramlatok átmennek.**

Mi lett a következmény?



<http://www.kti.hu/trendek-archiv/aruszallitas-logisztika/>

Sajnos nincs frissebb, de ez csak romolhatott, mert a tranzitforgalom valószínűen nőtt azóta.

**Az M0 dugói megbénítják a tranziton túl az M0-on bonyolódó regionális és a fővárosi városrészek közti forgalmat is! Nem lesz senki olyan ostoba, hogy a főváros belső úthálózatának tehermentesítése miatt kimenjen a dugóba!**

Mit lépett erre a hivatalosság?

Döntött az M1 és az M7 lényegi szakaszainak irányonként három forgalmi sávokra bővítéséről.

Magyarul megnövelte azon utak kapacitását, melyek az M0-ra zúdítják a forgalmat, mely ma autót ellenére is nagyobb forgalmú a magyar autópályáknál!

Igaz szélesítették az M0 ennek megfelelő szakaszait, de mindezek ellenére a helyzet ez:



Egyre gyakoribban a 10-12 km-es dugók, melyekben órákat vesztegelnek az autók. Elég egy baleset, egy útjavítás, egy hófúvás és a helyzet kibírhatatlanná, kezelhetetlenné válik. Megint továbbszélesítik az M0-át? De meddig, mekkorára? Hol áll meg ez a folyamat?

**Az M1 és az M7 kényszerű kapacitásnövelése csak felgyorsította az M0 haláltusáját!**



**Nehezíti a helyzetet, hogy az M0 ma kikerülhetetlen, sőt nincs róla menekülés! Itt az autóst valóban csőbe húzzák!**

### Érzékeli ezt Pest megye?

„A közúthálózat kapacitív, kedvező szolgáltatást nyújtó elemei sugár irányúak.(M1, M3, M5, M6, M7 autópályák; M2 autótút; 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7., 10., 11., 31., 51. sz. főutak).

Közöttük a haránt irányú kapcsolatok hiányosak. Harántoló kapcsolatot biztosít a 2012-ben a keleti szektorában teljessé **váló M0 autópálya, amelynek térségi forgalomelosztó szerepét korlátozza, hogy viseli a helsinki IV. és V. transzeurópai folyosó jelentős tranzitforgalmát.**

**A körgyűrűn a napi ingázó forgalom keveredik a tranzitforgalommal, jelentősen túlterhelve és balesetveszélyessé téve az érintett útszakaszokat.**

A forgalom munkanapokon a sugár irányú elővárosi közlekedési pályákon torlódik, nagysága a motorizáció növekedésével évről-évre emelkedik. Az alternatív kapcsolatot biztosító utakon az eljutási idő egyensúlya kialakult, az un. menekülő utak, mint lehetőségek, megszűntek.”

[http://www.terport.hu/webfm\\_send/4245](http://www.terport.hu/webfm_send/4245)

#### Operatív célok

- A megye és térsége mai, jellemzően sugaras közlekedési – elsősorban közúthálózati – szerkezetének négyzethálós szerkezetű irányban való továbbfejlesztése, ehhez a hiányzó – elsősorban haránt irányú – elemek megvalósítása a policentrikusság és egy kiegyensúlyozott területi és gazdasági szerkezet érdekében.

#### A feladatok:

- Legalább két újabb – az M8 Duna-híd és az M0 déli Duna-híd közötti – regionális jelentőségű Duna-híd megvalósítása Ráckeve térségében, és egy híd építése a köztes harántoló közúti kapcsolat részeként az M6 és az M3 autópályák között.

„... a térszerkezet kiegyensúlyozott fejlesztése, a négyzethálós kapcsolatrendszer kiépítése ...”

[http://www.pestmegye.hu/images/2014/Teruletfejlesztési\\_dokumentumok/Koncepcio\\_megyei/Pest\\_Megyei\\_Teruletfejlesztési\\_Koncepcio\\_-\\_II.\\_kotet\\_javaslattevo\\_fazis.pdf](http://www.pestmegye.hu/images/2014/Teruletfejlesztési_dokumentumok/Koncepcio_megyei/Pest_Megyei_Teruletfejlesztési_Koncepcio_-_II._kotet_javaslattevo_fazis.pdf)

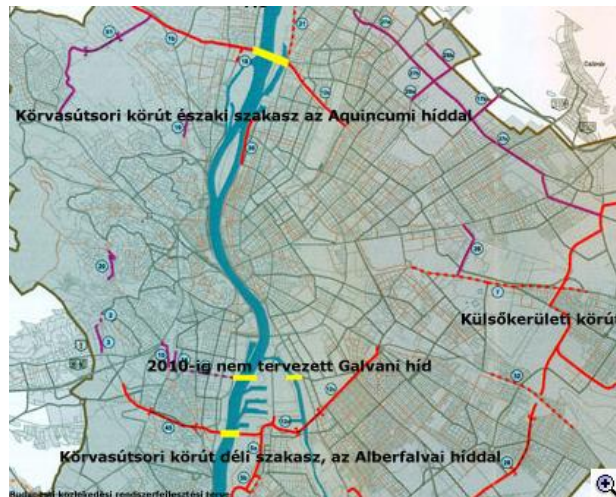
Közlekedés	
	<b>GYENGESÉGEK</b>
zö	<ul style="list-style-type: none"><li>• → A tömegközlekedés integrációjának hiánya</li><li>• → A P+R megoldatlansága</li><li>• → Állandó dugók, tartós kapacitáshiány a főúthálózaton</li><li>• → Különösen a vasúti személyszállítás minősége alacsony (járatsűrűség, sebesség, tisztaság)</li><li>• → Haránt irányú kapcsolatok hiánya</li><li>• → Budapestet elkerülő út hiánya</li><li>• → Duna-hidak hiánya</li><li>• → Burkolatlan települési utak magas aránya</li></ul>

[www.terport.hu/webfm\\_send/2263](http://www.terport.hu/webfm_send/2263)

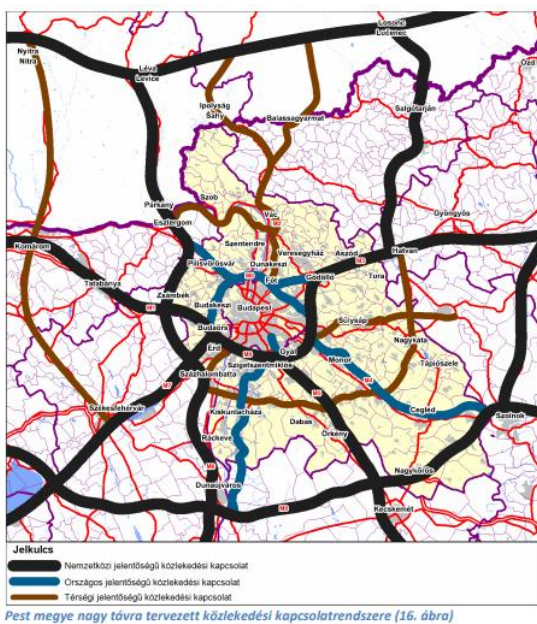
Szinte hihetetlen, amit írnak:

- állandó dugók,
- Duna-hidak hiánya,
- **Budapestet elkerülő út hiánya!**

A ma vizsgált három új hídhely, a rajzon sárga színben:



<https://index.hu/belfold/budapest/nemhid6224/>



Pest megye nagy távra tervezett közlekedési kapcsolatszerkezete (16. ábra)



[https://mtvsz.hu/dynamic/mtsz\\_prezentacio.pptx](https://mtvsz.hu/dynamic/mtsz_prezentacio.pptx)  
[www.terport.hu/webfm\\_send/2263](http://www.terport.hu/webfm_send/2263)

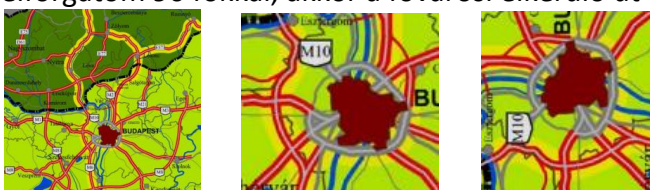
**A térkép mutat egy fekete színű, szlovákiai, K-Ny irányú utat, mely a fővárost északról kerülné el. Valószínű az, hogy Molnár László Aurél úr is hasonlót képzelt el.**

**A fejlesztési térkép érdekessége a barnával jelölt vonal, amely az M0-tól délre, az M8-M4 vonaltól, a kettő között haladna, új dunai híddal!**

**Hatvan körül indul, és Százhalombattánál éri el az M6-ot.**

**Ez lehetne akár a budapesti elkerülő út egy megvalósulási mintája is! Ez esetben a fővárosi elkerülő út nyomvonala az M1-M6 (Százhalombattáig) - a barna színű vonal Hatvanig - M3 lenne, lehetne.**

Az elve pedig a Molnár László Árpád úr által javasolt M0-on kívüli M6 nyomvonal. Ha ezt elforgatom 90 fokkal, akkor a fővárosi elkerülő út elvi rajzát kapom:



Az M0 itt szürke. A jobb oldali képen a piros vonal a fővárosi elkerülő út az M0-on kívül, de ahhoz közel.

### Amire nagy a kísértés, de akár igaz is lehet

A hazai gyorsforgalmi úti rácsos, raszteres hálózat K-Ny irányú elemei:

- a) M1-M3
- b) M8-M4
- c) M9-M43

Ha ezek megvalósulnak, megvalósulhatnak, akkor néhány harántoló elemmel kiegészítve, a hálózat alkalmas lenne a keresztező, harántoló forgalmak vitelére is.

Ha lenne fővárosi elkerülő út, akkor a Németország – Balkán, Törökország tranzitforgalom az alábbi vonalat követhetné:

M1 - fővárosi elkerülő út - M5, esetleg az M1 - M6 - fővárosi elkerülő út - M5 vonalon mehetne.

**Az M0-nak nagyot ártó Németország-Balkán, Törökország irány így nyugodtan mehetne az M0-on kívül, az M1 – Komárom – Székesfehérvár - dunaújvárosi híd (M8) - Kecskemét (M4) - Szeged (M5) nyomvonalon hatalmas terhet levéve az M0-ról.**

Ezután azon csak az DNY-ÉK irányú EU folyosó maradna rajta, mely ma lényegesen kisebb forgalmú az előbbinél. Ha lenne fővárosi elkerülő út, akkor ennek nyomvonala:

M7 - fővárosi elkerülő út - M3 lehetne.

Csak ez esetben mentesülne az M0 a tranzit legnagyobb részéről, mert az M2 még ott maradna az M0-on.

Az M0 megmaradna a főváros kiszolgálójának.

Nem szerencsés, ha az egyik elem feladatát egy másik oldja meg, egy másik próbálja a szerepét átvenni. Rossz példa látható a következő képen:



<https://tldr.444.hu/2017/12/11/magyarorszag-nak-sikerult-a-lehetetlen-epítettünk-egy-autópályát-elkerülő-autópályát>

„Magyarországnak sikerült a lehetetlen: építettünk egy autópályát elkerülő autópályát.

„... a „rivális autópálya”, az M4-től északabbra húzódó M3-as olyannyira kiépült, hogy lassan tárgytalanná válik az M4 kiépítése a nemzetközi tranzit szempontjából.”

### Kelet és nyugat kapcsolata

itt a kérdés, a megoldandó fő feladat. A Duna miatt ehhez hidak kellene. Kezdenek is azok elegendő számban lenni, de többnyire **HASZNÁLHATATLANOK!**

**Az M0 és hídja használhatatlan**, mert egyre többször bedugul. Átalakul egy lineáris parkolóhellyé.

**Az ettől délre lévő hidak használhatatlanok**, kivéve a bajait, dunaföldvárit, mert a hálózaton kívül esnek, nincsenek bekötve a hálózatba. Sem hozzájuk, sem tőlük nem vezetnek olyan utak, amely miatt érdemes lenne a használatuk.

A mohácsi hidas dolgozatomban – még az M0 előtt - írtam az elhibázott hidas döntésekről. Az, hogy az M0-as írásomban nem ismételt meg, nem jelenti azt, hogy nem tartom fontosnak. A válaszok, mintha mégis ezt tételeznék föl.

**Minden híd kell, de bekötve a hálózatba! Nem lehet ezeket egymással helyettesíteni, mert az olyan kókányolás lenne, mint az M4 és M3 fentebbi helyettesítetési kísérlete.**

**Az M0 hídja azért érdekes, mert annak ugyan van bekötő hálózata, de az torz, elhibázott. Az elfuserált M0-lal akkor is kell foglalkozni, ha a Duna-hidak megfelelő útjai mind elkészülnek. Azokkal az M0-t megúszni nem lehet!**

A gyorsforgalmi úti hálózat elkészült sugaras része túlhaladott, avítt.

Vonalvezetési döntései **helytelen alapelveken, a fővárosi diktatúra egész országra való kiterjesztésére irányult, és a kapacitáshiány csökkentésén alapult.**

Minél előbb át kell a hálózatos, a raszteres hálózatra állítani.

A meglévő és a tervezett Duna-hidak a fővárostól délre

Ez egy kiváló elképzelés!

Sajnos a térkép nem tartalmazza

- az általam javasolt – az M1-M3 közvetlen összekötő Duna-hidat az M0 meglévő hídjától délre, ahhoz közel,
- nincs rajta a meglévő dunaujvárosi híd,
- nincs rajta a meglévő dunaföldvári híd,
- nincs rajta a meglévő szekszárdi híd,
- nincs rajta a meglévő bajai híd.

Ez a hídszám, ez a hídállomány hosszú időre biztosítaná az ország K-Ny irányú kapcsolatát.

A rendkívül nagy baj azonban, hogy nincs meg hozzá zömöknek a meglévő hálózatba való olyan mérvű utas bekötése, amely alkalmassá tenné e hidakat a K-Ny irányú átmenő forgalomvitelére.



<https://tervlap.hu/cikk/show/id/5904>

### A pénztárgépek, mint modellek

Ezek után a nekem írt levelében 2019-ben megismétli 1985-ös javaslatát, felhasználva pénztárgépes hasonlatát.

[http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf85/KOZIGENY\\_85.pdf](http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf85/KOZIGENY_85.pdf)

A nagyáruházban egy vonalban foglalnak helyet a pénztárgépek. Aki ki akar jönni az áruházból, annak át kell menni valamely pénztárgépen.

A keresztezni kívánt, egy vonalon lévő pénztárgépek megfelelői a Dunán, a fővárostól délre lévő hidak.

### **A hasonlóság: a használhatatlan pénztárgépek hasonlósága a használhatatlan hidakkal!**

A dunaújvárosi, a szekszárdi és majd a bajai híd is olyan „pénztárgépek”, melyek használhatatlanok. Hiszen hiányzik a hálózatba kötésük, kihasználatlanul állnak, miközben

óriási lenne rájuk az igény. Ezeknek a „pénztárgépeknek nincs meg a klaviatúrájuk, nincs meg a működtető szoftverük, hiányzik a hálózati csatlakozójuk.

Az M0 „pénztárgép” legjobban felszerelt, mely képes pénztárgépként működni, de egyre többször megakad, leáll, sokszor kell javítani, mert az egyre nagyobb igénybevételt egyre kevésbé tűri, viseli el, tehát egyre inkább használhatatlan. Ma még nyögvenyelősen valahogy ketyeg, de nem sok idő múlva használhatatlanná válik, mivel kimerül a kapacitása, a dugók gyakorisága és időtartama egyre nő.

Ha az áruházban a sok közül csak egy pénztárgép működőképes, akkor persze lehet úgy is csökkenteni a fizetni akarók számát, ha az áruház termékeinek az árát tízszeresére emeljük. Ezek a pénztárgépek mind vannak valahol, tehát ezeket ott kell megjavítani, ahol vannak! - üzenem Fleischer Tamás úrnak.

Látható: ezek a pénztárgépek nem egyformák, mindnek a maga helyén sajátos a feladata, egymással csak kín-keservvel helyettesíthetők.

Az eddigi hozzászólásokból látszik, hogy az M0-pénztárgépet senki se akarja javítani, helyette inkább a többit tartanák meggyógyítandónak. Érthetetlen igyekezet, mert az áruház akkor működik jól, ha a pénztárgépei egyformán használhatók és egyformán működőképesek is, és az M0 csak egy a többi közül!

**E miatt nem tudom elfogadni azt, hogy az M0-t úgy kell hagyni, ahogy van és helyette csak Szlovákiában és Dunaújvárosnál kell beavatkozni. Ebben a problémakörben tehát nem a „vagy”, hanem az „és” a megfelelő kötőszó.**

Fleischer Tamás 1985-ös javaslata „az összes pénztár kinyitása” volt, azaz az összes fővárostól délre lévő híd hálózatba kapcsolása olyan móddal és mértékben, hogy rajtuk beinduljon a K-Ny irányú forgalom.

**A K-Ny irányú utak közül nagyon hiányzik a befejezett M8-M4 a határtól a határig, és az M9 teljes déli vonala Nagykanizsától Szegedig.**

Nem döntéshozói szégyen a35 éves fekély megtűrése?

**A ránk szakadt rengeteg pénz a korábbi, hibás gyorsforgalmi úthálózat hibáinak orvoslására kell felhasználni!**

A mellőzött, a leértékelt ezres mérnöksereg

Ideális esetben van a több ezres mérnöksereg, kiváló tudással és vannak a minisztériumi döntéshozók.

Ideális esetben e két kör egymást informálja, egymás véleményét megismerheti, befolyásolhatja.

Ideális esetben a döntéshozó IDŐBEN kikéri a háttérben dolgozó mérnökök véleményét, majd döntéseibe beépíti.

Lehet, hogy még akár 20 mérnök is dolgozik a Közúti Főosztályon? Mi az az ezres megalázott, félretolt mérnöksereghez!

A KTE és a MMK, mint egy-egy villámhárító a minisztérium előtt lekapcsolja, hatástalanítja a villámokat, nehogy azok fenséges építményében kárt tegyenek. Remekül teljesítenek. Eljátszanak egy áldemokráciát, valószínűleg kapnak anyagi támogatást „jótetteikért”.

Mérnökeink azt is látják, hogy azok, akik korábban javasoltak eltérő megoldást, mellőzöttek lettek, ötleteikre el nem hangzottak állították be, azokat figyelemre sem méltatták, még jó, ha egzisztenciális következmények nélkül megúszták.

### A hibás döntések

- elhibázott volt a sugaras autópálya hálózat és annak gózába ültetni a rendkívül pénzéhes fővárost, mely azokat is a főváros közelébe kényszerítette, akik soha nem akartak oda menni. Nem csak a magyarokat, hanem két nagyon forgalmas európai tranzitfolyosót is, mely betett a fővárosnak. A végtelen kapzsiság visszaütött.
- elhibázott döntés volt az egész M0,
- elhibázott döntések voltak hidakat építeni utak nélkül.

A szétkent döntési folyamat miatt felelőse itt és most sincs semminek.

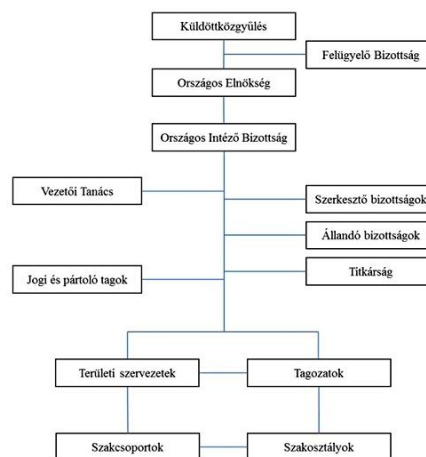
Láthatóan lenne mit helyretenni!

### Hallgat a szakma – írja levelében Molnár László Árpád úr

A Közlekedéstudományi Egyesületnek nevezett rendezvényszervező brigád nem akar vitát látni, hallani. Valószínű, hogy ez a legfőbb funkciójuk! **Talán az 50-es években létezett akkora cenzúra, mint ma, amellyel ez a szervezet kiiktat mind másféleséget! Miféle tudomány az, ahol nincsenek, nem lehetnek szakmai viták?**

A KTE szervezete közelíti a SZKP valamikori felállítását, pedig az ilyesmikben a szovjetek nem fogták vissza magukat! Ne feledjük: ez csak egy rendezvényszervező valami.

Az Egyesület szervezeti sémája



Bizottságok tömege, küldöttgyűlés, miközben csak az alsó része életképes. A honlapjukon nem merik közzétenni a bizottságok létszámát.

Van egy elnök úr, aki mellest a minisztérium államtitkára. Valószínű, hogy így biztosítható a „tudományos egyesület” független véleményalkotása a mindenható minisztériumtól. Neki dolgozik a 4 elnökhelyettes?

Van egy főtitkár, mint az ENSZ-ben, akinek szerényen 4 főtitkárhelyettese van.

Borzasztó nehéz lehet ennyi embert alibi feladattal ellátni.

Előbbi személyek abba a kategóriába esnek, akik soha semmire sem érnek rá! Akkor miért is vállalnak KTE tisztséget?

A MMK sem tud fennállása óta érdemi, mérnöki érdekű munkát végezni. Eltűri szó nélkül tagsága teljes mellőzését a döntési folyamatokban.

Lássuk már be: egyikükre sem számíthatunk!

A KTE vezetői megszüntették az Útügyi Napokat, megvonták a sok mérnöktől azt, hogy évente 1,5 napra találkozhassanak, és a valódi gondjaikról elbeszélgessenek!

A szakma ekkor is lapított.

Ezeket egyáltalán nem hiányoznak a repülés, a hajózás, a vasút ilyen-olyan gondjai, kár azokat ide keverni, szaporítani a megoldatlanokat. Mint ahogy a vasúti kollégákat sem érdekli a kátyúzás, az aszfalt siralmasan rövid élettartama.

Elég bőven évente egy „összközlekedési” konferencia, ahol az aktuális potentátok közreadhatják „elképzeléseiket”, pontosabban a Kormány közlekedéspolitikáját.

Megszüntették az egyetlen szakmai újságunkat, a Koren tanár úr által főszerkesztett kiváló Szemlét. A szakma ekkor is hallgatott.

A mai világnak egy internetes újság passzolna, szakmai fórumként, de több havi hezitálás után sem indította be sem a KTE, sem a MMK. Mindketten rendkívül veszélyesnek tartják és félnek.

**Így viszont a legkisebb szakmai kontroll nélkül kevesek döntenek ugyanúgy, ugyanolyan rosszul, mint az elődeik.**

**Majd az utódaik megoldják valahogy a maiak hibáit, kerül, amibe kerül!**

**Sajnos itt még nem történt rendszerváltozás!**

Szeged, 2019. április 25.