

Az M0 autót gyűri tehermentesítése

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

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

A lényeg:

az M0 gyűri még hiányzó északi és nyugati szektorának kiépítése nem más, mint az M1-M3 közvetlen összekötése a lehető legrosszabb helyen, az M0 felhasználásával!

Ez akkor is tény, ha nem akarják, nem merik, a dolgot a nevének nevezni.

A 2. kiegészítés: Az M0 bezárása Budapeستtől délre, az M0-on kívül, az M0 nélkül, avagy északon és nyugaton, azaz az M0 gyűri bezárásával történjen?

Két fogalommal, az M0-lal és a V0-lal kapcsolatos a jelen írás, amely kiegészítése egy korábbiak az újabb információk felhasználásával. Így valójában csak az első néhány oldal az új, tehát kapcsolódik a korábbi dolgozatomhoz.

I.

Egy friss hír, amely a közutasoknak mintául szolgálhatna: elkészült egy újabb elemzés a V0-ra.

<https://www.vg.hu/logisztika/2022/04/dontottek-a-v0-vasut-nyomvonalanak-savjarol>

„Döntöttek a V0 vasút nyomvonalának sávjáról

Az elfogadott nyomvonalsáv összeköti az ország fontos ipari központjait, egyben felszabadítja a ferencvárosi pályaudvart az átrakás alól.”

„A Szolnok, Kecskemét, Dunaújváros, Székesfehérvár és Győr közötti nyomvonalsávban haladhat majd a fővárost **délről elkerülő** V0 vasútvonal – ismertette a projektirányító bizottság keddi döntését Palkovics László innovációs és technológiai miniszter. Kiemelte, hogy nem nyomvonallról, hanem nyomvonalsávról van szó, azaz még további döntésekre lesz szükség. Például még nyitott, hogy a pálya hol szeli át a Dunát Adonyig: Rácalmásnál, vagy Dunaújvárosnál.”

„A sajtóeseményen Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója, egyben a Hungrail Magyar Vasúti Egyesület a projekt háttereként felidézte, hogy ma az ország sínjein naponta 3200 személy- és 400 tehervonat közlekedik.

A teherszállítás azonban nem versenyképes, nem megbízható és nem kiszámítható, a szerelvények óránként 20 kilométeres átlagsebességgel haladhatnak, elsősorban a pályakapacitások korlátai miatt. Márpedig a vállalt klímacélok teljesítése (a közúti szállítás jelentős részének vasútra terelése) érdekében a napi 400 tehervonat helyett belátható időn belül 800-1000-nek kell közlekednie. Mivel ezt a terhet a meglévő hálózat nem bírja el, a szaktárca megbízta a Hungrailt a javasolt nyomvonalváltozatok elkészítésével.

Az országot átszelő észak-déli vasúti összeköttetés a Budapest-Belgrád vonal lesz, a kelet-nyugati pedig a V0.

– magyarázta Homolya Róbert.”

II.

Valószínűen ez egy jelentős alkalom, amikor a döntéshozók egy főhálózati elemrészen, itt a főváros közeli vasúthálózaton, **kapacitáshiányt ismernek be. Sajnos ugyanezt nem teszik meg a közúti hálózatra vonatkozóan. Ez ma esélytelennek, reménytelennek tűnik.**

III.

Valószínűen ez az első alkalom, amikor főváros központú, sugaras vasúti hálózatba be akarnak vonni két rácsos, raszteres elemet.

Az orosz-ukrán háború, azaz a politika valószínűen ezeket az elképzeléseket is megnehezíti, esetleg meg is hiúsítja.

Ettől függetlenül a vasúti rácsos főirányok meghatározása és a főváros mindkettőről való leválasztása, szerintem helyes, sőt minta értékű.

Nehezen érthető, hogy a minisztérium miért nem kezeli egységes elvek szerint a vasúti és a közúti infrastruktúrát.

A sajtótájékoztatót ismertető cikkek mellett sajnos nincs semmilyen rajz az elfogadott sávról.

Egyértelmű, hogy a Szolnok, Kecskemét, Dunaújváros, Székesfehérvár és Győr közötti nyomvonalában, vagy ahhoz nagyon közel, képzelhető el az M3-M1 közvetlen autópályás kapcsolat is.

Egyértelmű Budapest teljes kihagyásának a szándéka mindkét új hálózatból.

IV.

Érdekes a „zöldek” viszonyulása.

Nekik láthatóan semmi gondot sem okozott az, hogy a forgalom vasútra terelését hangoztató minisztérium – az előbbi elvnek „megfelelően” - négy év alatt megduplázta a hazai autópályák hosszát (lásd lentebb).

De, mint látható, hatalmas gondot jelent nekik minden, ami az elcsesztett, és javítását szorgalmazó, M0-lal kapcsolatos.

A hibákat pedig javítani kell, és nem agyonhallgatni, kerülni, elodázni.

Vajon meg lehetett volna-e építeni egykor az egyiptomi piramisokat, a Világ csodáit, ha már akkor léteztek volna „zöldek”. Ma úgy tűnik, hogy bármi ellen vásárolhatók ellenkezők, ellenzők, tüntetők.

Szinte napi téma az M0 északi és nyugati szektorának építése, miközben nincs egyetlen hang sem az M1-M3 közvetlen kapcsolatáról, **pedig ez a kettő ugyanaz**, ha így nem is említik, csak az egyik északról, a másik délről kerülné el a fővárost.

V.

Az M0 minden gondja csak egy része a gondoknak, de igen jelentős része!

Amikor az M0-ról írok, akkor az évtizedekkel ezelőtti elhibázott döntés korrekcióját szeretném elérni. Magyarul: átállni a sugaras-gyűrűs autópálya hálózatról a rácsos, raszteres hálózatra. Ez nem egy unatkozó nyugger igyekezete.

Teszem ezt egy nagyon káros folyamat mielőbbi megállítása érdekében. Furcsa, hogy a következmény folyamat jól látható, számszerűsíthető, sőt már könyvtárnyi szakirodalma is van, mégis, mintha ez az egész nem is létezne., mert ennek beismerése árt az érdekeiknek. Azt sugallják nagy erők, hogy nincs itt semmi látnivaló, lehet továbbmenni. Ennek megfelelően a szakmai konferenciák foglalkozni sem mernek a témával.

VI.

Sok település szeretné, ha a közelében gyorsforgalmi út menne el, mert mint mondani szokták: ez felvirágoztatja a település gazdaságát, sokszorosára növeli kilátásait, fejlődési lehetőségeit. Jobb, ha ezt elhisszük, mert sokszor így igaz.

De mi történik, ha egy település mellett 7 autópálya halad, főleg, ha onnan indul és oda is érkezik? Ez a helyzete Budapestnek a 7 autópályával.

Tudták ezt eleink is, hiszen Budapestet Bécs ellensúlyaként, ellenpólusaként, vetélytársaként, versenytársaként képzelték el, már a dualista világban. Emiatt tették szándékosan Budapestet mind a közúti, mind a vasúti hálózat központjává, amelyből sugár irányban mennek ki a közúti és vasúti fővonalak.

A hatás igaznak bizonyult, bevált. Létrejött a mai vízfej, a városállam, amelynek még az említését sem szeretik hallani a hivatalosságok, mert egy korábbi hibás döntéseik következményére emlékezteti a döntéshozókat.

Azóta sem sikerült Bécs fejlettségét még megközelíteni sem, amit illő lenne először is beismerni.

Továbbá be kellene azt is ismerni, hogy Magyarországon a rendkívül torz településszerkezet alakult ki, rendkívüli aránytalanságokkal, egy túlfeljesztett fővárossal és egy nyomorgó vidékkel, mert a főváros évtizedeken át elszívta a fejlesztő erőt, a pénzt a magyar vidéktől.

VII.

Széchenyi javaslata:

„1848. évi XXX. törvénycikk

a felelős ministerségnek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről”

„3. § A ministerium felhatalmaztatik:

hogy Budapestből, mint a haza szívéből a határszélekig irányzandó 6 új vaspályavonalakat, előleges műtani megvizsgálás után, s különösen országos szempontból, figyelmeztelve a helyi körülményekre is, tervezzen, s ha lehetséges ezen irányokban a munkát, különösen pedig Fiume felé, tettleg is, idővesztés nélkül, megkezdesse.”

<https://net.iogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=84800030.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D27>

Ráadásul ezt meg is csinálták!

VIII. Amire egyszer már nagyon ráfizettünk!



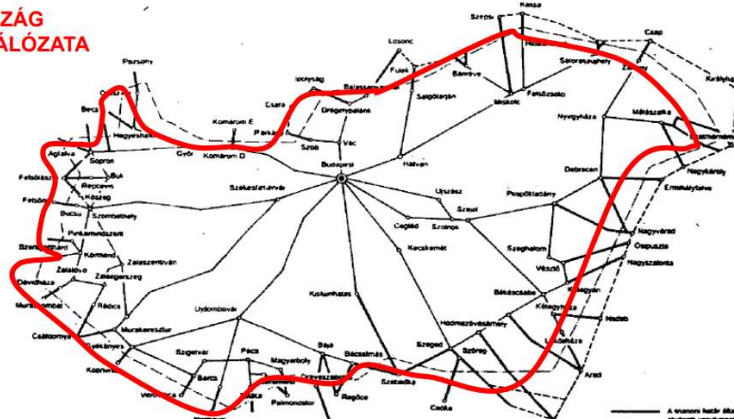
Az alábbi ábrán gyönyörűen látható a Bp.-központú, sugaras vasúti hálózat. Nyilván ezt másolták le az autópályákkal is – nem kellett hozzá nagy fantázia!

Majd, mint minden sugaras hálózat esetén itt is kénytelenek voltak kifejleszteni a gyűrűs vasúti hálózati elemeket.

Ezzel létrejött a sugaras-gyűrűs vasúti hálózat. Ezek a vonalak most mind a határon vannak, de régen nem ott voltak! Mindennek országunkra nézve szörnyű következményei lettek! Jött Trianon!

A HATÁROK MEGVONÁSÁNÁL DÖNTŐ SZEMPONT VOLT A VASÚTHÁLÓZAT

**MEGCSONKÍTOTT ORSZÁG
MEGCSONKÍTOTT VASÚTHÁLÓZATA**



NAGY GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI KÖZPONTOK KERÜLTEK A HATÁRON KÍVÜLRE: KASSA, ROZSNYÓ, LOSONC, POZSONY, MUNKÁCS, UNGVÁR, SZATMÁRNÉMETI, NAGYVÁRAD, TEMESVÁR, ARAD, SZABADKA,

2020.10.15.



Dr Zsáki Tibor: A Trianoni békeszerződés és a magyar vasút



19

AZ UTÓDÁLLAMOK VASÚTI ÉRDEKEI



Forrás: Rubicon, 2010/4-5.

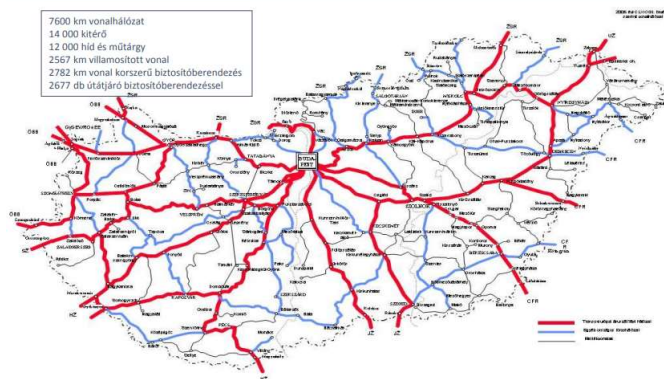
A FŐ STRATÉGIAI OK, AMELY A HATÁROK KIJELÖLÉSÉT MEGHATÁROZTA.

20.10.15.

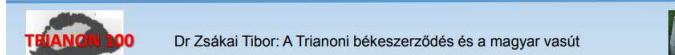
Dr Zsáki Tibor: A Trianoni békeszerződés és a magyar vasút

Trianon a sugaras-gyűrűs hálózatot visszaalakította a régi csak sugarast. A vasúttal együtt azonban országrészek is mentek.

A MAI MAGYAR VASÚTI HÁLÓZAT



RAS HÁLÓZATI SZERKEZETET A TRIANONI SZERZŐDÉS ALAKÍT



Dr Zsakai Tibor: A Trianoni békeszerződés és a magyar vasút

<https://www.ktenet.hu/uploads/Kozlekedesteknikai%20Napok/202010/dr-Zsakai%20Tibor-A%20Trianoni%20bekeszerzodes%20es%20a%20magyar%20vasut.pdf>

Talán feltűnik, hogy a mai határaink nagy részét korábbi vasútvonalaink mentén szabták ránk.



„Ez azt jelenti, hogy Magyarország körül egy, az utódállamokat összekapcsoló, de stratégiai szempontból meghatározó körgyűrű alakult ki. A körvasút olyan nagyvárosokat kapcsol össze, mint Kassa, Nagyvárad, Arad, Temesvár, Szabadka. A körvasút megvalósítása ellehetetleníti a magyar hadsereg esetleges mozgását haránt irányban, csak sugárirányba, az ország központja felé tud mozogni”

„Magyarország történelmének legsúlyosabb eseménye az ország feldarabolása volt. Ez súlyosabb, mint a mohácsi vész, mert azt követően az ország helyre tudta állítani integritását. A vasúthálózat meghatározó tényező volt a határok meghúzásánál. Ennek főként katonai-stratégiai és gazdasági okai voltak. Az utódállamok érdekeit erőteljesen figyelembe vették, míg a magyar természetes érdekeket elemi szinten sem sikerült érvényesíteni. Ennek következménye, hogy jelentős számú magyar ajkú népesség maradt a határokon kívül, illetve a vasútvonalak meghatározták a területkijelölés határait. A következmények hosszú távon, így még ma is érvényesülnek, aminek hatására az ország periferiális területei elmaradottak, az ott lévő vasúthálózati elemek funkcióvesztettek vagy alacsony színvonalon működnek.”

<https://www.sinekvilaga.hu/a-trianoni-bekeszerzodes-es-a-magyar-vasut?index=4>

A fentiek miatt a sugaras-gyűrűs hálózatnak nagyon súlyos a terhe.

IX.

Amikor a Kiegyezés után Budapest helyzetbe hozása volt a cél, akkor jöttek a sugaras hálózatok. Bevetésük félsikert hozott. Kérdés, hogy a haszon vagy a kár lett nagyobb. Az akkori gazdaságpolitikának megfelelően!

Amikor a trianoni Magyarország területet kezdett visszacapni a 2. világháború előtt, azaz a Vásárhelyi-féle első haza autópálya-hálózat kialakításakor, akkor nem volt cél az észak és déli irányú kapcsolatok fejlesztése. Szintén az akkori gazdaságpolitikának megfelelően.

Ma ismét más a gazdaságpolitika, tehát a hálózatainkkal is változni kellene, mint eddig. Amikor az előbbiek fontossá váltak, akkor megint másfajta hálózat alakok kellettek, és nem a magyar határral párhuzamosan keringtetők. Csak ennyit kellene belátni legalább a mérnököknek! Valami miatt nagy erők állnak ellen ennek. Miért? Országunk elemi érdeke lenne e hagyomány folytatása.

Vajon a mai mérnökök hallgatása nem jelenti-e az egyetértést, vagy a mulasztás miatt a bűnrészessé válást? Vajon miféle alkuk köttethettek itt meg? Megvette az ördög a lelkünket? Ha pedig nincs kritikai hang, leírt mérnöki szakvélemény, akkor nincs a mérnökségnek presztízse sem!

X.

Ha sikerülne is leválasztani az M0-át az állami autópálya hálózatról, akkor a már kialakult torz világ miatt a még ezután megmaradó forgalomnagyságok is túl nagy terhelést jelentenének a hálózatról leválasztott M0-nak.

XI.

Az M0 gondjai csak egy része az elszúrt hazai gyorsforgalmi hálózat gondjainak, de annak lényeges része. **A lényeg az évtizedek területfejlettségi aránytalanságainak mérséklése, megszüntetése. Meddig lehet még erről hallgatni és az ellene felszólalókat elhallgattatni?**

Hasonló címmel korábban már írtam dolgozatot, azonban a közben felszínre került új információ alapján kiegészítettem, frissítettem a dolgozatomat.

Az M0 csak egyik gondja, része az elhibázott hazai gyorsforgalmi hálózatnak, mivel országosan ezen a legnagyobb a forgalomnagyság, országosan az M0-on keletkezik a legtöbb torlódás, dugó. Ez a hálózatrész keseríti meg a legtöbb közlekedő mindennapját. Itt a lehet a legnagyobb a környezetterhelés, az akadályozott forgalomáramlás miatt pedig itt lehet az országban a leginkább fenntarthatatlan közlekedés. Véleményem szerint a helyrehozása elkerülhetetlen, és az elsőként megoldandó. Ehhez először a jószándék kellene.

Dixi et salvavi animam meam. Én szóltam ... lelketek rajta, avagy szóltam és megmentettem a lelkeket.

Szeged. 2022. VI. 7.

A frissítés vége, az eredeti dolgozatom kezdete.

xx

A probléma

A média mindennapi témája a fővárosi utak túlterheltsége, mint pl. az M0-é. Ha rajta történik valahol egy baleset, esetleg utat javítanak, aszfaltoznak azonnal beáll a dugó, a sztrók. Ha a gazdaság érhálózatai az utak, akkor a hálózatok hasonlósága miatt, a dugó, a sztrók.

Rengeteg okát vizsgáltak már ennek, de szerintem egy lényegeset nem: a forgalmi terhelés csökkentését.

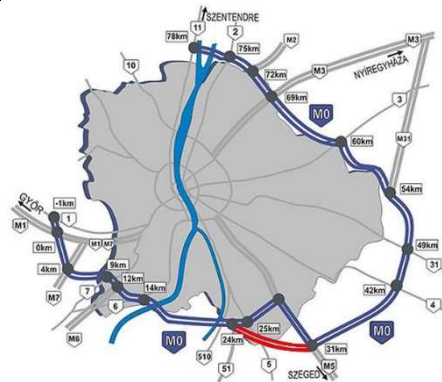
Ma rengeteg közlekedéssel foglalkozó konferenciát rendeznek az országban, de állíthatom: ezeken a **legproblémásabb út, az M0 terheléscsökkentése tabu téma.**

A gond hatalmas, de még beszélni sem szabad, nem illik róla.

Akinek ezen változtatni kellene, lehetne, azok is csak hallgatnak, sőt még a szakmai szervezetek is, annak ellenére, hogy a szemük előtt van az országos úthálózat legkritikusabb eleme.

Az M0 a hazai úthálózat azon szakasza, ahol a legnagyobb a gond, miközben a sohasem volt nagyságú pénzeket mégsem ennek orvoslására használják fel. Minek kell történnie, hogy végre a legnagyobb gondot el kezdjék orvosolni?

Az M0 elemi baja, betegsége



<https://www.origo.hu/itthon/20130831-atadtak-az-m0-s-uj-szakaszat.html>

Az ország legfontosabb autópályái mind a fővárosból indulnak illetve oda futnak be. Nincsenek kevesen: az M1, M2, M3, M4, M4, M6, M7. Tehát 7 nagyon nagy kapacitású útról van szó.

Ezeknek mind az M0 az egyetlen befogadója, ami súlyos elvi, tervezési hiba.

Egy vízűgyes analógia

1879-ben árvíz pusztította el Szegedet, amelyet két folyó okozott.

A belvárosban átfolyik a Tisza, amelybe a várostól északra ömlik be a Maros. Ezek után nyilvánvaló: Szegeden két folyó folyik át. A Tisza medrében a torkolat és a Bertalan – híd között – a Tisza medrében - sokáig elválik egymástól a két folyó. Ebből átlagos esetben nincs gond, de egészen más a helyzet a nagy vizek esetén, főleg ha mind a Tisza, mind a Maros árvízzel éri el Szegedet. Ez történt 1879-ben is. Az történt, hogy a torkolat utáni Tisza folyószakasz a kétféle nagy vizet nem bírta magában tartani, azaz Szegedet elúszott, hiszen a Maros-torkolat alatt és fölött a Tisza vízáteresztő, vízvezető képessége, geometriája egyforma volt, azaz ezek a képességek ugyanolyanok voltak a két folyóra, mint az egyre. Nem következett volna be a tragédia, ha a torkolat után a Tisza folyó befogadóképessége, vízvezető képessége nagyobb lett volna, mint a torkolat előtt.

A hasonlat nyilvánvaló.

A Tiszának megfelel az M0. A Marosnak pedig egy ebbe betorkolló valamelyik autópálya. A kétfajta forgalom nagyság itt is összeadódik, csak nem keletkezik árvíz, hanem torlódás és dugó.

A helyzet annyival rosszabb, hogy nem csak egy autópálya torkollik az M0-ba, hanem több, még akkor is, az újabb becsatlakozások között a korábban befolyt víz egy része közben „eltűnik”.

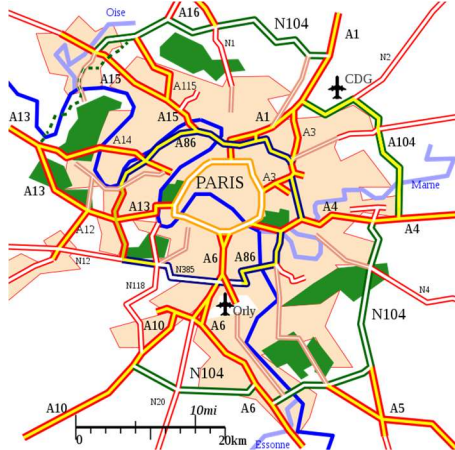
Egy rossz megoldás vonzza az újabb rossz döntéseket

Tény, hogy az M0 az ország legnagyobb forgalmú útszakaszainak egyike, ennek a nagy forgalomnak pedig valahogy össze kell jönni (lásd a több folyó becsatlakozását).

Lehet, hogy más városokban gyűrűk nélkül is vannak dugók, de a gyűrűsöknél, a gyűrűvel ez szinte kikerülhetetlen, szinte beprogramozott.

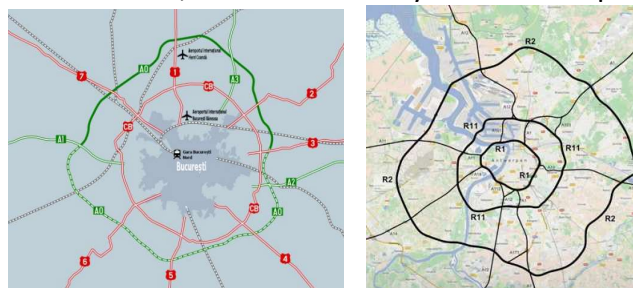
Látható alább, hogy ahol az úthálózat sugaras rendszerű, mint nálunk is, ott megúszhatatlan az ezeket összekapcsoló gyűrű, mint nálunk is, majd még később a még újabb és újabb gyűrűk. A sugaras szisztéma mindenütt kikényszeríti a gyűrűket.

Lásd pl. Párizst, ahol megszámlálhatóan már legalább 3 gyűrű is van:



A legutóbbi siófoki konferencián a négyek között a közúti főosztály vezetője is lobbizott az M0 gyűrű bezárásáért.

Mint mondta, utánanézett és ilyeneket talált pl. Bukarest vagy Antwerpen körül:



Vagy Madridnál, ahol, ahol 4 gyűrűt is terveznek:



[Közlekedésfejlesztés Magyarországon- A közlekedés gazdasági, társadalmi környezete, kihívások-2. rész - YouTube](#)

Ez előadó 50 városi példára hivatkozva – természetesen mind sugaras rendszerű úthálózat volt - mondta el az M0 bezárására vonatkozó ITM véleményt: nincs alternatívája az M0 bezárásának!

Mindezt úgy elővezetve, hogy ennél trendibb valami nem is létezhet, ezért nekünk is minél előbb ki kell építeni a teljes M0-t.

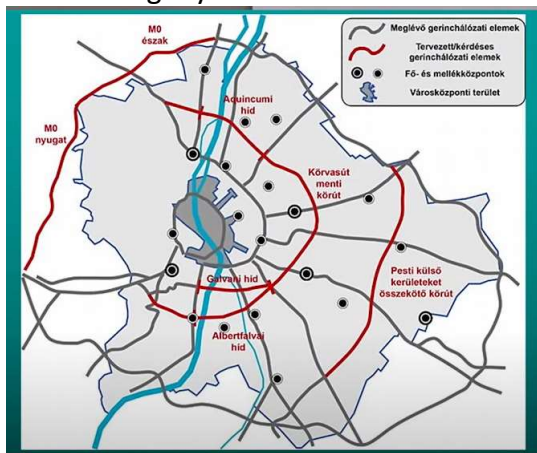
Mintha a gyűrű nem egy valamikori elhibázott lépés törvényszerű következménye lenne, hanem egy nagyon korszerű lépés, mintha ennek elmaradása a szakma egyik nagy hibája lenne!

Végül az előadó hivatkozott az ITM gyűrűsítési tervére, melyet az ITM 2020-ban mutatott be Székesfehérvárott, amely szerint itthon – az ország területén - is még további gyűrűket akarnak építeni.

Lásd alább a 3/2 pontot és rajzot!



Ehhez még jön egy csomó új gyűrű a fővároson belül, a meglévő gyűrűs elemeken túl. A konferencia egy másik előadója által említve, a piros vonalak szerint, melyet csak egy minimális igénynek említett:



[Közlekedésfejlesztés Magyarországon - Új kihívások a közlekedésben - 2. rész - YouTube](#)

Ha elkészülnek mind a fővároson kívüli, mind a fővároson belüli tervezett gyűrűk, akkor Madrid a 4 gyűrűjével elbújhat Bp. mögött. Igaz közben elkészül és befejeződik a az avult, az avított, a mai Köztes-Európába semmiképp sem illő, Monarchiába passzoló magyar gyorsforgalmi hálózat, a sugara-gyűrűs rendszer, melyet már évtizedekkel ezelőtt át kellett volna állítani a rácsos, a raszteres modellre.

Ezt a logikai, tervezési hibát szenvedik el naponta a budapestiek. Mivel a forgalom egyre csak nő, a M0 helyzete egyre romlik.

A javaslatom

Az M0 ma kétfunkciós.

Egyrészt szerves része az állami, az országos autópálya hálózatnak. Másrészt a főváros gyűjtő-elosztó hálózatának is lényegi része.

Végezzünk el egy gondolat kísérletet: varázsolja egy manó fele nagyságúra az M0 mai forgalom nagyságát! Mi történne? Kedvezőbb lenne-e rajta közlekedni? Nyilván sokkal jobb lenne a helyzet! Szinte dugó nélkülivé, folyamatos áramlássá válna a mozgás. Ez lehetett a helyzet akkor, amikor Vásárhelyi Boldizsár professzor úr javasolta az M0 kiépítését. Az akkori forgalom töredéke lehetett a mainak. Nem is lenne semmi gond, ha úgy maradt volna, de ehelyett a forgalom nagyság berobbant.

Majd képzeljük el, hogy a mai forgalom megduplázódna. Ezt borzalmasabb lenne elképzelni, de e felé haladunk! A 7 autópálya gondoskodik erről.

Az pedig ebből leszűrhető, hogy a szolgáltatási színvonalat ALAPVETŐEN befolyásolja a forgalom nagysága. Ne feledjük, mert a továbbiak erre épülnek.

Abban bíztak a hálózat kialakításának megbízói a hálózat kialakításakor, hogy közel a fővároshoz az M0 majd kiveszi, kiviszi azt a forgalmat a fővárosból, amely egyik kerületből a másikba megy, tehermentesítve így a fővárosi belső utakat, de elszámolták magukat. Féltek ugyanis attól, hogy nem lesz majd rajta forgalom. Emiatt lett akkor kétfunkciós az M0. Ma nyilvánvaló: ez nem így jött be.

Mára előállt az a helyzet, hogy az első funkció megöli a másodikat.

Azaz az állami tranzit forgalom lehetetlenné teszi a M0 fővárosi forgalom segítségét. Magyarul: ezt a hatalmas forgalmi terhelést már nem bírja el az M0!

Ezt kellene először beismerni! Hiába volt védnöke a síófoki közlekedési konferenciának a főváros előző főpolgármestere, és hiába ült ott sok fővárosi szakember, a dugó helyzet nem lett, talán nem lehetett téma!

Látni kell, hogy az M0 léte azt a forgalmat is kötelezően beviszi a fővárosba azt a forgalmat is, amelynek ott semmi köze nincs. Mint az úttörő, aki akkor is átsegíti a nyugdíjast, ha nem is akar átmenni.

Ezért nincs más hátra, mint a két funkciót elkülöníteni, szétválasztani egymástól.

Tehát leválasztani az M0-ról az állami autópálya hálózatot, az M0-t pedig átadni a fővárosnak, a fővárosi forgalomnak!

Súlyos fejlesztési aránytalanság, „négy év alatt megduplázódik az autópályák hossza”



<https://www.youtube.com/watch?v=uy0qekOITsk>

<https://www.youtube.com/watch?v=hs7-eORJhrY&t=2742s>

Dr. Mosóczy László ITM-es államtitkár úr szerint az ITM a jelen pénzügyi ciklusban 3600 Mrd Ft-ot költ közútra és 6000 Mrd-ot a vasútra, infrastruktúra (4000Mrd Ft)+a gördülő állományra (2000 Mrd Ft).

Autópálya sűrűségben utolértük Ausztriát, pedig az ő GDP-jük a magyarnak háromszorosa.

„Négy év alatt megduplázódik az autópályák hossza”.

Ezt úgy sikerült elérni, hogy a 3600-ból 2500 Mrd Ft ment autópályára+autóútra. Gondolom, hogy minden említett számban benne vannak a négy-sávosságok is.

Mi értelme volt ennek az aránytalan előre nyomulásnak, arány torzításnak, torzulásnak?

Hogyan bírja majd ezt a megnövekedett hosszat az állam fenntartani?

Tényleg autópálya építésekkel kell a forgalmat a vasútra áttéríteni? Nem emlékszem rá, hogy a hazai „zöldek” hamut szórtak volna a fejükre”

A különbségek a felfogásban, a megítélésben, a probléma megoldásában

Néhány „szereplő”, annak illusztrálására, hogy milyen komplex ez az ügy:

a) A politikum:

a mai, a főváros körüli bonyolult politikai helyzetében, nem biztos, hogy mindenki ugyanúgy látja a főváros gondjait, és azok megoldási lehetőségeit, rangsorolását. A politikai aktorok mintha a megoldás helyett inkább egymás akaratát, ötletét akarnák kioltani, elgáncsolni. Nem számít az sem, hogy ez százezrek életét keseríti meg, naponta.

b) Az ITM:

A korábban már említett „a közúti forgalom vasútra terelése” autópálya építésekkel, igen nagy bravúr volt. Sikerült az „zöldeket” alaposan megvezetni.

Látható bárkinek, a zöldek mégsem látták.

Ideális környezetet alakítottak ki maguknak, mivel mindenféle szakmai és pénzügyi kontroll nélkül dolgozhattak, hiszen pl. teljesen kikapcsolták a közutas szakmát a döntési folyamatokból. Az is látszott, pl. az M9 nyomvonalának azonnali megváltoztatása esetén, hogy egyedül a politikai lobbis „rendkívül szakmai vágyait” hajlandók teljesíteni.

c) A főváros:

Hiába tartanak évente egy csomó közlekedési konferenciát az M0 ügye ezeken még véletlenül sem, még tévedésből sem bukkan elő. Néma csend övezi, nincs itt semmi nézni való, lehet tovább menni - ahogy pestiesen mondják. A 2021-es siófoki konferencia védnöke Tarlós István úr volt, a korábbi főpolgármester, kormánybiztos, aki szintén nem szólt egy jó szót sem városa érdekében. Csak nekem furcsa ez?

Nemhogy nincs itt semmiféle gond, hanem az országos közúthálózat legnagyobb gondját jelenti az M0.

d) A közutas döntéshozók:

Az M0 telítődése, napról napra romló szolgáltatási színvonala, negatív kisugárzása az egész fővárosra, az okozott környezetszennyezés, az így kialakult közlekedés fenntarthatatlansága tabu téma, tekintettel az előző pontra.

Szerintük ilyen probléma, ilyen gond nincs is, pedig nincs olyan napi rádiós hír, ahol ne hangozna el. A gondot legalább 20 éve jelezték előre egyes hálózatfejlesztők, ha a döntéshozók akarták volna, már régen meg lenne oldva, mivel pénz is lett volna rá.

Nem is beszélve az okozott többlet közlekedési költségekre, amit persze ki sem számolnak. Az akarat is ennek megfelelő, de ennek megfelelően a náluk soha nem látott mennyiségű pénz ellenére, erre a témára jóformán nem jut egy fillér sem.

Sőt a helyzet még rosszabb!

Hiszen terveztetik az M1 és az M7 autópályák 2*3 forgalmi sávossá szélesítését. Ez pedig az eddiginél nagyobb forgalmat fog ezeken a pályákon generálni, melyek ennek megfelelően – mivel ezt ráviszik - még nagyobb mértékben fogják terhelni az M0-t, amelynek hosszú szakaszain elfogyott már a kapacitástartalék! A korábbi vízügyi analógia szerint ezzel megnövelik a Maros eddigi árvizét, ezzel Szegedet még nehezebb helyzetbe hozva. Az igyekezet tehát pont szembe megy a józan ésszel.

e) A közúti szakma képviselői:

„Jobb a békesség” elven a hallgatásba némulás sorsuk, pedig a némaság a dolgok elfogadása, a cinkossá válás.

Sem a sokféle konferenciákon, sem a Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozatánál, sem az ún. Közlekedéstudományi Egyesületnél, sem az MTA szakbizottsága előtt nincs ilyen téma.

A közutas mérnökök még arra sem képesek, hogy minderről legalább egy szakmai véleményt, állásfoglalást leírjanak, igaz ehhez fórumuk sincs.

Azonban nagyon nagy ennek az ára, mert a jelenség drasztikusan rombolja, erodálja a társadalom előtt a mérnökség presztízsét.

f) A vasutas döntéshozók:

Igen, elismerik azt, hogy a szintén sugaras vasúthálózat és a főváros vasúthálózata, a fővárosba értelmetlenül bekényszerített tehervonatok nagy száma miatt nagyon zsúfolt.

Igen, kell egy V0 nevű új, terheléscsökkentő vasúthálózati elem, egy teljesen új vasútvonal, mint amilyen a közúti M0, amellyel el lehet kerülni a fővárost. Már többször nekifutottak a témának. Most is tervezetik.

g) Az EU és a legutóbbi zöld ideológiája, a Fit for 55:

Mivel a közlekedési módok között legkisebb kibocsátású a vasút, a közlekedés minden módjánál át kell a forgalmat nyomni a vasútra. Mintha – ahogy fentebb láttuk - azonban az elvek átvezetése, érvényesítése körül baj lenne.

h) A hazai „zöldek”, pl. a Magyar Közlekedési Klub:

Mindenben, mint az EU.

Igen, az M0 zsúfolt, nagy része már telítődött.

De ezt nem szabad újabb közúti elemekkel megoldani, hanem ezt csak vasút oldhatja meg, egy V0. Mindent el kell követni a forgalomnak vasútra tereléséért, mint az EU elvei.

De:

álláspontjuk szerint a vasutasok V0 nyomvonala erre nem alkalmas, mert azt egy teljesen másik vonallal kellene megoldani, a meglévő nyomvonalakra kellene jobban építeni, amelyhez csak minimálisan szükséges beavatkozások kellenének.

Nagy lehetőséget látnak a kamionok vasúti szállításában is.

További eszközként az úthasználati díjak megemelését tartják.

A közúti megoldást csak akkor tartják elfogadhatónak, ha az előbbiek nem válnának be, nem hoznának érdemi terheléscsökkenést.

https://kozlekedesiklub.blog.hu/2021/04/23/v0_ertekes_feljlesztes_vagy_megaloman_penzszoras

Most minden erejükkel támadják a javaslatomat, míg némán követték az autópályák hosszának sokszorozódását. Valószínűen ugyan így követik majd az M0 bezárását is a régi nyomvonalon, mint ott sem lenne érvényes a vasútra terelés.

Arról az elvi kitételről eltekintve, hogy a gyorsforgalmi hálózat tervezési hibáit nem is lehet a vasútra tereléssel javítani, bizony a hibákat ott kellene megoldani, ahol keletkeztek. Sőt!

Előre kellene venni az autópálya hálózat tervezési hibáinak kijavítását, majd csak azután kezdeni a valóban vasútra terelési műveletet, amellyel így már egyet lehet érteni, különösen a teherforgalmat.

Ebből a káoszról lenne szép nyerni!

Ha követnénk a „zöldek” „eljárásrendjét”, akkor a javítási folyamathoz, a hálózat-tervezési hiba kijavításához mennyi idő kellene.

Hiszen a vasutas döntéshozóknak ki kellene egyezni a zöldekkel, hogy legyen egy közösen elfogadott V0 nyomvonal. Mikorra idő kellene ehhez?. Majd megépíteni a V0-t.

Ezután megegyezni a jogászokkal, és módosítani a hazai törvényeket az úthasználati díj emelésére. Az autós szervezetek egy sikítának a sokadik bőr lenyúzása címén.

Közben megépíteni a kamionok vasúti szállítására szolgáló infrastruktúrát.

Végül majd, ha még ezután maradna valami, jöhetnek a közúti hálózatváltozások. Iszonyú nagy tehát a hálózati hibák elkövetőinek felelőssége, mert a kár igen nagy.

Ezzel a folyamattal ez az egész téma valószínűen átkerülne a SOHA sem megoldható kategóriába.

A másik lehetőség az ITM „vasútfogalom átelyezési” eljárása lehetne, amely jóval rövidebb lenne, hiszen nem egyeztetni kell, hanem nagy erővel építkezni, mint eddig.

Egy kisiklató, félrevezető kísérletezgetés

Álságos vita megy az M0 északi és nyugati, ma még hiányzó szakaszának építéséről.

Mintha ez bármit is megoldani az előbbi gondok közül! **Mintha ez lenne az M0 egyetlen gondja.** A nyugati oldali bezárás kisajátította az M0 gondjait magának.

Annyi azonban már most is kiderült, hogy ez is méreg drága valami lenne, a hosszú alagutak miatt. Azokból ugyanis egy rövid 5 km-es szakasz is elvihet akár 200 milliárd Ft-ot (40 milliárd Ft/km fajlagos költséggel számolva), ami már egy Duna-híd ára.

Az én javaslatom is sokba kerülne, de nem lehet eltekinteni attól, hogy a két drága megoldás közül mit hoz az egyik és mit a másik! Mit és mennyit oldana meg az egyik a bajok közül és mit a másik!

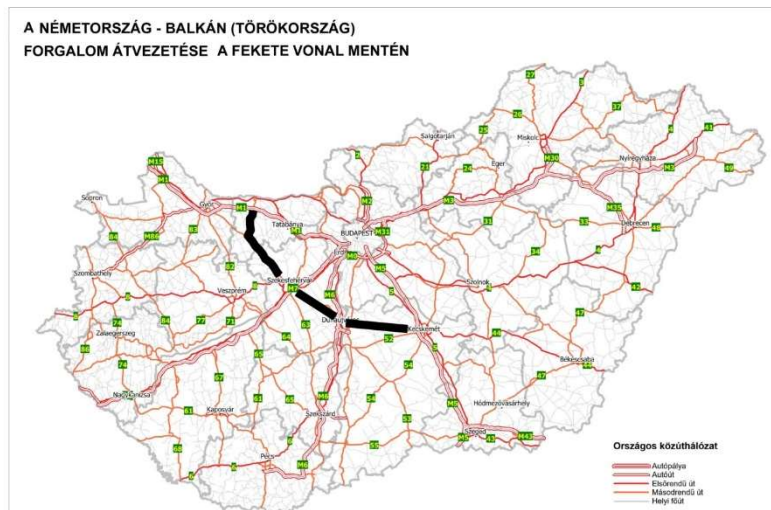
A gyűrű ilyen bezárása ugyanis az ország legdrágább útszakasza lenne, de gondok nagy része a megépülte UTÁN is megmaradna.

Az is nyilvánvaló, hogy az M0 észak és nyugati szektora nem lenne más, mint közvetlen kapcsolat kiépítése az M1 és az M3 autópálya között, mely ellen minden más forma esetén élesen tiltakoznak a közutas döntéshozók! Miféle kettős mérce ez?

Van olyan elképzelés is, miközben sokan a normális megoldás mellett állnak ki, amit tartalmaz az érvényes OTrT: hogy épüljön meg a megszokott, régi nyomvonalról kitért nyugati szektor az M10 és az M100 vonalán, de közben épüljön meg az M0 északi és nyugati szektora is, a régi nyomvonalon, autóút paraméterekkel, **csak ne nevezzék az autóútnak!** Azért mert ezt mondjuk tulipánnak fogják hívni, az még ugyanúgy szennyez, mintha a rendes nevén neveznénk.

Ezek után nézzük a lehetséges közúti hálózatjavítási megoldásokat, a leválasztási, a szétválasztási, közutas terheléscsökkentési lehetőségeket

1. a német (EU)-török (Balkán) irányú tranzit leválasztása; közvetlen kapcsolat az M1 és az M5 között a Komárom-Székesfehérvár-Dunaújváros-Kecskemét nyomvonalon



(saját készítésű rajz-RM)

A hazai tranzitforgalmak közül ez az irány a legnagyobb. Ez több évtizede ismert tény, tehát, ha lenne akarat, már akár meg is lehetett volna valósítani! Érdekes, hogy a rengeteg autópályára jutott pénz, erre semmi!

Ezt a hatalmas tranzitot ma teljesen értelmetlenül terelik be a fővárosba, mert ezek egyike sem akar a fővárosba menni. Nekik ugyanolyan nyűg oda menni, mint a fővárosiaknak ezt eltérni.

Az elkerülő úton vezetve felszabadul az M0 legforgalmasabb déli szakasza az M1 és az M5 között, de nem csak ennyi: ezen felül még az M1 Komárom-budapesti és az M5 Budapest-kecskeméti szakasza is tehermentesülne, melyekre a tehermentesítés szintén ráfér.

A kiemelt fontossága ellenére még a tervezése is bukdácsol a futottak még kategóriában.

Ma adott, de nagyon régóta szinte kihasználatlanul áll a dunaújvárosi Pentele-híd, amely így szerephez jutna.

A nagy tranzitnak ez a természetes nyomvonala, annak a fővárosba bevitel hosszönvekedés.

Mindenképpen ezt az átkötő utat kellene az országban LEGELSŐKÉNT kiépíteni, mert ezzel lenne leghatékonyabban mérsékelni az M0 forgalmi terhelését.

2. A mai M6 autópálya kivitele az M0 gyűrűről.

Molnár László Árpád, a FŐMTERV volt elnök-vezérigazgatója évtizedek óta próbálja elfogadtatni az M6 korrekcióját Budapest mellett: az M6 ne menjen be az M0-ba, mint ma, hanem a Duna-menti déli szakasz menjen tovább északra, de az M0-on KÍVÜL, attól nyugatra, Esztergom felé, keresztezve az M1-et.

Ma talán megvalósul az esztergomi autópálya M100 néven. A gond az, hogy ehhez Esztergomnál nincs híd, tehát itt is zsákutca épül majd autópályából.

A híd pedig Komáromnál épült meg, de ott meg nincs hozzá autópálya. sem alulról, sem felülről. Hogy ez mitől következetes hálózatfejlesztés?

Az ötlet érdeme, jelentősége az, hogy itt jelent meg először az M0-t elkerülés gondolata. Ez kiáltalánosítható: az állami autópálya hálózat menjen a mai M0-on kívül!

Az alábbi képen a mai M0 szürke színű.



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

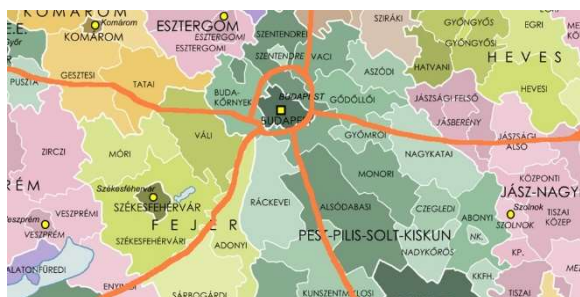
3. Az M1 és az M3 közvetlen összekötése az M0-on kívül!

Ez egy olyan nyomvonal, kapcsolat, amelynek szükségességét a hivatalos hálózattervezők a leginkább támadják! Számomra ez teljesen érthetetlen.

Az alábbiakban főleg olyan nyomvonal változatokat mutatok be, amelyeket tőlem függetlenül valakik már kitaláltak, javasoltak, és amelyek kimondatlanul is az M1 és az M3 közvetlen összekötését szolgálják.

Látható: a teljes tagadás ellenére sok szakembert foglalkoztatott már a téma!

A Vásárhelyi Boldizsár-féle – az első magyar autópálya hálózatot megfogalmazó - 1941-es gyűrű javaslat – egy álló ellipszis, a mai eldől t krumpliszsákkal szemben - ez volt: **(mellékesen jegyzem meg, hogy az M0 ötlet 1941-ben még életképes lehetett, mert a nagyon kis forgalom nem okozott volna rajta dugókat. Az M0 legnagyobb baja, hogy közben a forgalom azóta a többszörösére nőtt, amit már csak nyögvenyelősen képes kiszolgálni)**



http://pestbuda.hu/cikk/20181017_mo_epites

Látható az, hogy az M1-nek illetve az M3-nak megfelelő vonalak majdnem szemből futottak be az AKKORI gyűrűbe, és ami még lényeges: annak az alsó harmadába.

A megvalósult ettől alaposan eltér, lásd a dolgozat első rajzát, amely módosítás súlyos tervezési hiba volt, sajnos, melynek most kellene megfizetni az árát!

Az eredeti elképzelés szerint könnyű lett volna az M1-ről átmenni az M3-ba!
De nem!

Az új, a mai M0 gyűrűn az M3 csatlakozást jóval északabbra építették meg, mint az M1-ét.

Valójában a fentebbi rajz szerinti állapotot lenne célszerű visszaállítani, tehát azonos szinten tartani az M1 és az M3 csatlakozási pontját, de az M0-on kívül.

A hibát viszonylag gyorsan észlelték, ezért kárenyhítésként behúzták az M31-et, a sarok levágásaként. A valós kár azonban később jelentkezett, az M0 északi és nyugati zárásakor.

Könnyű észrevenni, hogy az M0 északi és a nyugati szektor építési célja sem más, mint az M1-M3 összekapcsolása!

De micsoda áron? Természetvédelmi területeken át, alagutakkal, rettenetes költséggel.

De a nevén nevezni!

Igazolódik az is, hogy egy hibás döntést általában egyre újabb, és még hibásabb döntések követnek.

Nem lenne jobb ehelyett visszatérni a déli összekötéshez, azaz az eredeti elképzeléshez?

3/1. Egy Pest megyei önkormányzati elképzelés

Az alábbi rajzon feketék az állami autópályák, így az M1, M0, M3, M5, M6, M7. Az M6 már az M0-on kívül fut feketeként.

Ebből ágazik ki a Százhalombatta felirattól egy barna vonal Dabas és Nagykáta, majd Hatvan felé az M3-ig. Ez a barna vonal lehetne a közvetlen M1-M3 összekötés, mint új autópálya szakasz.

Akik ezt tervezték, nyilván megnézték, hogy a nyomvonal elképzelhető-e, megvalósítható-e.

A vonal kulcseleme a Duna-híd helye.

A tervezők ezen nyomvonalat megvalósíthatónak találták.



https://mtvsz.hu/dynamic/mtsz_prezentacio.pptx
www.terport.hu/webfm_send/2263

3/2. A mai legújabb hazai sugaras-gyűrűs minisztériumi koncepció

Mint láthattuk, a minisztérium képviselői nem tudnak elszakadni a sugaras-gyűrűs hálózati elképzeléstől.

Mivel elkészültek e hálózat sugaras elemei, most akarnak belekezdeni a gyűrűk építéséhez. A koncepciót 2021-ben ismertették a minisztérium képviselői Székesfehérváron, majd Szegeden és Siófokon.

Az alábbi rajz színes vonalai mind a minisztérium által TERVEZETT nyomvonalak! Ha gyűrűnek nevezik, semmi gond vele, ha viszont M1-M3 kapcsolatnak, akkor átok rá, pedig a Bp-hez közeli vonalak mind lehetnének az M1-M3 közvetlen összekötései!

A tervezett gyűrűk rajzán látszik a fekete és a piros színű. A fekete a mai M0. Ezen KÍVÜL fut a piros gyűrű. Ez nyugaton túlnyúlik ugyan az M1-en, keleten pedig nem éri el az M3-at, de új dunai keresztezést tartalmaz. A Csepel-szigetet középen keresztezi. **A piros vonalat e koncepcióban második gyűrűnek és nem M1-M3 közvetlen kapcsolatnak nevezik, de a funkciója AZONOS.**



<https://hungarokamion.hu/2020/08/29/mosoczi-elkezdodott-az-m81-es-gyorsforgalmi-ut-tervezese/>

<https://www.szekesfehervar.hu/m81-negyedik-fehervari-m7-es-csomopont-epitese-is-resze-a-81-es-negysavositasanak>

3/3. A V0 vasúti hídja melletti nyomvonal

A V0 ugyanaz az MÁV-nak, mint a közútnak az M0. Közelítő nyomvonalát mutatja a következő ábra.

Nem célozom állást foglalni a V0-lal kapcsolatban, mert az a vasutasok dolga. Én csak egyetlen momentumot emelek ki az egészből, akár lesz V0, akár nem. Nekünk érdekes a V0 és a Duna keresztezési pontja, amely mostanság pontosul.

Mivel nem egyszerű a Csepel-sziget rengeteg hídépítést akadályozó kötöttsége miatt ott hídhelyet találni, a vasutas tervezők ebbe fektetett munkáját javaslom átvenni, hiszen a V0 hídhelye MELLÉ lehetne tenni az M1-M3 kapcsolatot biztosító autópálya hidat. Akár lesz melletts vasúti híd, akár nem!

https://hu.wikipedia.org/wiki/V0_vas%C3%BAtvonal#/media/F%C3%A1jl:V0_vas%C3%BAtvonal.svg



V0 és vasúti hídja Ráckeve mellett, innen Kiskunlacháza-V0-belgrádi vasút

<https://www.youtube.com/watch?v=hs7-eORJhrY>

3/4. A Galváni-híd tervezésekor feltalált lehetőség

„Az M1-estől akár az M3-asig is elérhet a Galvani-híd közlekedési folyosója”.

„Ezt a vonalat folytatva a szakértő egy olyan folyosót vázolt fel, ami összességében az M1-M7 bevezetőjétől egészen az M3-asig biztosítana átjárhatóságot.”

<https://magyarepitok.hu/utepites/2017/07/napi-42-ezer-autoval-csokkenhet-a-fovarosi-hidak-forgalma>

Annak ellenére beírtam ezt egy változatnak, hogy szerintem ez a nyomvonal alkalmatlan lenne autópályának, a hosszú átkelési szakasz miatt. De a gondolat dicséretes, mert szükségesnek tart egy ilyen is, tehát még erre is gondol.

3/5. Zöldi Péter úr javaslata

Három részes dolgozatának címe - **Mitől torz képződmény az M0?** - nagyon pontosan érzékelteti az M0 helyzetét, állapotát.



<https://iho.hu/hirek/mitol-torz-kepzo-dmeny-az-m0-1-resz-a-kozpontossag-171003>

Ez a változat tervez legnagyobb hosszon új szakaszokat az új M1-nek és az új M3-nak, mivel a fővárostól messzire válik ki az M3-ból és a fővárostól messzire jön vissza az M1-be.

A 3. pontot összefoglalva jól látszik, hogy

- az M1-M3 közvetlen és az M0-on kívüli összekötés nagyon régóta foglalkoztatja a műszakiakat, és nem annak nevezve is sokféle elképzelésük van!
- Két lényegi része van a feladatnak, amelyben eltér az öt előbbi változat:
 1. hol legyen a kapcsolat új Duna-hídja?
 2. Ettől a Duna-hídtól keletre és nyugatra mekkora távon kapcsolódjon be az új hídon átmenő nyomvonal a régi M1-be illetve az M3-ba? Van olyan változat, ahol ez rövid, de van, ahol hosszú.

Nyilván ettől függ a majdani költsége, amellyel majd összevethető az M0 északi és nyugati szektor építésének már majdnem ismert költségével.

- **El kellene ezeket dönteni, majd nekiállni a nyomvonal tervezésének!**

A mai világban azon is illő lenne elgondolkodni, hogy

az M0 mai és egyre növekvő forgalma miatt lehet-e ezt még kellően „zöld” megoldásnak tekinteni, illetve azon, hogy ez egy fenntartható közlekedési forma-e még? Itt miért ne számítana ez két mai szempont, amikor manapság minden erről szól?

Már ma is egyre sűrűbben áll be a sztrók, a dugó, a forgalom folyamatos haladása már ma is csak egy vágyott idea.

Már emiatt is – nem is említve a kapacitással kapcsolatos dolgokat - azonnal el kellene kezdeni beavatkozni.

Az M1-M3 közvetlen kapcsolat érteleme

jól látszik az előbbi rajzon:

az M1-M3 új nyomvonalába délről több meglévő autópálya (M4, M5, M6, M7) úgy tud bekapcsolódni, hogy a csatlakozási pontok is, és ezen autópályák maguk is, kívül maradnak a mai M0-on!

Ha az előbbiek megvalósulhatnának, a mai M0 lényegesen felszabadulna a terheléstől és könnyebben látná el a fővárosi feladatait, ami a cél volt.

Nyilvánvaló, hogy a nagy csöndöt, az agyonhallgatást meg kellene törni, tervezést mielőbb el kellene kezdeni.

Elfogadhatatlan, hogy az ország legtöbb gondot okozó szakaszának javítása helyett kis kapacitáskihasználtságú autópályák, négsávosságok készülnek rengeteg pénz elégetésével.

Mivel a minisztérium ebbe magától nem hajlandó belekezdeni – hiszen erre semmi sem készíti – nagy szükség lenne az érintett közösséget képviselő főváros aktív beavatkozása, a fővárosi szakmai szervezetek bevonásával.

Szeged, 2022. III. 3.

Szeged, 2022. IV. 25.