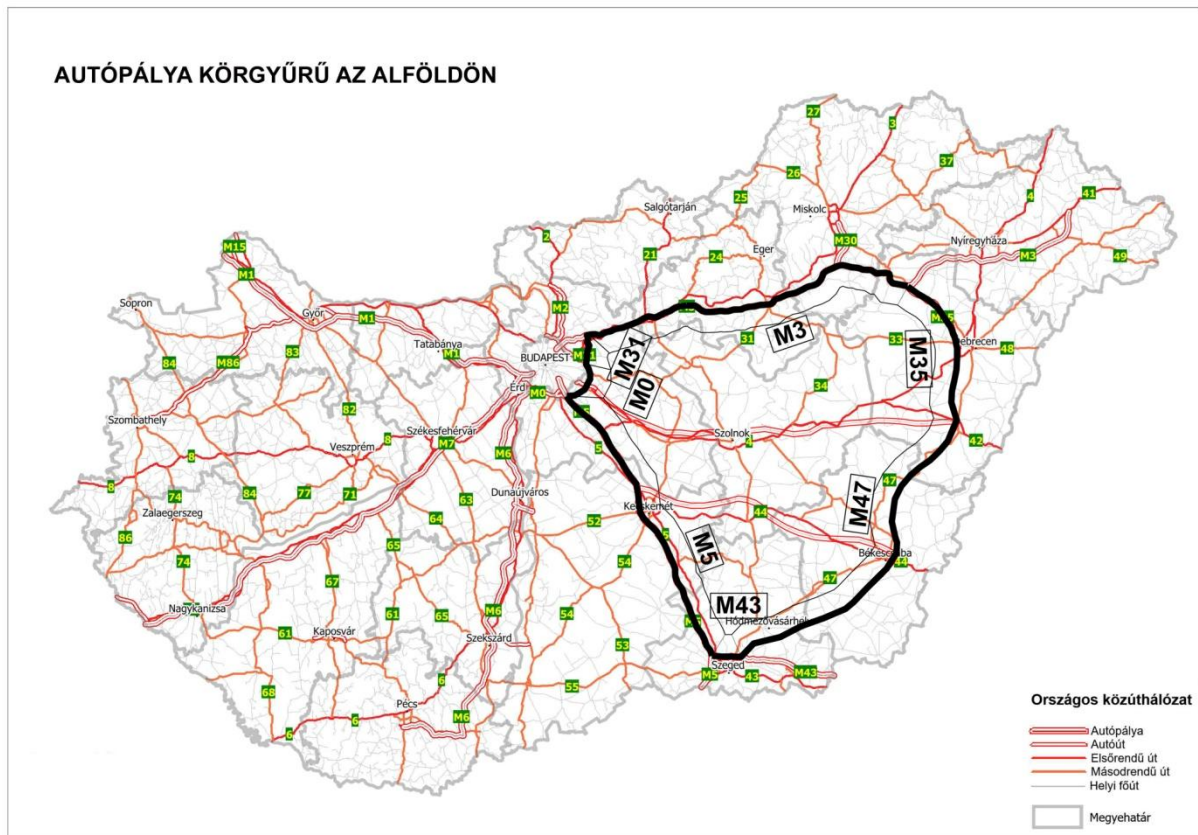


Körgyűrűsítés – töretlen lendülettel

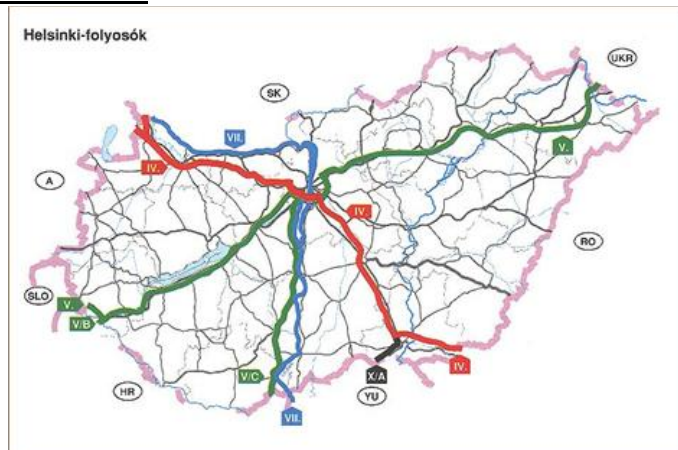
dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

A magyar abszurd

Nem csak az M0 körgyűrűvel vagy az M9-M47 körgyűrűvel kínlódik az ország, hanem ezerral készül az M47 tervezett megépítésével az alföldi gyorsforgalmi körgyűrű. Igaz kimondatlanul. Csak ezt nem lehet tudni, hogy miért? **Ez a torzó, a maszatolás, a következetlenség, a rögtönzés, a tohonya gondolkodás emlékműve lesz.** Azt hiszem, hogy ekkora badarság egész Európában nincs! Tessék ezt egy ideig nézegetni! Ez a magyar abszurd!



A kezdő bűn

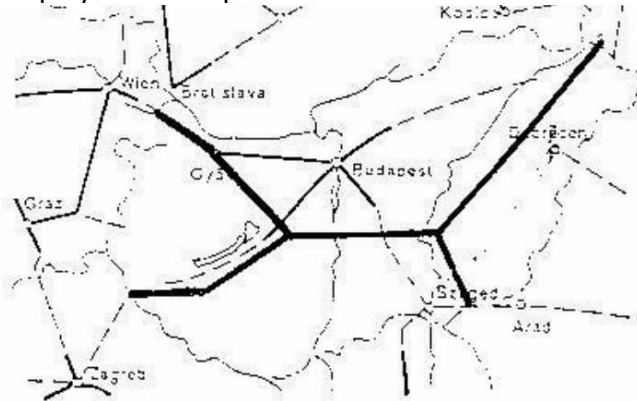


TEN és TINA
- az országokat átszelő
közlekedési folyosók

Fleischer Tamás
MTA Világgazdasági Kutatóintézet

,2003.

Nyilvánvaló volt már jó időben az, hogy Magyarországon a legnagyobb forgalmú irányok az átlós irányú nemzetközi tranzitok lesznek. Ez a kettő, a piros és a zöld vonal. Ezt az idő is igazolta. A súlyos elemi hiba az a döntés volt, amely alapján ezeket átvezették az M0 vonalán. Valójában a jó válasz a „boríték hátulja” ideológia lett volna. Bizony építettek sok pénzért értelmetlen autópályákat Budapest körül:



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

- első elem a kelet-nyugat irányú tengely, mely a Kecskemét-dunaújvárosi pontokra illeszkedett volna,
- második elem: az északnyugati átló,
- a harmadik elem a délnyugati átló,
- a negyedik elem a délkeleti átló,
- az ötödik elem az északkeleti átló.

Ezt dobtuk el, de valószínűen előbb-utóbb rákényszerülünk a kialakítására, akár tetszik, akár nem.

Bár tagadták, az előbbi struktúra sok eleme már most készen van. Hiszen a délnyugati átló az M7, az északnyugati átló egy része az M1, a délkeleti átló az M5. Legrosszabb helyzetű az északkeleti átló van.

Mindennél fontosabb az alábbi, ma még hiányzó (fekete színű) útszakaszok minden előtti megépítése, hiszen az hálózat valódi közepe így válik a lehető legteljesebbé!



A teljes délkeleti átló (M7) után teljessé válik az északnyugati is (M1-13-81), a középső vízszintes darab is Dunaújváros és Kecskemét között, és már így is végleges délkeleti átló is (M5). Már csak az északkeleti átlót kell majd ezek után megoldani. Az előbbi ábra szerinti építéssel a rendszer 5 eleméből 4 kész lesz.

A tévedés beismerése után nincs fontosabb a minél előbbi kiépítésnél!

<https://magyarnemzet.hu/gazdasag/epulhet-kecskemétig-az-m8-as-7069115/>

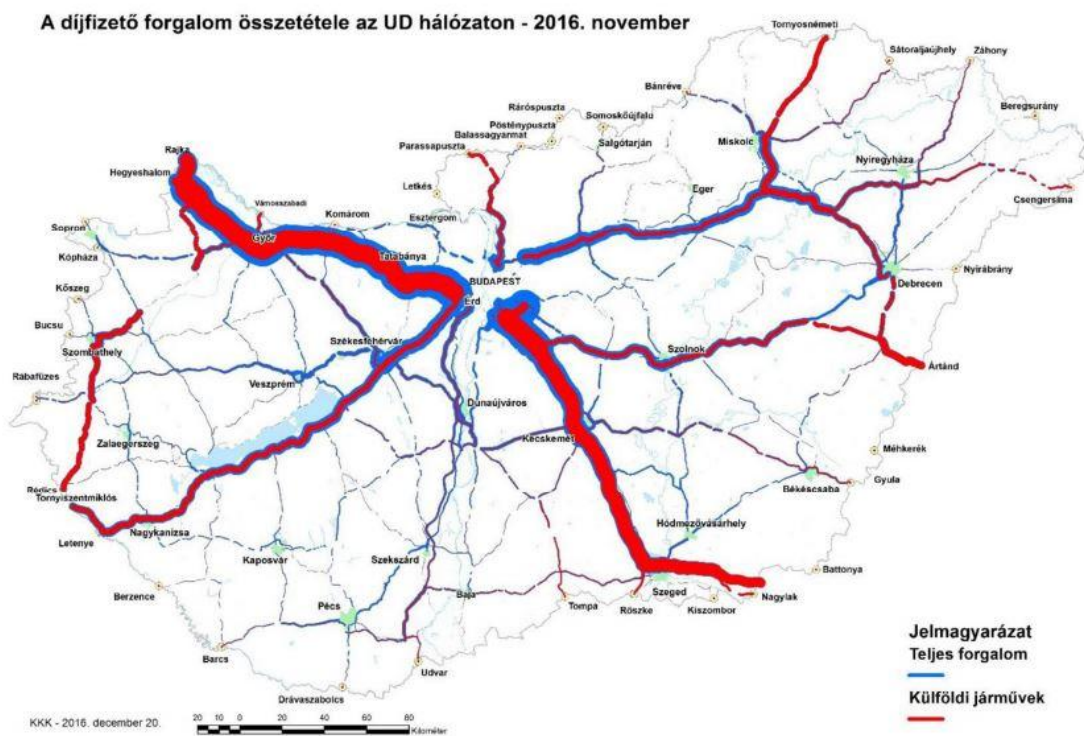
<https://www.feol.hu/kozelet/helyi-kozelet/negysavos-81-es-fout-m8-as-autopalya-3050753/>

Sajnos az előbbi ábra szerinti átkötés nem jelent megoldást az M1-M3 közvetlen kapcsolatára, még akkor sem már készen lenne a „boríték” ábra északkeleti átlós ága sem! Ez túl nagy kerülő lenne a mai M0-hoz képest, tehát valószínűen a kamionok az M0-on maradnának.

Tehát mindentől függetlenül nagy feladat az M1 és az M3 közötti rövid, és az M0-on kívüli, kapcsolat megkeresése!

Emlékeztetőként:

a) egy következményábra, a forgalomáramlási:



<https://g7.hu/kozelet/20180814/evi-54-milliardot-keres-az-allam-az-m1-es-autopalyan-megis-majd-szetesik/>

A piros a külföldi, a kék a hazai használó. Ugyan miért lenne érdeke a pirossal jelölt hatalmas külföldi forgalomnak minden áron bemenni Budapestre, az M0-ra? Ugyan miért lenne érdeke ugyanez a budapestieknek?

b) Az M0-ra vezetés kiagyalói hatalmas bűnt követtek el, mely ma már teljesen nyilvánvaló! Nem lehet itt dr. Vásárhelyi Boldizsár 1941-es elképzelésére mutogatni, hiszen onnantól a hazai alaphálózat kiépítéséig százszor ellenkezőjére fordult a világ, mindannyiszor átrendezve a forgalmi fő csapásirányokat, arányokat.

A mai rettenetes kamioncsorda elképzelhetetlen volt.

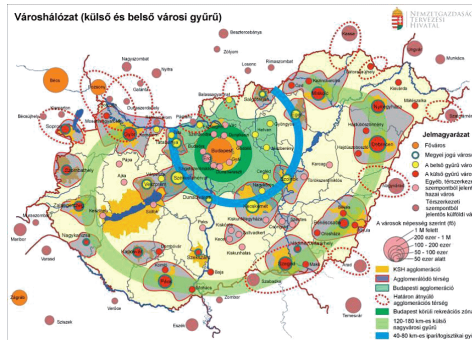
Elképzelhetetlen volt akkor a világ politikai, gazdasági átrendeződése, melyet az autópálya-hálózatnak követnie kellene. Ezek mind, mind újabb főirányokat határoznak meg. Így lettek mára fontosak az észak-déli irányú utak is.

A hiba az alapötlet mechanikus lekövetése volt és az aktuális valóság figyelmen kívül hagyása. Már eddig is sok szenvedést és kárt okozott, valamint nagyon sokba fog kerülni a téves döntés hatásainak enyhítése.

- c) Itt az alkalom az elhibázott M6 egyik következményének igazolására
Csak rá kell nézni az előbbi ábra M6-ot mutató részére, mely után hihetővé válik:
„ az M6-os viszont számításaink szerint évi 50 milliárdos veszteséget termel – változatlan forgalom esetén még további 22 évig.”
Mennyi is $22 \cdot 50$? Ez kerekén 1100 milliárd Ft!
„Nem meglepő módon az M6-os autópálya mérlege katasztrofális. Ráadásul itt nemcsak a megépítés költségeit kellett megfizetni, hanem egy 30 éves fenntartási és üzemeltetési szerződés keretében évi 60 milliárdot fizet az állam a 2010-es átadás után 30 évig. Ha ezt is figyelembe vesszük, akkor nem érdemes a megtérülés szót használni.”
Újabb hatalmas állami veszteség a téves döntés miatt!
De ma is épül az M6-2, az M44!
„Épülnek viszont olyan utak, amik borítékolhatóan súlyos, milliárdos veszteségeket okoznak majd. Az M44-es gyorsforgalmi út például Kecskemét és Békéscsaba között 79,4 kilométeren, három ütemben épül, összesen 145,7 milliárd forintért. Ha lesznek matricás bevételek is, akkor becslésünk szerint évi mintegy 3 milliárd forint lehet az M44-es használatáért beszedett díj, ami azt jelenti, hogy 50 év alatt jön be az építés ára. Ebben azonban nincsenek benne a kamatok, a fenntartás és a 30 évente esedékes nagymértékű átépítés költségei, amelyeket ha mind figyelembe vesszük, akkor biztosan csak a veszteségeket termeli majd az államnak a sztráda.”
Ráadásul ez egy Gyulánál koppanó zsákutca, ugye autópályából! **Van itt pénz, csak rosszul használja a döntéshozó, bakit baki követ!**
- d) Hazug a mese is az autópálya térségfejlesztő hatásáról! Lehet, hogy van, de sokszor meg nincs!
„Az autópályákat sokan ugyan a térségfejlesztés elengedhetetlen eszközeinek tekintik, de a továbbra is gazdasági gondokkal küszködő Pécs esete mutatja, hogy egy sztráda önmagában semmit nem old meg. Érdekes kérdés, hogy milyen eredményeket lehetett volna elérni, ha az M6-os helyett az arra kifizetett évi 60 milliárd forintot Baranya és Tolna megyékben más fejlesztésekre költik.”
<https://g7.hu/kozelet/20180814/evi-54-milliardot-keres-az-allam-az-m1-es-autopalyan-megis-majd-szetesik/>
Megjegyzem az M5-nek Szegeden is nulla a hatása, a város az autópályából semmit sem profitált, bár nagy könnyebbség, hogy a nemzetközi tranzit nem gázol át a városon.
- e) A körgyűrűs autópályás logika magával rántotta a gazdaságpolitikát is. mindenütt és minden mennyiségben körgyűrű:

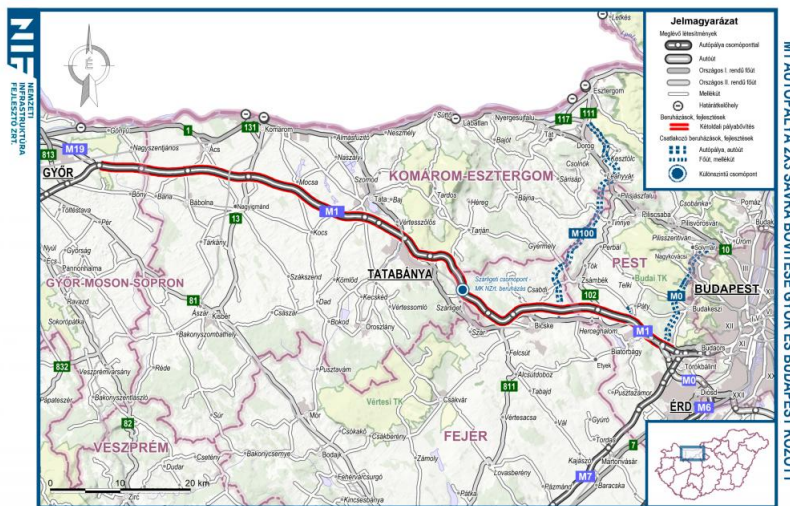
A következő rajzon jól látszik a Budapesten lévő, középzöld színű, az ország közepére elképzelt kék színű és végül az országhatárt követő világoszöld gyűrű. Látható a fejlődési régiók önkényes lehatárolása, mely a koncentrikus körökhöz való igazodás követelménye.

Nagyon fontos, hogy a Komárom-Székesfehérvár-Dunaföldvár-Kecskemét útvonalnak semmi köze Ne legyen az előbbi kék gyűrűhöz!



<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A14H0001.OGY&txtreferer=A160007.NFM>

- f) Az M1 kapacitásbővítése, sávszámának irányonkénti 3 sávra növelése az M1-13. számú út kereszteződésétől (Komárom) Budapestig későbbre halasztható.



- g) Kedvezőbb lett volna az M8 továbbvezetésére az M4 felé, ha **a dunaújvárosi híd a várostól északra épült volna meg**. Székesfehérvártól délre, Dunaújvárostól északra, köztes vonalon, távol a Balatontól. Elkerülhető lett volna a nagy horpadás a nyomvonalon. Így most belefut a zsákutcás M44-be, a sehová sem vezető zsákutcába, az M4 helyett, ahová való lenne!



<https://www.agdkozpont.hu/m8-as-autopalya-hatasai-es-lehetosegei-a-balatoni-regio-fejleszteseben/>

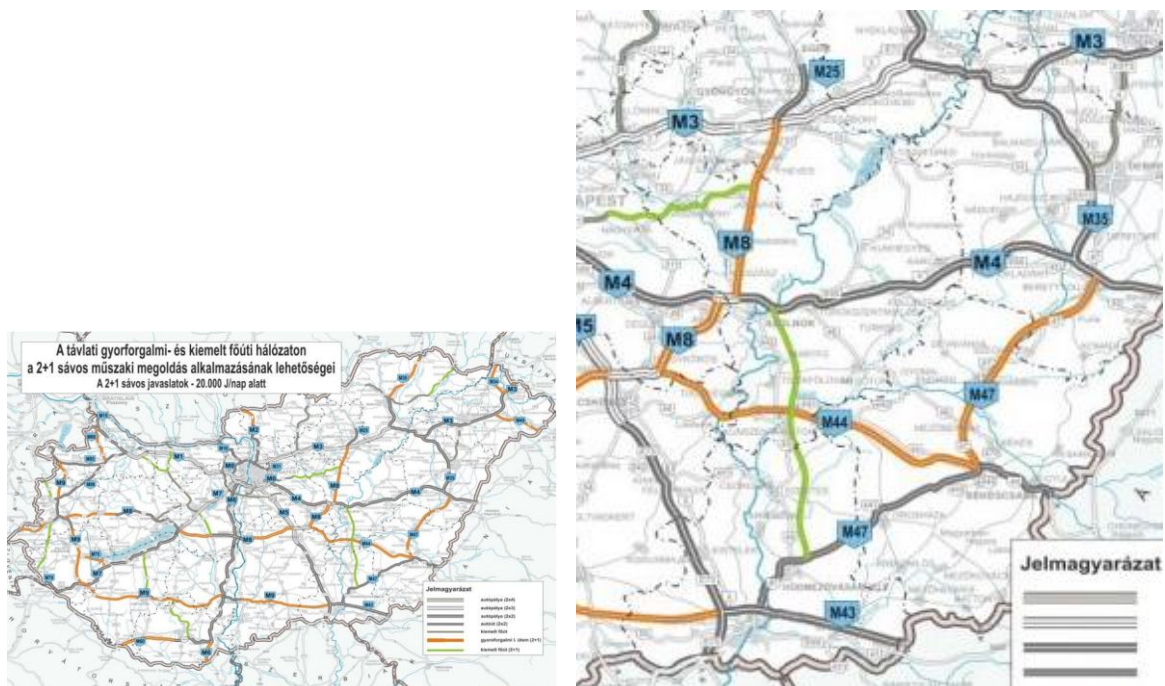
h) Dirib-darab vonalacskák, főhálózati elemekből, melyek nem folytatódnak egymásban, folyamatosan nem mennek egymásba, nem folytatásai egymásnak:

Az alábbi rajz 2017-es. Ekkor még az Alföldre az alábbi elképzelés létezett:

- az M3 és az M4 autópályák között már elkészült sajnos az M35, és még képen volt az M8 sárga színű darabja.
- Az M4 és az M43 közötti sávban volt egy zöld vonal ún. kiemelt főút, mely nemrég még gyorsforgalmi hálózat elem volt, és az M47.

A zöld vonalra nézve rögtön látható a baj: a zöld vonal nem folytatódhat a felette lévő sárga M8-ban, mert az az M4-nél eltörik, szétszakad.

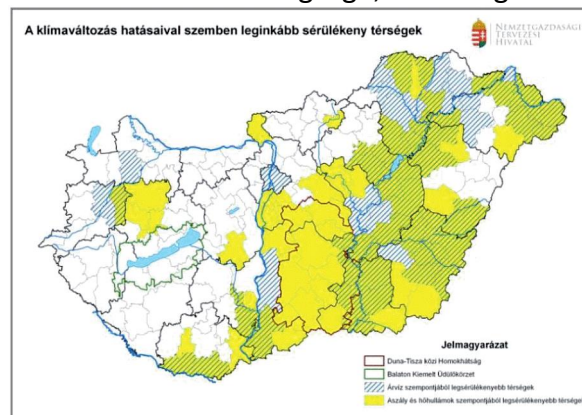
Látható: a zöld-sárga vonal elképzelt, később építendő vonal. Mellette pedig megépült az M35. Ezek építési költségéből bőven megépülhetne a kettőzgetések helyett az egyetlen normális vonal. Arról pedig nem is írva, hogy az M47 nyomvonal egy alföldi síkságon az autópálya tengely paródiája!



Forrás: Magyar Út- és Vasúti Társaság – Magyar Mérnöki Kamara: 2+1 – 1+2 sávós problémakör a hazai gyorsforgalmi utakon és autópályákon

<https://cyberpress.hu/autouton-a-balaton-fele-es-tovabb-erre-meg-sokat-alszunk/>

i) Az Alföld aszály, és soha nem volt melegségű, tartósságú forróság sújtotta terület.



<https://net.iogtar.hu/jogszabaly?docid=A14H0001.OGY&txtreferer=A1600007.NFM>

Magyarul: annyira nincs víz, hogy az Alföld egyre jobban kiszárad. A Duna-Tisza Közé pedig félsivatagosodik.

Ez tény.

Tény az is, hogy az országból fokozatosan tűnnek el a vízhiány miatt a bükkerdők, a lúcfenyvesek, a gyertyános tölgyesek. Az erdőből előbb erdős-sztyepp, majd fátlan, füves pusztaság, azaz sztyepp lesz. A teljes Alföld sztyeppé válik.

Ha ezek a fafajok eltűnnek, velük együtt tűnnek el a hozzájuk kötődő, velük egy életközösséget alkotó lágyszárú növények és rovarok is!

A Duna-Tisza közti homokhátságon a régi tavak százai száradtak ki. A talajvíz méterekkel lentebb került, mely a növényeknek követhetetlen.

Tény az, hogy egyre nehezebb kukoricát, búzát és krumplit termelni. Egyesek szerint a krumpli is eltűnik az országból.

Tény az is, hogy a magyar mezőgazdaság megőlése céljából az Alföldet is teleszörták mondvacsinált „természetvédelmi” területekkel, mely kötöttségeket a Földhivataloknál azonnal kőbe véstek a tulajdoni lapokon, a gazdák tiltakozása ellenére.

Előállt az a helyzet, hogy a kiszáradt tó helyét szigorúan védik az ott már rég nem lévő halak, víziszárnyasok miatt. Védik azt, ami ott sincs!

Az Innovációs és Technológiai Minisztériumnak, mint a másodikként az Agrármin. után) legsúlyosabban sújtott minisztériumnak, kezdeményezni kellene a természetvédelminek csúfolt területek felülvizsgálatát. Egy csomó helyen az aszály miatt biztosan okafogyottá lett a védelem, tehát fel kell szabadítani! A vizsgálatot az előbbi térkép sárgával jelölt foltján azonnal el kellene kezdeni.

A lila, púpos krokodilok élőhelyét csak addig kellene védeni, amíg azok ott élnek.

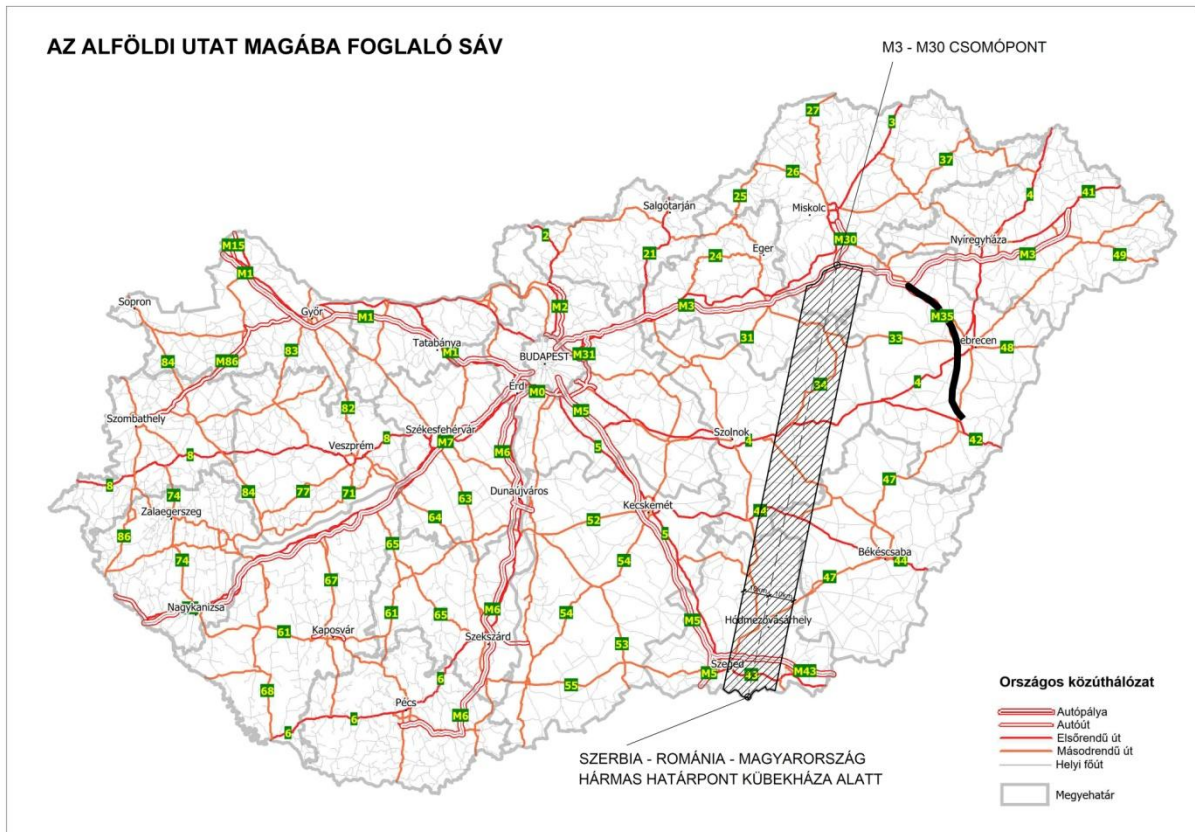
<https://cyberpress.hu/autouton-a-balaton-fele-es-tovabb-erre-meg-sokat-alszunk/>

Tanulmánytervet kellene készíteni az Alföldi autóútra

Látható a következő képen az, hogy az M35 árából a fele már megépíthető lett volna. Az M35 is egy nagy tévedés. Nem lehet az M4-et az M3-mal kivédeni. Magyarország olyan gazdag, hogy az autópályának is elkerülő útja készül, az M4-nek az M3! Szánalmas!

A fentebbi sáv tengelye két nevezetes pontra illeszkedik. A sraffozott sávban kellene megtalálni a nyomvonalát, a „természetvédelmi” területek felülvizsgálata után. A nyomvonal kiválóan illeszkedik a Balti-tenger és az Adria közötti országok észak-déli irányú autópályáinak hálózatába.

Érthetetlen az, hogy az Alföldön kelet és nyugati irányban 4 autópálya épül (M3, M4, M44, M43), addig észak-déli irányban egyetlen egy sincs!



Természetesen az, hogy

- a 47 sz. másodrendű főút megmaradna másodrendű főútnak, kiszolgálná a lassú mezőgazdasági járműveket (ahol kell, ott osztott pályásan négy-sávossítással);
- az Alföldi autót már csak a hossza miatt is olcsóbb lenne az új helyen, a mai 47-es főút mellett, tervezett M47-nél;
- a Dunaújváros-Kecskemét vonalat az M44-ig kihosszabbítva, a forgalmat az M7-ről ezen átirányítva, megoldódna a „boríték” a ma még hiányzó északkeleti átlós ága, amíg jobb nincs;
- az Alföldi autót nem az eddigieken túli pénzből kellene megépíteni, hanem az eddigi pénzek átcsoportosításával és olcsóbban.

Mi nem érthető?

Az Alföldi autót kategóriája

osztott pályás 2*2 sávú út, 100-110 km/óra maximális sebességgel, többsávú körforgalmú csomópontokkal.

Az M9 délen. A semmi helyére kettő is készül?



<https://www.agdkozpont.hu/m8-as-autopalya-hatasai-es-lehetosegei-a-balatoni-regio-fejleszteseben/>

Az M9 mai napon még elfogadott nyomvonala:

Nagykanizsa – Kaposvár – Dombóvár - szekszárdi Szent László-híd – Szeged. Ez a szép kelet-nyugat irányú nyomvonal megy tovább ugyanígy Szeged után, mint M43

Közben épül Péctől délre az M60, közel párhuzamosan az előbbi M9-cel. Az M9 kb. 40 km-rel van északabbra az M60-nál.

Az M60 az M6-tól kelet felé nem folytatható kelet felé, mert ott már nincs Magyarország, a vonal szerb területen futna.

A mohácsi Duna-híd ötlete során felmerült: a mohácsi híd után a vonal forduljon be Szeged felé, de az országhatárral párhuzamosan, azaz előállna:



<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A14H0001.OGY&txtreferer=A1600007.NFM>

Ma az M5 és az M6 között nincs M9.

Logikátlan lenne ezután az, hogy e szakaszon kettő is legyen.

Ha egy lesz, akkor melyik?

Az M9 mai Nagykanizsától Szegedig tartó szép vonalát el kell rontani a mohácsi híd miatt?

Miféle logika lenne a meglévő, de kihasználatlan szekszárdi hidat a nem létező mohácsi miatt?

Nem az a kedvezőbb vonal, amelyiknek mind délen, mind északon van „húsa” kiszolgálható területe? Tényleg szaporítani kell azt a korábbi ostobaságot, hogy a gyorsforgalmi utakat folyók mellé rakták, féloldalas kiszolgálást nyújtóként.

A javaslat:

maradjon meg a szekszárdi hídon átmenő vonal és ebbe csatlakozzon föl minél rövidebb szakaszon, pl. az 51-es főúton, az M60 és így mohácsi óriás vágóhíd is. Nekik semmivel sem hosszabb a szállítási útvonaluk az egyiken, mint a másikon. A mohácsi híd pedig megmaradhat kétsávosnak.

A Nagykanizsa-Szeged szakaszon pedig a déli határvonal valamennyi határátkelőjét be kell kötni ebbe az M9-be.

Összefoglaló

Itthon ma már évente kettő (a siófoki és az egri) összközlekedési konferencia is van, és sajnos egyetlen sem, amely valóban közutas témát, gondokat taglalná! Mindenbe belekapnak, de semmit sem oldanak meg.

Ma vívmánynak számít pl. az a felismerés, melyet természetesen egy konferencián is elő kell adni, hogy több úthoz több aszfalt kell. (2019., Siófok). Na, brávo! Ki gondolta volna?

Ugye senki sem tartja életszerűnek mondjuk azt, hogy Szombathelyről Debrecenbe a határhoz lapulva – az M9-en - mennek majd kétszer akkora úton az emberek, mint a kelet-nyugati utakon?

Sajnos a fentebbi hálózat-korrekciónak téma az egyik konferenciát sem foglalkoztatja évek óta, ami elég reménytelenné teszi az előmenetelt.

Minden úgy megy, mintha minden a legnagyobb rendben lenne, hiszen a sosem volt nagyságú pénz elköltése fölötti kábulat elfed mindent.

Dolgozatom a sok gond közül elsőnek kiemelve Budapest, a dunaújvárosi valamint a szekszárdi hidat, ezek helyzetének javítására ad megoldást.

Közben végig hangsúlyozva az M1 és az M3 közötti rövid kapcsolat megkeresésének szükségességét, az M0-on kívül, még mindig a hálózati hibák javítása gondolatkörben.

Ideális hazai gyorsforgalmi hálózat ezért a „boríték”-kal kiegészített raszteres hálózat lesz. Az előbbi a legnagyobb forgalmakat a lehető legrövidebb úton átvezetve hazánkon.

Itt az ideje új gyorsforgalmi hálózati térképet készíteni.

Szeged, 2019. augusztus 21.