

Szemben a közép-európai gondolattal?

Az ötödik bővítés

dr. Rigó Mihály

ny. mérnök

„... vétkesek közt cinkos aki néma.”

Babits Mihály

A sorozatomat az ötödik bővítéssel folytatom.

A negyedik bővítés alább olvasható.

Minden eddigi írásomat elküldtem az ITM ügyfélszolgálatára is, hogy a minisztérium is tudjon mindenről.

Eddig semmire sem válaszoltak.

2020. X. 28-án azonban az alábbi választ kaptam, melyet most is köszönök:

(A levelet bekezdésenként értelmeztem. Az általam írtakat zöld színnel választottam el.)

„Tisztelt Rigó Mihály Úr!

Az ITM Ügyfélszolgálatára megküldött, a magyarországi úthálózat fejlesztésével foglalkozó megkereséseire az alábbi tájékoztatást adjuk.

Köszönjük a történelmi áttekintést, az Ön összefoglalásában bemutatott hazai gyorsforgalmi úthálózat a tanulmányában említett és idézett hálózatfejlesztő mérnökök történelmi munkája. Jelen helyzetben a már meglévő hálózati elemek adottságként kezelendők, a már meglévő autópályák nyomvonalának elemzése nem a legcélravezetőbb, jelen állapotban az egyetlen valós célkitűzés az örökölt hálózat optimalizálása lehet. Az ITM mindent megtesz a hazai gyorsforgalmi úthálózat optimális, korszerű, a lehetőség szerint legtöbb közlekedési igényt kielégítő fejlesztése érdekében.

Sajnos nincs szó a lényegről:

ennyi év után sem tekinti a minisztérium a legfőbb feladatának a sugaras-gyűrűs gyorsforgalmi úthálózat átalakítását rácsosra, rászteresre.

Annak elismerése is hiányzik, hogy a mindenkor minisztérium hálózatfejlesztési hibákat követett el, és nyilván ezek után azok kijavítási szándéka is hiányzik.

Én is adottságnak tekintem a meglévő hálózatot, ebben nincs semmi új.

A meglévő hálózat nyomvonalának elemzése nélkül a javítás elképzelhetetlen, amit épp a minisztérium a saját állításával szemben is igazol, amikor elővezeti az M9 nyomvonalváltoztatását.

Sajnos definiálatlan marad „az örökölt hálózat optimalizálása” kifejezés tartalma is, pedig ez még akár jót is jelentene. A bemutatott koncepció azonban jól mutatja, hogy ezt a minisztérium sajátosan értelmezi, értelmezheti. Sajnos semmi értelme sincs „Az ITM mindent megtesz” kezdetű mondatuknak sem.

Nevével ellentétben ez a minisztérium képtelen az innovációra. Úgy tűnik a tájékoztató műfajú levélből, hogy remény sincs a rácsos rendszerre váltásnak. Ezt a mai minisztérium mintha képtelen lenne meglépni.

Mit tehetünk, ha a minisztériumi vezetés nem kíváncsi a szakmai véleményekre? Meddig kínálhatjuk fel magunkat? Kinek jó a mai eredménytelen házalás?

Ha nem megy a hivatalosságok által, mehetne-e valódi civil kezdeményezésre?

Lehetne-a dr. Vásárhelyi Boldizsár – konferenciát szervezni, egyetlen témára: autópályáink helyzete tekintettel az átállásra a rácsos autópálya-hálózatra?

Hiszen Ő emelte elsőként a hazai autópálya fejlesztés ügyét arra szintre, amelyet megérdemel.



Természetesen a hálózatfejlesztés hibáiból kiindulva!

Természetesen on-line módon, minimális költségigénnyel.

Természetesen megfelelő számítástechnikai háttérrel, arra nagyon alapozva. Egy saját honlapra alapozva, majd időnként az ottani témákból konferencia szervezésével.

Lennének-e vállalkozó szellemű mérnök kollégák egy szervező csapatra, a beindításra?

Hogyan kezdjük?

A magas szolgáltatási színvonalat biztosító 2x2 sávós főhálózat (autópályák, autóutak és 2x2 sávós emelt sebességű főutak) fejlesztése az elmúlt évtizedekben a főbb európai közlekedési útvonalak, valamint Budapest és a hazai nagyvárosok közötti kapcsolatok fejlesztésére koncentrált. Ez a törzshálózati rendszer a jelen időszakra jórészt elkészült (bár továbbra is vannak hiányzó szakaszok, egyes autópályák mentén pedig kapacitásnövelő fejlesztések szükségesek), azonban a sugárirányú hálózati elemek jelenlegi fejlettsége mellett a körirányú, **térségi kapcsolatokat biztosító elemek tervezése és megvalósítása is** – a közelmúlttól egyre felerősödve – **előtérbe került.**

Még mindig baj van a megnevezésekkel!

Ennek lényege az, hogy míg az autópálya fogalma egyértelmű, az ehhez képest csökkentett tartalmú, olcsóbbá tett „autópálya” eddig megnevezhetetlen.

Az autóút mai definíciójában szó nincs annak 2*2 sávós kritériumról, hiszen az autóút műszaki tartalma ma is meghatározatlan. Sajnos ma az autóút még kétsávós főút is lehet. Szerepét lényegében a 2*2 sávós utak viszik, mint a „szegények autópályái”. Azt sem lehet tudni, hogy mi a különbség az autóút és az emelt sebességű főút között.

A 2*2 sávós főhálózat sem oké, hiszen nem minden 2*2 sávós út tartozik ide.

A törzshálózat megnevezés sem stimmel, mert abba egyesek a kétsávós főutakat is beleértik.

Ha az autóutat úttípusnak akarnánk jellemezni, akkor ennek műszaki tartalma a ma kiemeltnek nevezett 2*2 sávós utaké lenne. Ezzel viszont feleslegessé válna a kiemelt 2*2 sávós úti fogalom.

De az is lehetne, hogy az autóút nem jelentene egy úttípust, hanem csak egy olyan utat, amelyre a lassú járművek nem mehetnek föl. Az autóút nem úttípust jelentene, hanem csak utat, amelyet nem használhatják a lassú járművek.

A fogalmak káosza tehát továbbra is fennáll.

Az ideális az lenne, ha csupán két kategória lenne a mai három helyett: az autópálya, és a kiválasztott 2*2 sávós utak hálózata. Megszűnne az autóút, mint úttípus! A 2*2 sávós utaknál a kiválasztás egy felsorolást, egy listát jelentene. Ezekre nem mehetnének föl a lassú járművek! A csökkentett tartalom pedig azt jelenti, hogy nincs leállósáv és a csomópontok szintbeniek. Ettől olcsóbbak az autópályánál. Lényeges az is, hogy adott forgalomnagyság elérése után a leállósáv utólag melléépíthető és a szintbeni csomópontok helyett külön szintűek építhetők.

Súlyos tévedés azt kijelenteni, hogy törzshálózati rendszer már elkészült, amikor az ország a közepén szétszakad a dunaújvárosi és a szekszárdi híd kihasználatlanul hagyása miatt. A Dunántúl és az Alföld ugyanúgy el van választva ma egymástól, mint e hidak megépítése előtt! A régi világban minden Budapesten út történt, míg az új világban a települések Budapest nélkül, Budapest kihagyásával is kapcsolatba kerülhetnek. Ehhez pedig használni kellene az előbbi két hidat, azaz azokat be kellene kötni a hálózatba.

Sajnos az sem igaz, hogy koncentráltak volna a főbb európai közlekedési útvonalakra és főleg Budapestre. Budapest a legnagyobb ÁLDOZATÁVÁ vált a sugaras-gyűrűs ideológiának.

Különben elsőnek ki kellett volna már építeni a Komárom-Székesfehérvár-Dunaújváros-Kecskemét nyomvonalat, mint Magyarország legfontosabb és legnagyobb nemzetközi tranzitforgalmának viselőjét, mint a Budapest dugóterhe feloldásának legfőbb biztosítékát.

Hiszen a felismerés már több évtizedes, mára már elfekélyesedett! Helyette az ismert hezitálás folyik, melynek lényege „a majd valamikor, soha napján”.

Ennek legjelentősebb célja – a sugaras úthálózati szerkezet feloldásán túl – Budapestnek és környékének a tranzitforgalom alóli tehermentesítése lenne.

A cél kijelölése helyes, mint már annyiszor, és ki tudja hányadszorra! De érdemi lépés most sem követi. Ez megint csak egy szólam, melynek egyetlen funkciója az altatás.

Kimondva: nincs itt semmiféle innováció. hiszen itt egy avított – az új helyzetet semmibe vevő – struktúra „fejlesztése”, inkább csak a kókányolása, a tapasztása folyik tovább, mintha semmiféle rendszerváltás sem történt volna.

A jelenleg futó Útprogram 1.0 3200 Mrd Ft forráskeretének nagy része a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére irányul, **2016-2024 között közel 1000 km gyorsforgalmi út és főút épül meg**, továbbá kidolgozás alatt áll az Útprogram 1.0 folytatása is, mely a következő 3x7 éves időtávlat úthálózati fejlesztését határozza meg. Ennek a munkának az egyik eredménye lehet az Ön által is említett – dr. Mosóczy László Államtitkár úr jelenlétével tartott sajtótájékoztatón ismertetett – koncepció.

Mivel „forráskeretének nagy része a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére irányul”, megint leckét kaphatunk az átgondolatlan fejlesztéspolitikáról. Egy idő után ugyanis ennek a sok új útnak hatalmas lesz a fenntartási igénye, elég csak az amortizációjukra gondolni, melyhez rengeteg pénz kell majd. Miből, honnan?

A bemutatott gyűrűs elemek „fejlesztésére” semmi szükség nincs, hiszen azokat évtizedekkel korábban már kitalálták. Legfeljebb annak továbbbrontása történik meg.

Az M9 nyomvonalának módosítását semmi sem indokolja.

Az M47 indokoltsága is a levegőben lóg.

Szíves tájékoztatásul megküldjük Államtitkár úr által bemutatott térképet jobb minőségben, mely **egy vizsgálat alatt lévő hálózatfejlesztési koncepciót mutat be**, melyhez kiegészítő elemként az M100 gyorsforgalmi út – gyűrű irányú hálózati elem – M3 autópályáig (sőt akár a 21. sz. főút felhasználásával Salgótarjánig) történő hosszútávon tervezett meghosszabbítása is kapcsolódhat jelen elképzelések szerint.

Honnan erednek ezek a módosítási ötletek? Miért jobbak ezek, mint a 30 évvel ezelőtt elfogadott tiszta vonalak? Ha ez egy vizsgálat, akkor hol vannak azok vizsgálati anyagok, amelyekre alapozva tényként megjelennek a bemutatott vonalak? Nem előzte itt meg véletlenül a lovakat a szekér?

Az M9 gyorsforgalmi út nyomvonalára vonatkozó vizsgálatok, szakértői egyeztetések még folyamatban vannak, a térségi, a helyszínrajzi vonalvezetésére több lehetőség áll fent, melyről Kormány előterjesztés készül, majd a Kormány döntésével kerül rögzítésre a végleges nyomvonal változat.

Miféle is ez a mai döntési folyamat, mi jellemzi a hazai beteg beruházási gyakorlatot?

a)

Az M9-nek legalább két nyomvonalváltozata képzelhető el. Az egyik a szekszárdi, a másik a mohácsi hídon menne át.

Mi szól az egyes változatok mellett és ellen? Hol maradnak ezek az összehasonlító munkarészek, melyet korábban tanulmánytervnek hívtunk? Van-e minisztériumi szándék ezek elkészítésére, ha a legutóbbi térképük ezek egyikét sem tartalmazza. Nincs olyan érzése a megfigyelőnek, hogy a közreadott térkép már a végeredményt közli?

Nyilvánvaló, hogy ezek nélkül szakember nem képes dönteni. A lobbistáknak pedig ez csak egy zavaró tényező lenne, ebből nekik semmi sem kell, csak egy kormány előterjesztés, majd egy fű alatti kormányhatározat. A „fejlesztés” tehát átláthatatlan, nem transzparens!

b)

Hogyan lehetséges egy megkezdett építés indoklás nélküli leállítás?

Az M9 Bács-Kiskun megyei szakasza lett volna a szekszárdi-híd és a Nemesnádudvar közti szakasz, az 51-es és az 54 sz. főút között. Rendelkezett építési engedéllyel, megtörtént a közbeszerzés is, sőt elkezdődött az építése is.

Mindezt azonban egy aljas aknamunka megakasztotta.

Az építést állandókkal (régészet, mintha meglelték volna Attila sírját) leállították és az ma sem folyhat. Nem zárható ki a pécsi és egyéb Bács megye-ellenes lobbik átláthatatlan aknamunkája.

A „fejlesztés” tehát átláthatatlan, nem transzparens!

c)

Hogyan lehet előkészítve az M47,

ha UGYANABBAN A KÖZLEKEDÉSI FOLYOSÓBAN folyhat a minisztérium vezényletével – miniszteri biztos kijelölésével - egy vasút (a Nagyvárad-Békéscsaba-Szeged-Baja valamikori vasút újraélesztése), egy nemzetközi, román autópálya (a Via Kárpátia), egy magyar autópálya (az M47), és egy magyar főút (47 sz. másodrendű főút) fejlesztése, létrehozva ezzel Magyarország legnagyobb szállítási kapacitását, a nagy semmire.

Itt ugyanis ekkora áruszállítási vagy személyszállítási igény nincs, mert ez a turbósított irány a nemzetközi szállítási főtengegyre éppen merőleges.

Hangsúlyozom, mindezt ugyanaz a minisztérium irányítja!

Hol van az Alföldi autót, lánykori nevén a Tisza-menti főút, bevonása a vizsgálatokba? Sehol.

Jelent az valamit hogy a minisztériumi koncepciót, a gyűrűs elemeket tartalmazó, rajzon a 47-es út vonalán lemaradt a mindenütt jelen lévő „M”. Vagy ennek hiánya csak rajzi hiba, ahogy szokták mondani: rajzoló hiba?

Hogy nem zavar ebben a folyósóban – hogy nem tűnik ez föl senkinek - ez az üvöltő aránytalanság senkit a kapacitás-igény és a tervezett kapacitás között?

d)

Hol marad a M0 előbbihez hasonló vizsgálata a főváros, a közösségi közlekedés, egyéb új gyűrűs gondolat lehetőségeinek egyidejű bevonásával a rendkívül drága, a hiányzó M0 szektor alagutasítása előtt?

e)

Hol van a vasútépítés és a felfutóban lévő elektromos buszos szolgáltatás gazdasági összevetése,

mielőtt a Hódmezővásárhely-szegedi tram-trainhoz hasonló szörnyszülöttek készülnének? Hogy lehetséges, hogy a vasútfejlesztés, a közútfejlesztés és az elektromos buszozás összehasonlítása nem történt még meg, miközben mind ugyanannak a minisztériumnak az uralma alá esik? A rugalmas elektromos busz soha nem látott lehetőségeket rejt a merev vasúthoz képest.

f)

Hol marad a Közlekedéstudomány Egyesület (KTE) teljes átszervezése vagy megszüntetése?

Miféle tudományos egyesület az, amelyet egy minisztérium megszállhat, az összes lényegi vezetői posztját minisztériumi és a minisztérium uralma alá tartozó vállalati vezető káderekkel betöltve? Ilyen környezetben miként biztosítható az, hogy az ellenvéleménynek nem lesznek egzisztenciális következményei?

A KTE a beépített félelemmel és komoly cenzúrával működő szervezet. Ezt akartuk?

Mitől tudományos akkor ez a tákolmány? Hogy lehet egy ilyen szervezet önállóságát, függetlenségét biztosítani?

Elemi elvárás lenne a minisztériumtól való függetlenség, már a hitelesség miatt is!

Miért nem nyilvánvaló az, hogy a mai KTE legfőbb célja a döntések átláthatatlanságának biztosítása, a transzparencia – ellenességének garantálása, a hazai mérnökség kritikájának leépítése, elhallgattatása, melyet a minisztérium még jól meg is fizet.

A mai KTE-ben érdemi szakmai munka csak a megyék szintjén történik, melyre a pesti vízfej ráül.

Van ugyanis egy demokrácia látszatát játszó hatalmas budapesti vízfej, sokféle nagy létszámú, az ég világon semmiről érdemben nem döntő bizottságokkal.

A mai szervezet ellát egy konferencia szervező funkciót is, melyet jobb helyen már régen kiszerveztek, erre alkalmas cégeknek, mert rendes esetben ez sem a tudomány feladata.

A KTE a mai formájában a minisztérium egyik főosztálya, a tökéletes kézivezérléssel. Nyilván a minisztériumnak az a legkényelmesebb, de miként szolgálja ez a hazai mérnök érdekeit? Miféle lehetőségei vannak ebben a szisztémában a hazai mérnököknek?

A mai KTE a véleménybefolyásoló, véleménytorzító szervezet szerves része. Belülről megváltoztatni reménytelen. Hogyan képzelhető el itt bármilyen változás?

g)

Miféle döntés az, amely nem készít tisztességes gazdaságossági és megtérülés számítást? Valószínű, hogy ez egy leírt eljárásrenddel bíró folyamat.

Miféle döntési folyamat az, amelyből a pénz figyelembe vétele kimarad?

Hogyan lehet az, hogy ezt szőröstől – bőröstől ki lehet kerülni, ki lehet játszani?

Hatalmas összegek elkölthetők tisztességes megtérülés számítások nélkül?
Hogyan lehetséges az, hogy pl. az egyre dráguló Hódmezővásárhely-szegedi tram-train megvalósulása során, a beruházási költségek folyamatos emelkedése közben, egy meghatározott nagy érték meghaladásával, elmaradnak a megtérülési számítások?
Ez egy szakma lehet, megfelelő képviselővel. Ők miért hallgatnak?

h)

Hogyan biztosítható egy hálózatfejlesztési koncepció stabilitása, ha azt bármelyik pillanatban fel lehet lobbizni érdekek által rúgni?

Kérjük tájékoztatásunk szíves elfogadását.

Hogyan lehetne ezt mégis elfogadni?

Üdvözlettel:

**Innovációs és Technológiai Minisztérium
Ügyfélszolgálati Információs Iroda**

Cím: 1011 Budapest, Fő u. 44-50.

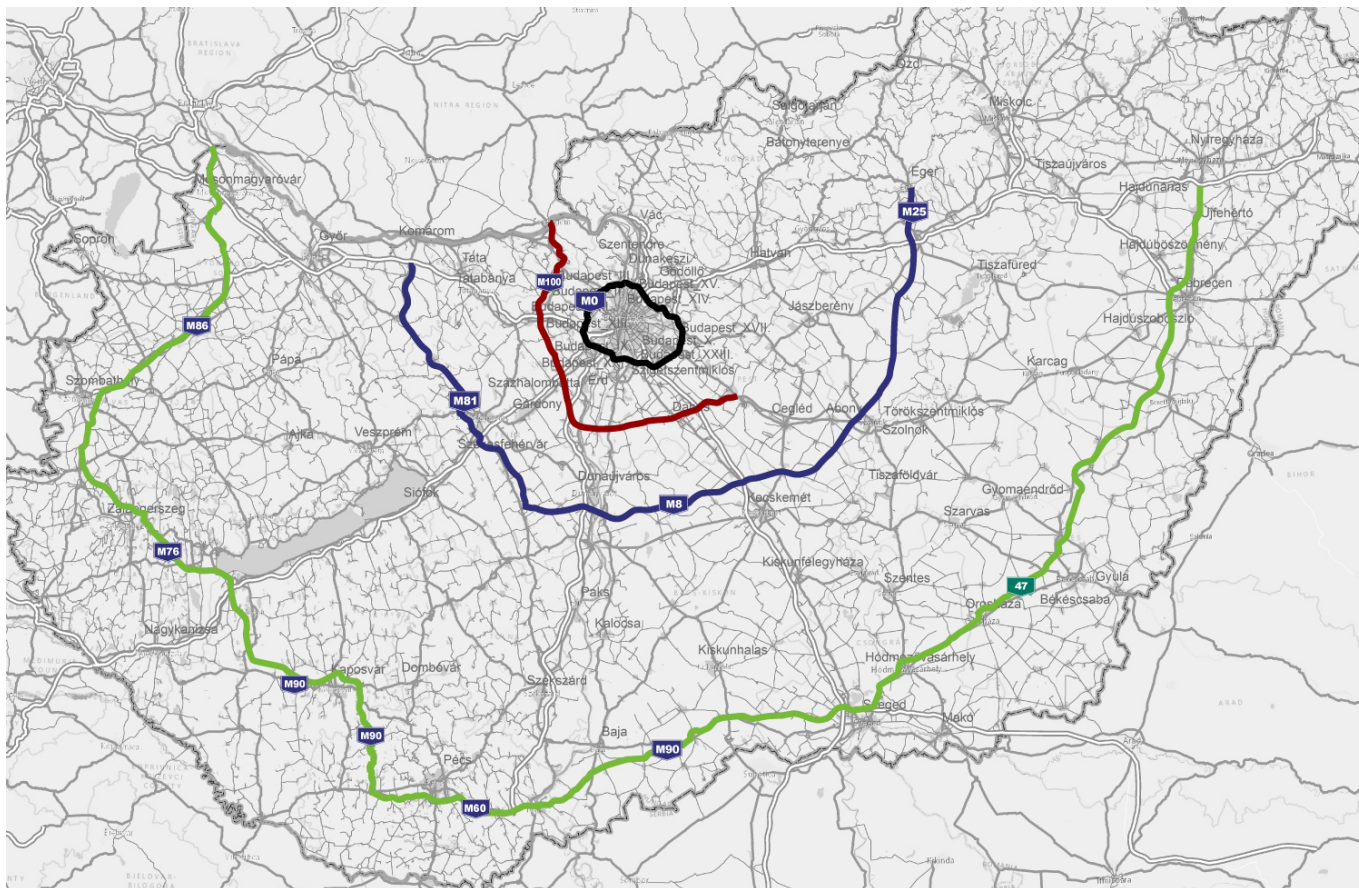
Postacím: 1440 Budapest, Pf. 1.

Telefon: 06-1-795-67-6
06-1-795-38-32
06-1-896-05-13

Fax: 06-1-795-06-97

E-mail: ugyfelszolgalat@itm.gov.hu **Web:** www.kormany.hu”

Levelük mellékleteként elküldték dr. Mosóczi László államtitkár úr által tartott, 2020. augusztusi, székesfehérvári sajtótájékoztató térképét pontosabb változatban:

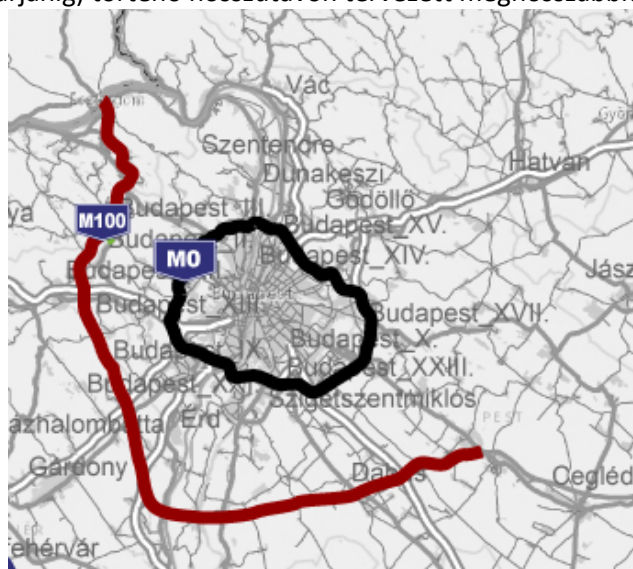


Két gyűrűt kinagyítottam az államtitkári térképből.

A mai M0 a kék színű.

Újszerű a piros gyűrűt M100 gyűrűnek nevezni, ha az M100 csak az M1-ig tart.

„... az M100 gyorsforgalmi út – gyűrű irányú hálózati elem – M3 autópályáig (sőt akár a 21. sz. főút felhasználásával Salgótarjániig) történő hosszútávon tervezett meghosszabbítása is kapcsolódhat ...”



Nem lehet az véletlen, hogy ehhez a piros vonalhoz teljesen hasonló vonalak már korábban is előfordultak mások megfogalmazásában, mint azt a korábbi bővítésekben rendre be is mutattam. Lehet, hogy most a minisztériumi elővezetés miatt, az ilyen elképzelések elfogadási esélye megnőtt?

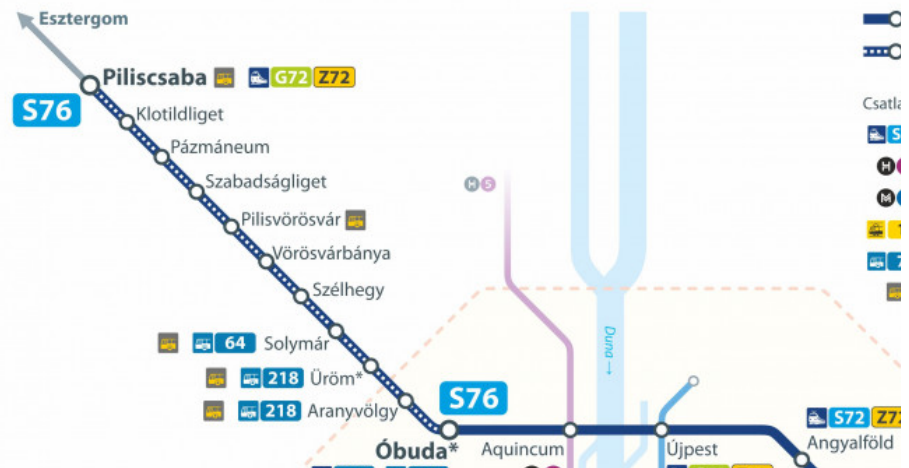
Vajon be kell-e zárni a kék színű vonalat, ha kilátásba helyezik a piros vonalat?

Vajon számolnak-e egy belső gyűrűvel a Körvasút sor vonalán, két új Duna-híddal?



<https://www.bpxv.hu/hirek/karteritest-hozhat-a-korvasut>

Hogyan lehet az, hogy az M0 északi és nyugati oldali bezárása előtt meg sem vizsgálják észak-nyugat Budapest közösségi közlekedés fejlesztési elképzeléseit, mint amilyen a friss S76 vasútvonal Aquincum és Piliscsaba között?



A piros vonal miért nem megy a mai M3-ig, és miért menne tovább Salgótarjánig? Mint ahogyan semmiértelme sincs kék színű vonalat az M4 vonalánál észak felé tovább húzni.

Szeged, 2020. XI. 3.

XX

A sorozat 4. részét - az állományok mérete miatt - most új, egy második állományban folytatom, amely szerves folytatása az első állománynak.

A mostani dolgozatomban az M9 nevű gyorsforgalmi út – annak a Nagykanizsa – Szekszárd – Szeged közti szakaszának - történetével foglalkozom.

Dolgozataim írásának célja, a téziseim, ha úgy tetszik, melyet megvitatásra ajánlok:

- a) a hazai autópálya hálózat mai sugaras-gyűrűs rendszerének mielőbbi átállítása négyzethálósra, raszteresre, mivel ezzel már egyre nehezebben illünk bele a környező országok hálózatába, lásd pl. a lengyel és a volt jugoszláv hálózatot):

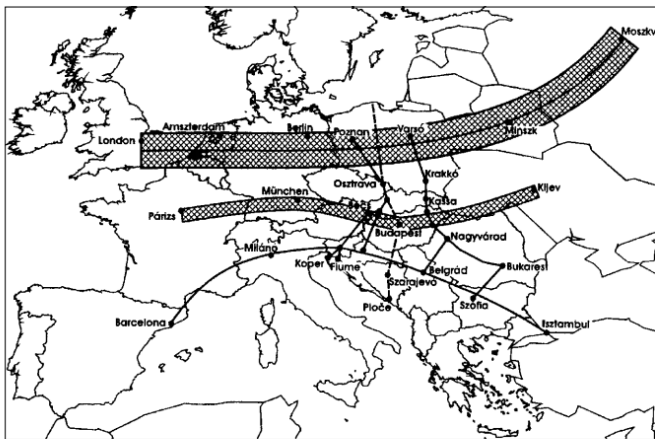


(Dr. Erdősi Ferenc, Szemle, 55. évf. 8. sz.)

- b) a Duna vonala ma is kettévágja az országot, végre össze kellene már kapcsolni, hiszen emiatt épültek a korábbi hidak,
- c) a napjainkban tapasztalható viszonylagos pénzhiány felhasználása a korábbi hálózatfejlesztési hibák kijavítására, újabb hibák előállítására helyett,
- d) az új út építésére illetve a meglévő utak fenntartására fordított, kifizetett, eltorzított pénzarányok visszatérítése a helyes arányra,
- e) a gyorsforgalmi hálózat tele van korábban jól felismert, megoldandó gondolatokkal, melyek mára rendre elfekélyesedtek, félhalott állapotban leledzenek, melyeket fel kell számolni,
- f) a minisztérium által figyelmen kívül hagyott mérnöki vélemények megszületésének elősegítése, írásban rögzítése, a magyar társadalommal való megismertetése.
- g) Minél előbb rögzíteni kell a kelet - nyugat és az észak-dél irányú autópálya tengelyeket, majd levédeni a változtatás ellen. Meg kell akadályozni az örök újakezdést, a mindennek mindenkori felforgatását, felrúgását! Természetesen az alábbiak MELLETT bármi épülhet, de HELYETTE semmi! Ezek:
 - f1) az M1-M3,
 - f2) az M8-M4,
 - f3) az M9 kelet - nyugat irányú része-M43 (A SZEKSZÁRDI HÍDON ÁT)
 - f4) az M9 észak-déli irányú szakasza,
 - f5) az M6,
 - f6) az M5,
 - f7) az Alföldi autópályát, a Via Kárpátia részeként, vagy az itteni nevén: a Tisza-parti főút.
- h) Az előbbi terv minél nagyobb távra készüljön el az autópályás minimális hálózat, de csak a szakmai szempontokat lekövetve. Nem törődve azzal, hogy melyik nyomvonalból mikor lesz majd valami. Ennek a tervezési fázisnak nem része semmiféle ütemezési terv!

- i) Ezt követően készülhet az egyes kormányok által az ütemezési terv, amely bemutatja azt, hogy az előbbiből az egyes kormányok az uralkodásuk alatt mit akarnak megvalósítani. E kettőt élesen el kell különíteni és nem szabad összekeverni.

Az a)-hoz: miután alapvetően megváltoztak térségünkben a gazdasági, a politikai, gazdaságfilozófiai körülmények, nem maradhat tovább a régi világot kiszolgáló gyorsforgalmi úti hálózat. A világban teljesen más, teljesen új orientációk, szállítási irányok, folyosók alakulnak ki. Csak nem ezeket az új irányokat akarjuk a határt lekövető gyűrűs útjainkon Budapest körül kerülni?



2. ábra: A kialakulóban levő áruáramlási folyosók
(Szerk.: Molnár L. és a szerző)

(Dr. Erdős Ferenc, Szemle, 55. évf. 8. szám)

A b)-hez: már eddig is igen nagy hibákat követett el a mindenkori minisztérium, melyek helyreállítására sok pénz kellene. Úgy tűnik azonban, hogy a hibák felszámolása helyett a mai minisztérium is szaporítja a hibahalmazt, újabb hibák elkövetésére készül.

A c)-hez: értelmetlen ilyen nagy ütemben új utakat építeni, ha a későbbi fenntartásukra nincs, nem lesz pénz. Régi közutas alapelv az építés-fenntartás-üzemeltetés helyes arányainak megtalálása és betartása. Elegendő ezen új utak amortizációjára gondolni! Ma az új út átadása, a politikusi szalagvágás után az új utak bekerülnek a meglévő utak „elfekvő” osztályába, kikerülnek a reflektorfényből, ahol a fenntartásukról már megfeledeznek, pedig ezeknek hatalmas fenntartási igénye lesz nemsokára.

A d)-hez: mintha a minisztérium nem ismerné a korábban készített dokumentációit, vagy elvtelenül szembe megy azokkal.

Az e)-hez: természetesen a minisztérium olyan és annyi hibát követhet el, amennyit az úri kedve megenged, diktál. Természetesen joguk van olyan sűgók magánérdekeit figyelembe venni, akiket csak akarnak, sőt ahhoz is, hogy ha kell, leszámoljanak a szakmai követelményekkel is.

Az azonban már nagyon furcsa, hogy ehhez hallgatásával, némaságával asszisztál a mérnöki kar. A hallgatás az elfogadást, a beletörődést jelenti.

Azt szeretném elérni, hogy legyen minderről leírt véleménye a magyar hálózatfejlesztő mérnököknek, melyet a magyar társadalom megismerhessen. Sajnos ennek minden fórumát felszámolta a minisztérium a mérnöki szervezetek kézivezérlésével.

Az f)-ez: a politika felkent lovagjai, a kontárok később is megfogalmazzák majd borzasztónál borzasztóbb ötleteiket, melyeknek gátat kellene szabni az minimális autópálya-hálózat levédésével.

A látható gond, a kapkodás, a végig nem gondoltság szomorú mérnöki emlékművei:

a szekszárdi híd, mely a valamikori autópálya jobb oldalaként kiépítve az ország leghosszabb Duna-hídja, a célszerűség, az egyszerűség mintapéldája:



MTI

és a remek dunaújvárosi híd.

E hidak alföldi végéi rendre kukoricaföldeken koppannak évtizedek óta!

A holt tőke, az értelmetlenül felhasznált hatalmas pénz egy pénzhiányos gazdaságban, a kihasználatlanság fényes példái, sőt emlékművei!

Mindkettő mérnöki csúcsteljesítmény!

Mintha mindez a világ legtermészetesebb dolgai lennének. Felelőse itt sincs semminek!



A szóvá tett probléma:

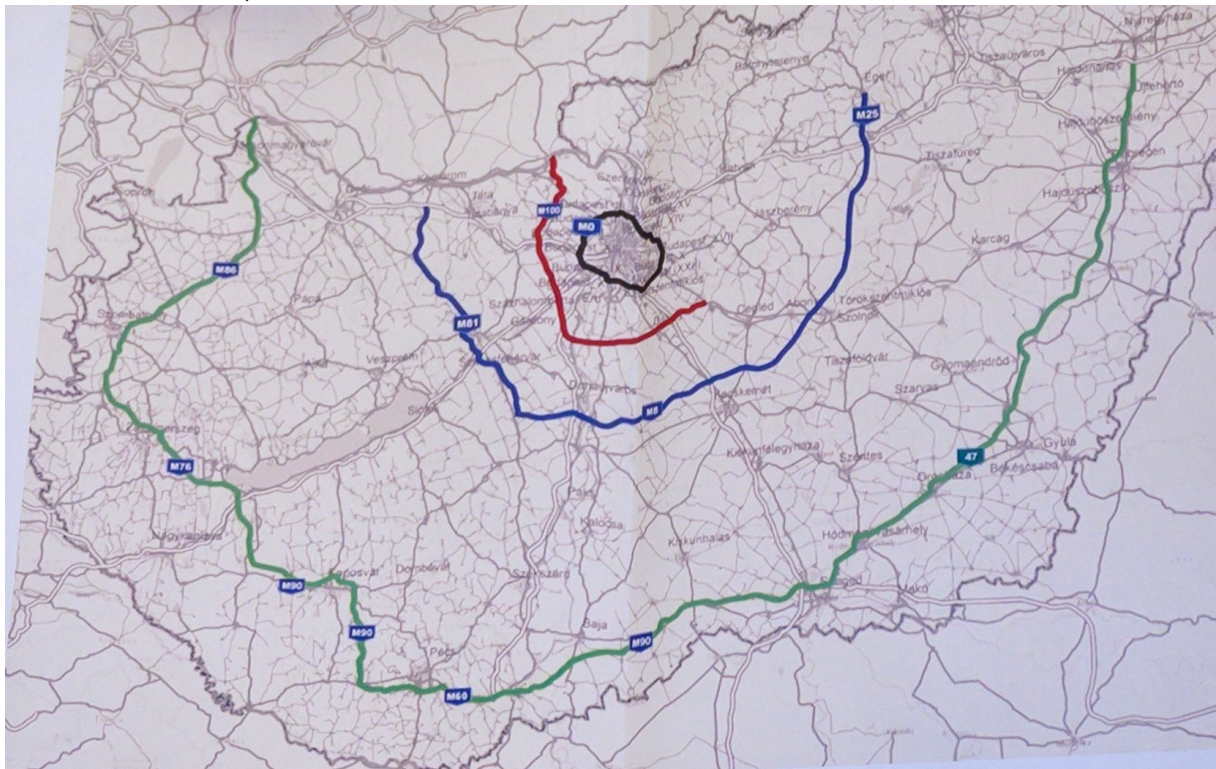
35 éven át az M9 ezen szakaszának nyomvonala a Nagykanizsa – Kaposvár – Dombóvár – Szekszárd – szekszárdi Szent László Duna-híd – Szeged volt.

2018-2019 óta a Pénzügyminisztérium, majd Innovációs és Technológiai Minisztérium új nyomvonalról beszél, mely a Nagykanizsa – Kaposvár – Pécs – Mohács – mohácsi Duna-híd – Szeged nyomvonalú, **ami a szekszárdi Duna-híd kukába dobásával egyenlő.**



https://hvg.hu/cegauto/20190818_Kaposvar_es_Pecs_is_akarja_az_M9es_autopalyat

A változást a székesfehérvári sajtótájékoztatón jelentette be a minisztérium képviselője, Mosóczi László államtitkár úr, 2020. VIII -ban:



<https://www.skyscrapercity.com/threads/hungary-gyorsforgalmi-utak-motorways-ii.1018071/page-904#lg=attachment449736&slide=0>

Szegény M9, jól elbántak veled!

Véleményem szerint a legsürgősebb gyorsforgalmi úti hálózatfejlesztési feladatok:

- a) az M0 tehermentesítése a Komárom – Székesfehérvár – Dunaújváros – Kecskemét vonal első közötti kiépítésével,
- b) a Veszprém – Dunaújváros – Kecskemét minimális szakasz kiépítése a dunaújvárosi hídon át, átfedésben az elsővel,
- c) a Nagykanizsa-Szekszárd-Szeged szakasz minél nagyobb hosszának megépítése a szekszárdi hídon át, minden déli határállomás bekötésével.

Az alapos előkészítés, szemben a mai megalapozatlan döntésekkel:

Az alábbi szakirodalomban lekövethetően a Nagykanizsa – Kaposvár – Dombóvár – Szekszárd – szekszárdi Szent László Duna-híd – Szeged **közúti főteengelyt** két nagy lépésben találták meg:

- a) minden előtt a lehetséges Duna-hidak helyeit keresték meg!

„Az országos közúthálózat fejlesztése

A törzshálózat szükséges és megvalósítható terve című dokumentációban ez jól lekövethető.

Egyeztetések és tárgyalások az érdekelt intézményekkel

UVATERV, KTI, 1985.

Készült 1982-1985. évben.

Megbízó: Közlekedési Minisztérium” szerint?

„1983. VIII. 2., UVATERV-es „Tájékoztató az országos közúthálózat fejlesztésének tervéről” (az 1/50-1/52 oldalakon)

„... a szükséges főúthálózat 3 főváltozatú ... tervkonceptiót dolgoztunk ki.

A távlati úthálózat 3 főváltozata a Budapesttől délre tervezett Duna-hidak helyében, számában és az ezekhez vezetett tervezett utakban térnek el egymástól.

Az 1. főváltozatú tervkonceptió:

„Budapesttől délre az M0, dunaújvárosi, solti (korszerűsített) fajszi (Gemenci erdő északi végénél) és a mohácsi Duna-hidakat irányozza elő (5 db híd)”

Megj.: Fajstól kb. 7 km-rel délre épült meg a szekszárdi híd, a gemenci erdő tényleges északi szélénél.

A soltinak nevezett híd a dunaföldvári.

„A kelet-nyugat irányú főbb úttengelyek:

- Szentgotthárd – Veszprém – Dunaújváros –Kecskemét ... a dunaújvárosi hídon át,
- Nagykanizsa – fajszi (azaz szekszárdi) – Szeged irány.”

Láthatóan hiába van benne a mohácsi híd, azon Kelet-Nyugat irányú főteengelyt már akkor sem vezettek át. Ezt az 1983-as elképzelés képezte a mai autópálya hálózat alapját rúgják ma szét!

A 2. főváltozatú tervkonceptió:

„Budapesttől délre az M0, a dunaújvárosi, solti (korszerűsített), kalocsai és a szeremlei (a Gemenci erdő déli végénél) Duna hidakat irányozza elő. 5 db híd”

A kalocsai híd meg fog épülni a paksi erőmű miatt az M6 és az 51 sz. főút között.

A szeremlei híd ötlete akkor merült föl, amikor a bajaiak mindenáron új hidat akartak építtetni a meglévő, a vasútiból vegyes használatúvá torzított hídjuk mellett. Mivel azonban a bajai-híd kettévágná a hatalmas nemzeti vagyont képviselő gemenci szarvasállomány élőhelyét, a bajai híd gondolata felszívódott, pedig minden ebből indult ki.

„A kelet-nyugat irányú főbb úttengelyek

- Szentgotthárd – Veszprém – Dunaújváros – Kecskemét ... a dunaújvárosi hídon át,

- a Kaposvár – Kalocsa irány a kalocsai hídon,
- a Nagykanizsa – Pécs – Szeged irány a szeremlei hídon”, tehát ismét kihagyták a mohácsi hidat mindenestől!”

Megjegyzés: a Pécs-szegedi szakasz soha nem ment volna a szerb-magyar határ mellett, hanem mindig visszakötötték volna az 55 sz. Szeged-bajai fútba!

A 3. főváltozatú tervkoncepció:

„Budapesttől délre az M0, a dunaújvárosi, solti (korszerűsített) és szeremlei Duna-hidakat irányozza elő. (4 db Duna-híd)”

A kelet-nyugati irányú főengelyek megegyeznek a 2. változatnál ismertettekkel.

Megállapítható, hogy a mohácsi hídon soha nem akartak országos főhálózati utat átvinni. A mohácsi híd megmaradt volna egy városon belüli az M6 és az 51 sz. főút közti kétsávos hídnak.

Nyilvánvaló és akceptálható a mohácsi és a kalocsai hidak igénye, azokat meg is kellene építeni, azonban ezek miatt kár lenne felrúgni az autópálya hálózati évtizedes koncepciót.

b) miután Szekszárd környezete hídnak alkalmas helynek találtatott, tanulmánytervek készültek a hídhely pontosítására 4 változatban, a változatok több szempontú kiértékelésével.

Hol van ma a hasonló megalapozás? Hol van a módosítás költség haszon és megtérülés elemzése. Nem slendrián az ilyen „előkészítés”?

Nyilvánvaló, hogy ezek a vizsgálatok 1985 körül elsőrendű főútra készültek, amely később S9, majd M9 gyorsforgalmi úti nyomvonal lett.

Én ehhez hasonló színvonalú előkészítettséget még nem láttam, köszönhető ez Mihályfi Árpád úrnak (UVATERV).

XX

Idézetek Dr. Karsay László – Mihályfy Árpád:

Az országos közúthálózat fejlesztésének terve című cikkéből

„A terv a kereken 30000 km hosszú országos közúthálózatból mintegy 13-15000 km összhosszúságú – a legjelentősebb közutakból álló – törzsúthálózatot határoz meg.”

A terv hat kötetéből kettőt „117 szervezetnek ... küldtük meg ...”

Alapelvünk volt „... a jelenlegi közúthálózatot tényként kell elfogadni, azt kell tovább fejleszteni.”

114 A TERVEZÉS KÖVETKEZÉSEI

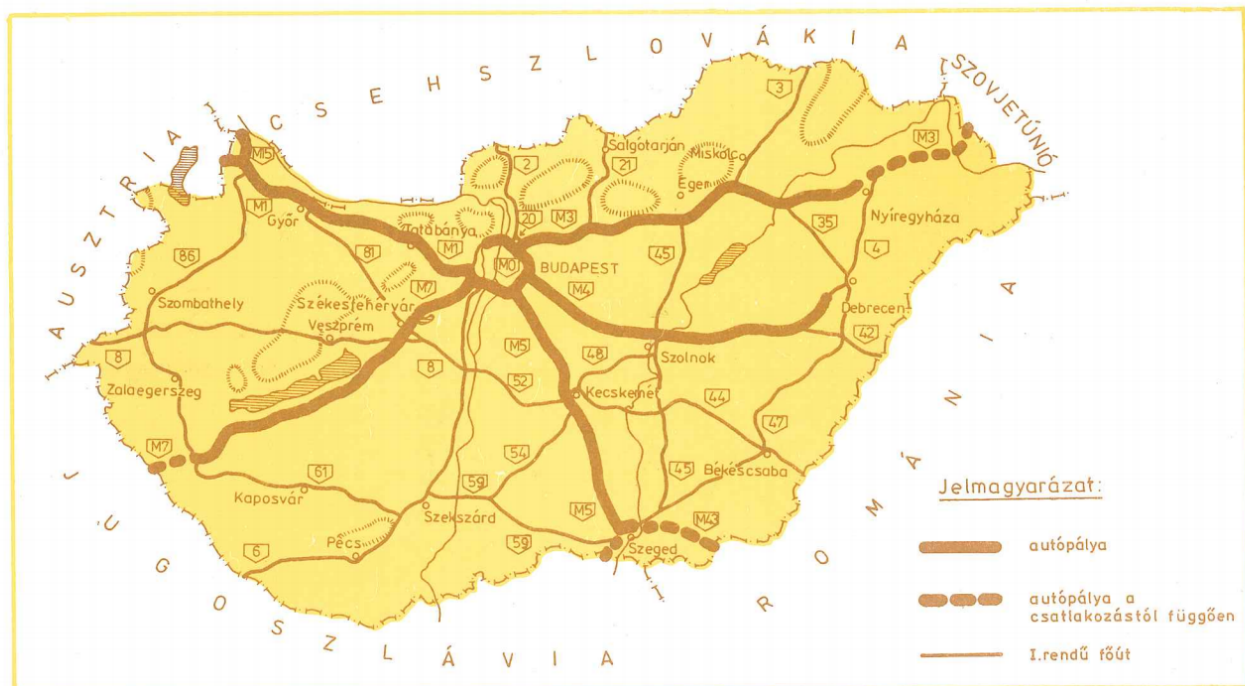
A fejlesztések időtávjai motorizációs szintekhez kötődnek, amelyek várható bekövetkezési idejét a szükséges fejlesztések esetén idősáv, a pénzügyi lehetőségek korlátjával kidolgozott fejlesztések esetén egy időpont adja meg. A tervfajták időtávjai a következők:

– A nagy távú fejlesztés 300 személygépkocsi/1000 lakos motorizációs szintet (3 175 000 személygépkocsit és 220 000 tehergépkocsit) tételez fel, amelynek időtávja 2010–2030.

– A hosszú távú fejlesztés 200 személygépkocsi/1000 lakos motorizációs szintet (2 000 000 személygépkocsit és 180 000 tehergépkocsit) tételez fel, amelynek időtávja a szükséges fejlesztések esetén 1995–2000., a pénzügyi korlátos fejlesztésnél 2000.

– A középtávú fejlesztés a VII. ötéves terv pénzügyi lehetőségeiből megvalósítható fejlesztések feltételével készült. Időtávja: 1990.

A nagytávú fejlesztési koncepció pénzügyi korlát nélkül készült. A két hosszútávú és egy középtávú koncepció pedig már a pénz fejlesztést korlátozó szerepét figyelembe vette. A hosszú távú1. koncepció nagyobb, a hosszútávú2. koncepció kisebb pénzügyi forrást tételezett föl.



Az autópályák és az I. rendű főutak nagy távú (2010–2030.) koncepciója



Az autópályák, az autóutak (fél-autópályák) és az I. rendű főutak hosszú távú (1995–2000.) koncepciója

A pénziány szűkítő, beavatkozást csökkentő szerepe nyilvánvaló a két rajz összehasonlítása után.

Budapest jövőben is megmaradó forgalomvonzásának kielégítése mellett a fővároscentrikus sugárirányú főutakat össze kell kötni a Dunát és a Tiszát keresztező kelet–nyugati, valamint észak–déli irányú *haránt-főutak* kiépítésével. Ezek az I. vagy II. rendű főutak részben új nyomvonalon, részben a korszerűsített meglévő utakon vezetnek. A Duánán Budapesttől északra a jelenlegi kettő helyett négy hídon, a fővárostól délre a jelenlegi ugyancsak kettő helyett öt hídon lehet átkelni az ezredfordulóig megvalósítandó fejlesztés eredményeként, amelynek során nyolc új Duna-hídat kell építeni (az M0-ás autóúton négyet, továbbá Komáromban, Dunaújvárosban, Szekszárdon, valamint Nagymaroson a vízlepcsővel összefüggésben). A Tisza jelenlegi 12 hídátkelési helye 15-re bővül.

XX

Viszonyunk a hálózatfejlesztési tervekhez

Ha elkészül egy koncepció, azt jobb esetben rengeteg konferencia, még több vita szokta követni. Olyan megoldás nincs, amely mindenkinek tetszene. A dokumentáció rögtön megosztja a társadalmat, mert ezekhez a dokumentációkhoz ezer érdek kapcsolódik. Úgy tűnik, mintha ilyen esetekben a szakma megdermedne. Egyesek pedig kiváló alkalmat látnak a különböző lobbicsoportok képviselői saját elképzeléseik, a magánérdekeik elővezetésére. Ilyen alkalom lehet a mostani M9 nyomvonal korrekció, melynek során a mindenható beavatott bennfentesek óriási méretű mohácsi vágóhídról suttognak, mely a mohácsi leendő hídfőben készült volna el. Innen menne a hús a feldolgozóba, a szegedi Pick szalámigyárba, melynek állítólag ugyanaz a tulajdonosa. Nyilván ez így sehol sem lehet leírva.

Sőt az egyes érdekcsoportok érdekei még eltérők is szoktak lenni, mely miatt többször még egymással is összeütköznek. **Mindenki dicsérni szokta a saját lovát és sajnos pocskondiázni a másét, mintha ez**

meggyorsítaná saját rögeszméje bevalását! A vetélytársak kiütésének minősül egy ilyen művelet a beruházási forrásokért folyó harcban.

A folyamatot nem egyszerű, többszöri megtorpanás, kényszer szokta kísérni. Gyakran mindent szakmai érvet, szempontot felülír a politika, vagy egy helyi „erős” ember, aki úgymond ezt is „kijárja”. Sokszor előjönnek néhányan a saját rögeszméikkel is.

Nem szabad pl. feltenni azt a kérdést, hogy mi a fontosabb, a kalocsai vagy a mohácsi-híd? Mi kell jobban, az M0-on kívül vezetett M6, vagy az M0-on kívül vezetett M1-M3 összekötés?

XX

Részletek a Közúti és Mélyépítési Szemle 53. évf. 9. számából, 2003.

Ágh György: Az M9 autópályák szerepe és jelentősége

„A gyűri irányú új kapcsolatok megteremtésében kulcsfontosságú a gyorsforgalmi utakhoz új dunai átkelőhelyek létesítése az ország északi, középső és déli részén, amit a gyorsforgalmi úthálózat 2006-ra készített bővítési terve is tartalmaz.”

„Az M9 autópályát 2x1 sávval forgalomba helyezett 6. sz. és 51. sz. főutak közötti szakaszának jelenlegi szerepe tehát a kétirányú tovább építéssel fokozatosan növekszik, majd nemzetközi jelentőségűvé válik. Forgalmi kapacitásának bővítése előbb-utóbb elkerülhetetlen lesz, ezért olyan autópályát és Duna-híd készült, amelynek 2x2 forgalmi sáv **autópályává bővítése a forgalom zavarása és a műtárgyak bontása nélkül bármikor elvégezhető.**”

Pócs István - Mátyás József: Megelőző tervek és vizsgálatok az új szekszárdi Duna-híd helyének kijelölésére

„Az 1985-ben kiadott Országos Közúthálózat Fejlesztési Terv (OKFT) egyik célja a sugaras úthálózati rendszer átalakítása volt.”

„Ezért az OKFT készítése során, **1983-ban vizsgálat készült a Duna teljes magyarországi szakaszára, amelynek célja a közúti híd építésére alkalmas helyek feltárása volt.** A „Közúti átkelőhely igények és lehetőségek a Dunán” (UVATERV) című tanulmány forgalmi, hajózási, vízügyi és területfejlesztési szempontokat vizsgált.”

„A Budapesttől délre eső Duna-szakaszon kilenc, új híd építésére megfelelő partszakaszt tártak fel, közülük a hálózatfejlesztési tervben három helyen: Dunaújvárosban, Szekszárdon és Mohács északi oldalán javasoltak új közúti összeköttetést.

Szekszárd térségében öt, híd építésére alkalmas hely adódott az 1503,5 és az 1524,6 fkm között. 1985-ben a 6. sz. főút Tolna megyei szakaszának fejlesztésére és a Szekszárd környéki úthálózat kapcsolatainak kialakítására kiírt országos tervpályázatokat megelőző előkészítő vizsgálatok a Bogyzsló térségi ivóvíz bázis miatt a híd helyét a gemenci erdő és a bogyzslói főcsatorna közé eső szakaszra tolták. Az 1985-ben elkészült OKFT-ben az új, 59. sz. főút nyomvonala a Dunát az 1498,7 fkm-ben keresztezte.”

„A KHVM megbízása alapján **1991-ben** elkészült Országos Közúthálózat Fejlesztési Program tíz éves távlatban határozta meg az építések sürgősségét, amelyben javasolta **az 59. sz. főút helyett S9 jelzéssel gyorsforgalmi út építését javasolta. A programot számos társadalmi és hatósági egyeztetés után a közlekedési miniszter előterjesztése alapján a kormány 1991 őszi jövahagyta.**”

„Az öt vonalváltozatot négy döntési szempont alapján vizsgálták.”

Kliment Mihály: Az autópályák tervezési munkái és engedélyezési folyamata

Az M9 autót megvalósításának időbeli áttekintése

1983.	Vizsgálat az Országos Közúthálózat Fejlesztési Terv (OKFT) keretében; a Duna teljes magyarországi szakaszán közúti híd építésére alkalmas helyek feltárására
1985.	Az OKFT elkészítése (Duna-híd helyének kijelölése az 59. sz. főúton)
1991.	Az Országos Közúthálózat Fejlesztés 10 éves programjának meghirdetése (a Duna-híd kijelölt helyének megerősítése – az 59. sz. főút helyett S9 gyorsforgalmi út)
1992.	Tanulmányterv készítése a koncessziós ajánlat kiírásához
1993.	A koncessziós szerződés aláírása
1994. III. n. év	Az engedélyezési terv elkészítése
1995. II. n. év	A környezetvédelmi engedély kiadása
1996. IV. n. év	Az építési engedély kiadása
1997 – 1999.	Területvásárlás, régészeti feltárás, lőszermentesítés

1997 – 1999.	Területvásárlás, régészeti feltárás, lőszermentesítés
1998. IV. n. év	Az építési engedély érvényességének meghosszabbítása további egy évvel (ÚDHK Rt.)
1999. II. n. év.	A 2117/1999. (V. 26.) sz. kormányrendelet kiadása (Az M9 autót építéséről állami beruházásban)
1999. IV. n. év	A koncessziós szerződés átruházása az Állami Autópálya Kezelő Kht.-ra
1999. IV. n. év	Az építési jogosultság átruházása a Nemzeti Autópálya Rt.-re
2000. I.-II. n. év	Az M9 autót és a Duna-híd ajánlati tervének elkészítése
2000. III. n. év	Az NA Rt. szerződést köt a Magyar Autópálya Építő Konzorciummal az A. és a C., valamint a Mag Konzorciummal a B. szakasz megépítésére
2000. IV. n. év	Az engedélyezési tervtől való eltérés engedélyének a kiadása
2000. IV. n. év	Az NA Rt. szerződést köt az Általános Mérnöki Iroda Kft.-vel a mérnöki feladatok ellátására
2001. I. n. év	Munkaterület átadás, a terület-előkészítési munkák megkezdése
2001. I. n. év	Az autót útépítési munkáinak megkezdése
2001. III. n. év	A Duna-híd cölöpözési munkáinak megkezdése
2002. IV. n. év	A Duna-híd zárótagjának beemelése
2003. III. n. év	Az M9 autót forgalomba helyezése

Kliment Mihály – Popsár László – Oláh László – Ament András: Az M9 autót kiemelkedő műszaki megoldásai

„Az M9 autót Dunaföldvártól kb. 50 km-re délre, Bajától kb. 20 km-re északra biztosít új közúti kapcsolatot a Duna két oldala között. A nyomvonal Szekszárdtól kb. 5 km-re északra a 6. sz. főút Sió-híd és a 63. sz. főút közötti szakaszától indul és Bogyiszló községtől délre halad a Duna irányába. A folyót az 1498,8 fkm-ben épült 917 m hosszú Duna-híddal keresztezi, majd Dusnok községtől délre csatlakozik az 51.sz. főúthoz. A 20,6 km hosszú autót végig mezőgazdaságilag művelt területen, illetve 1050 m hosszon a Duna árvédelmi töltései között vezet.”

xx

Részletek a „Hidak Tolna megyében” című könyvből:

Szekszárd, 2002.

Szerk.: dr. Tóth Ernő és Hajós Bence

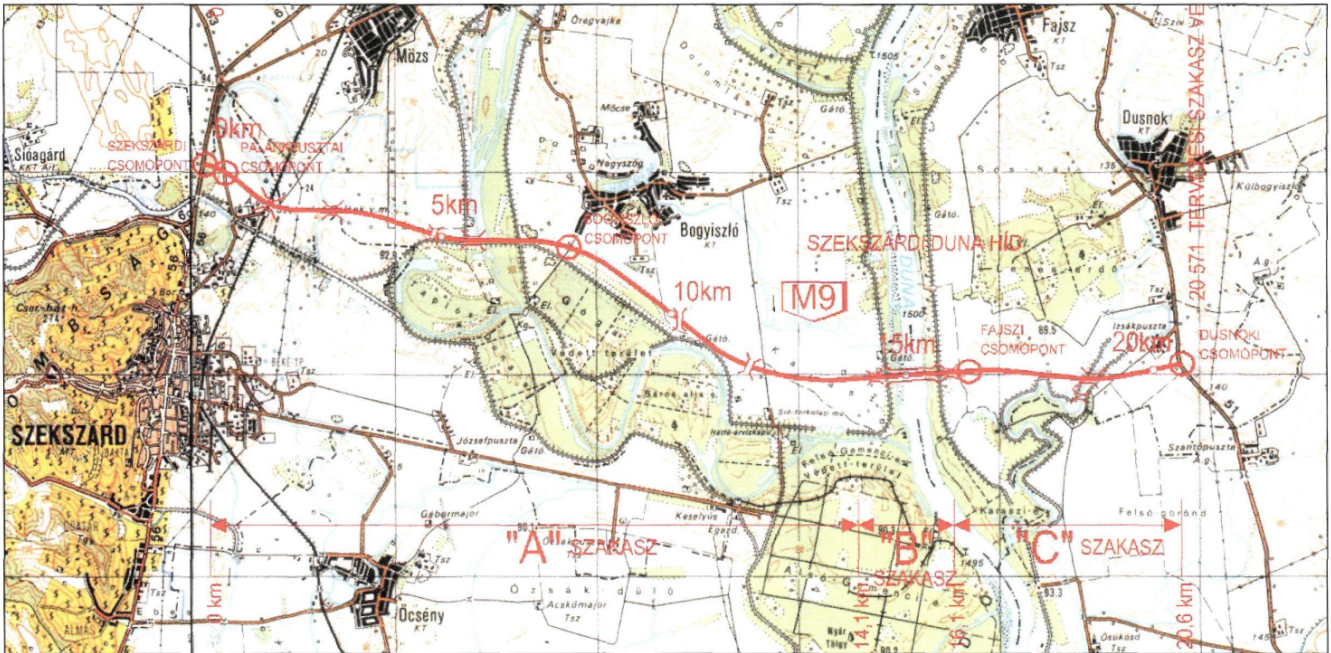
http://hidak.hu/konyvek/Hid2002_Tolna.pdf

„Budapesten kívül 73 év után elkészülő első új Duna-híd a szekszárdi

„A szekszárdi Duna-híd az M 9 autóúton ... is. A bajai közös üzemű Duna-híd közúti szempontból rendkívül kedvezőtlen volt. A torlódás, várakozás 1980 után szinte elviselhetetlen volt, ezért a közlekedési tárca megvizsgálta a híd kapacitásának növelését, beleértve új híd építését.

Elsősorban Gemenc védettsége miatt reális megoldásként új híd építése Szekszárd-Kalocsa térségében jött szóba [1]. A Közlekedési Minisztérium 1985-ben az úthálózat, 1987-ben már a megvalósítandó Duna-híd szerkezeti kialakítására írt ki pályázatot [2]. A bajai Duna-híd forgalmi csődje miatt a személygépkocsi- és a könnyű teherforgalom viselésére alkalmas konzolok 1990-ben elkészültek azzal, hogy a szekszárdi Duna-hídat mielőbb meg kell építeni. Az Autópálya Igazgatóság 1991-ben szerződést

kötött tervező és tanácsadó cégekkel a 9. sz. autót és a díjas Duna-híd koncessziós versenytárgyalásához szükséges dokumentumok elkészítésére [1].”



Az épülő M9 helyszínrajza (Uvaterv)

Miért kellene ezt a rengeteg és eredményes munkát eldobni?

„Az autót a 6. sz. főút 139,050 km szelvényéből indul és Palánkpusztától északra, Bogoyiszlótól délre, a Sió-töltéssel közel párhuzamosan haladva az 1498,8 fkm-ben keresztezi a Dunát. Ezt követően Dusnoktól délre haladva a 139,235 km-ben csatlakozik az 51. sz. főúthoz.”

„Az autót 2x1 forgalmi sávval épül, amely a későbbi autópálya jobb pályáját jelenti.”

„... a 920 m hosszú szekszárdi Duna-híd, mely **a leghosszabb közúti híd lesz az országos közúthálózaton.**”

XX

Részletek egy NIF-es prezentációból 2019-ből:

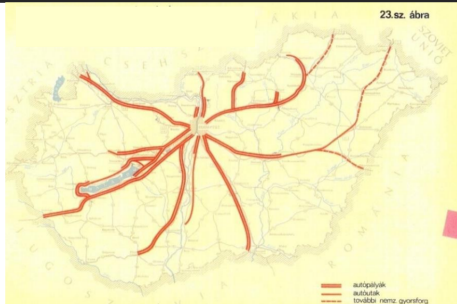


<https://www.ktenet.hu/uploads/events/2019-04-09-xx-kozlekedesfejlesztési-es-beruhazási-konferencia/doc/juhasz-zoltan.pdf>

AZ ELMÚLT ÖTVEN ÉV KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEI

1971-ben még nincs M9! Ez még a sugaras részhálózat, amely természetesen elsőként kiépült, amely után szinte kötelező belemenni a gyűrűs elemekbe, mert a sugaras önmagában csőd.

ORSZÁGOS KÖZUTAK ÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSI TERVVÁZLATA A TELÍTETTSÉGIG

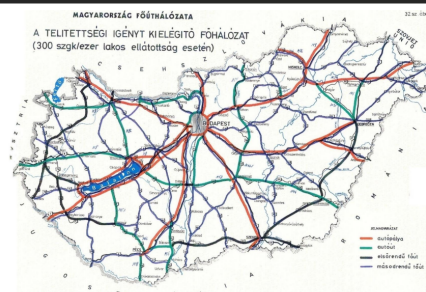


1971

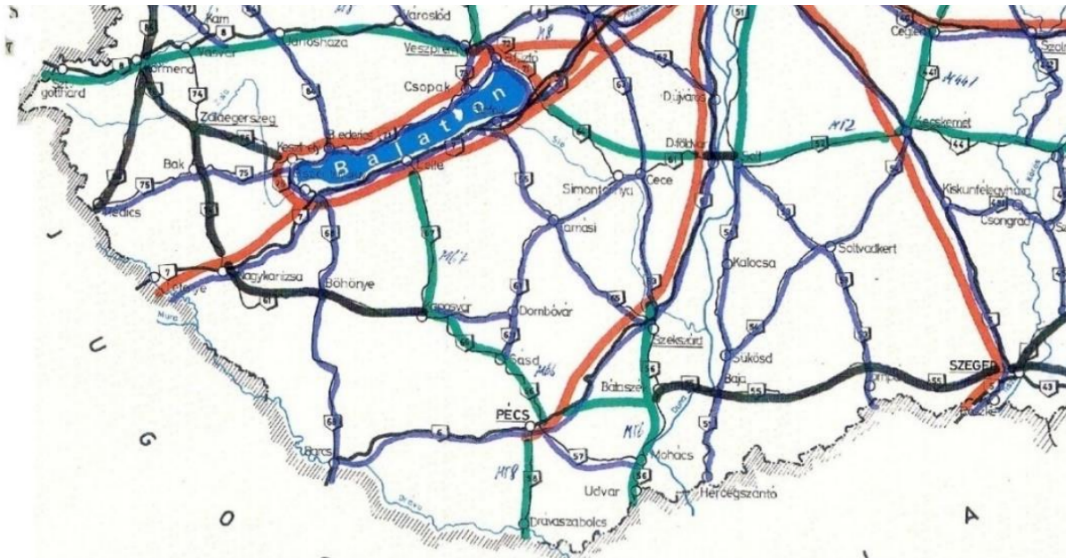
1977-ben, 1983-ig, még csak egy főút darab létezik Nagykanizsa Kaposvár és Dombóvár között, a 61 sz. főút, másodrendű főútként, amely Dombóvárnál észak-keletre fordult és Tamásin, Cecén át elérte a Dunaföldvári hidat. Szinte visszafordul a hídhány miatt.

Sem a szekszárdi, sem a mohácsi híd nem létezett. Híd csak Dunaföldváron és Baján volt. Szeged és Baja között csak az 55 sz. másodrendű főút létezett, mely átment a bajai hídon. A 67 sz. út másodrendű főútként haladt Boglárlelle, Kaposvár és Szigetvár között. Ez lehet hidas szempontból a kiinduló állapot.

ORSZÁGOS KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSI KERETTERV



1977



1985-ben megjelenik a szekszárdi híd, már a hosszútávú elképzelésben is!

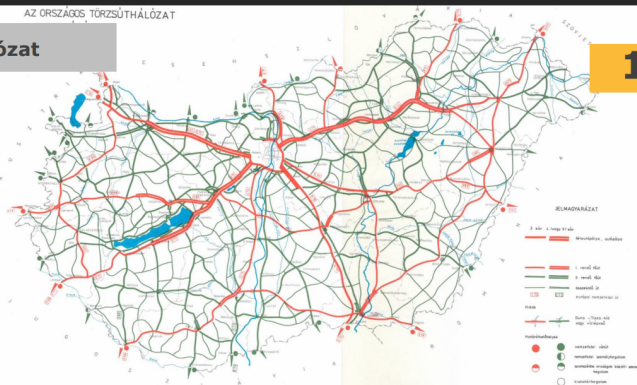
A 61 sz. másodrendű főút, beleköt az M6-ba Bonyhád alatt. Az M6-ból kiágazik egy elsőrendű főút Szekszárdtól északra és keresztezi a Dunát. Az 51 és az 53. sz. másodrendű főutak között új nyomvonalon halad az 51 és az 53 sz. főutak között, ahol rácsatlakozik az 55 sz. főútra. Az alföldi szakasz végig elsőrendű főút.

A mohácsi híd sehol nincs!

ORSZÁGOS KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSI TERVE 1985 HOSSZÚ TÁVRA (1995-2000)

AZ ORSZÁGOS TÖRZSÚTHÁLÓZAT

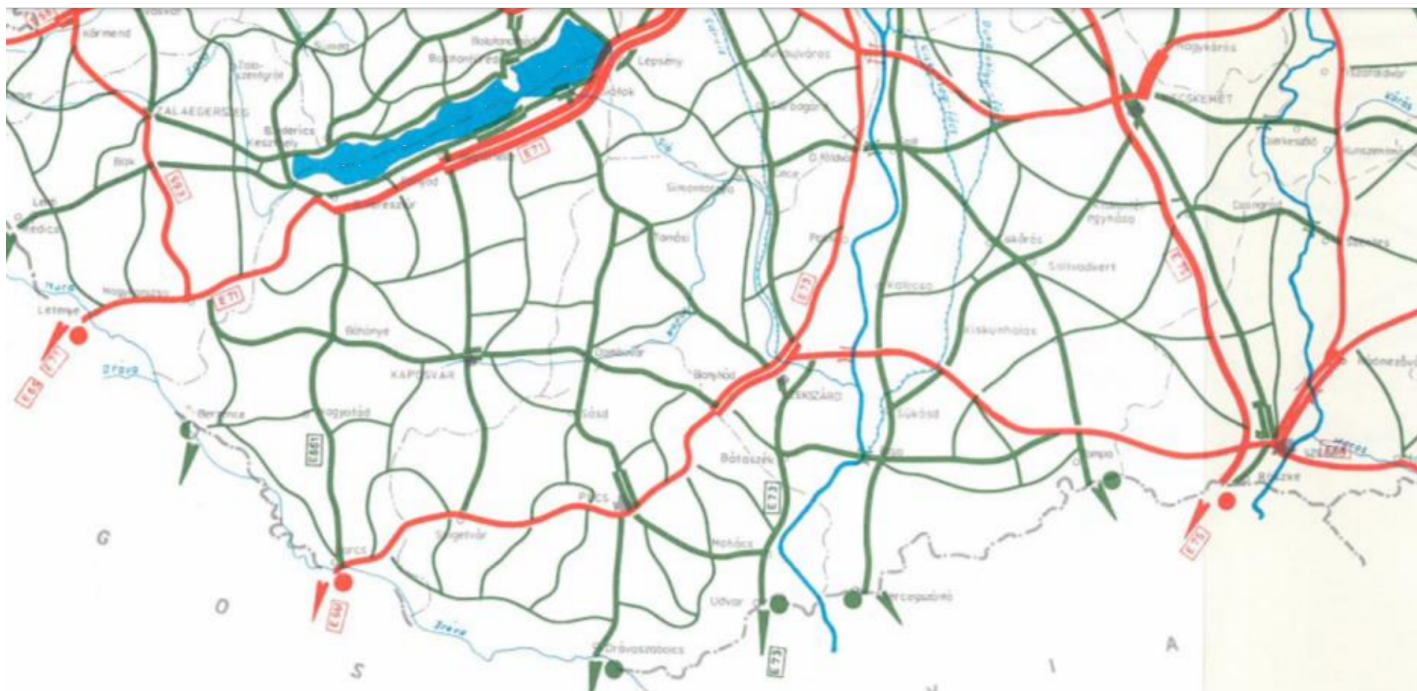
Országos törzsúthálózat



1985

Nagyszerű gondolat a Győr összekötése Székesfehérvárral, másodrendű főúttal, majd az M8-on át Kecskeméttel.

Látható: az M0 még nincs bezárva észak és nyugat felől.



1985, de nagytávra:

a Nagykanizsa-Szekszárd-Szeged szakasz itt már végig elsőrendű főút, a szekszárdi híddal.

Megjelenik a mohácsi híd másodrendi főúton, melyet Bajánál bekötöttek az 55 sz. főútba, és az is, hogy még nem találtak be az M43 szegedi csomópontjába.

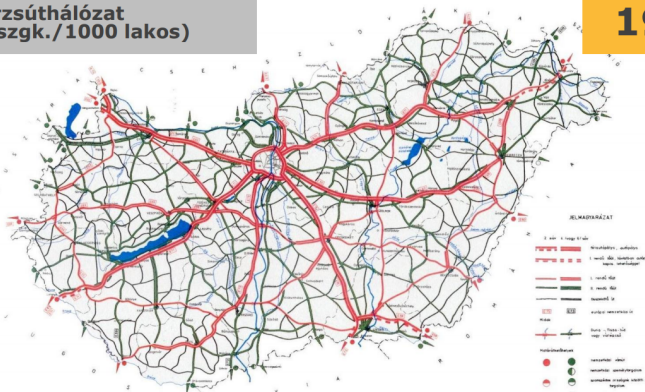
Érdekes ötlet a nagykanizsai helyett a barcsi vonalkezdés, ráadásul elsőrendű főútként, mely Pécsen át jut el Szegedre.

ORSZÁGOS KÖZÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSI TERVE 1985 NAGY TÁVRA (2010-2030)

Országos törzsúthálózat
(átlagosan 300 szgk./1000 lakos)

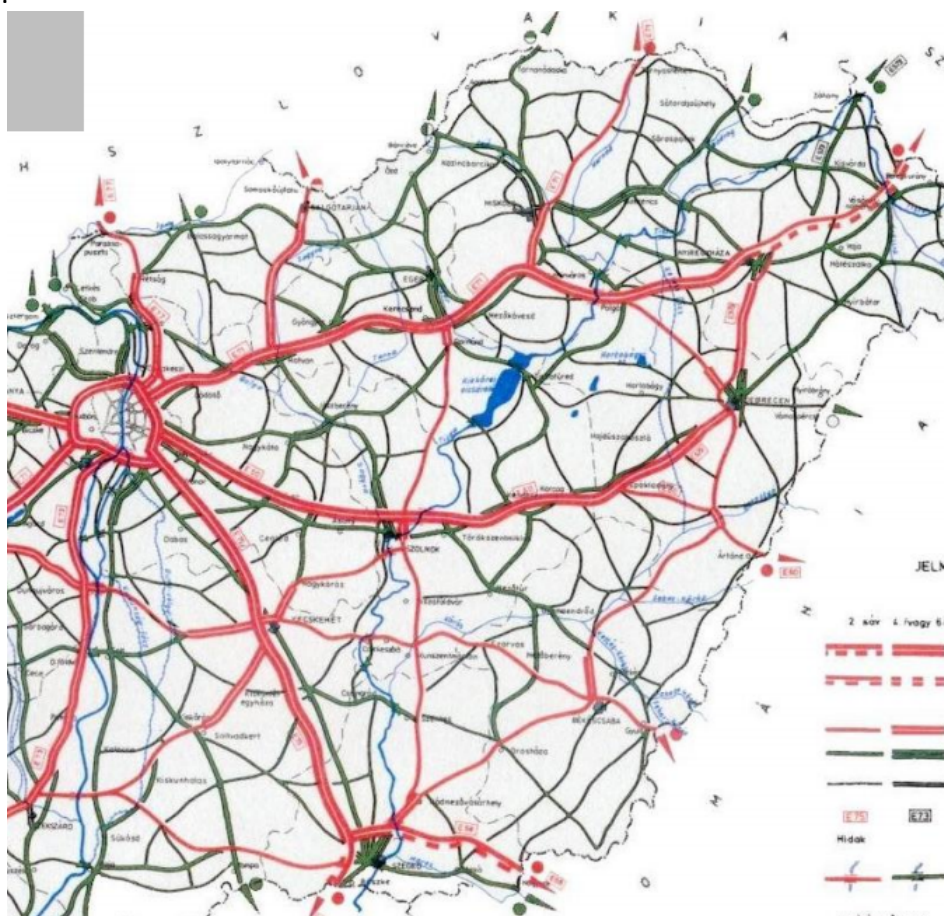
1985

Az Eurostat 2016-os adatai alapján Magyarországon az 1000 főre jutó autók száma: **338 szgk./1000 fő**, az EU-átlag **505 szgk./1000 fő**





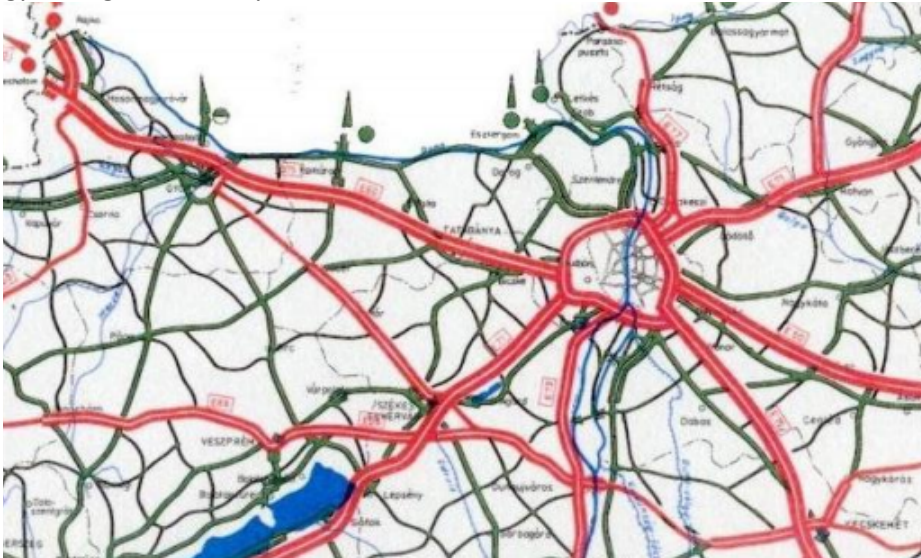
További érdekesség az Alföldi főút megjelenése, vagy az itteni névén a Tisza-parti főút, egy vékony piros vonal északról délre:



Ez egy előképe az általam szorgalmazott Alföldi autóútnak, amely része lehetne a Via Kárpátia nevű nemzetközi autópályának, végig észak-déli irányban haladva. Indul itt Eger alatt, Dormándnál, majd felfűzi Szolnokot, Kunszentmártont, Szentest, Hódmezővásárhelyt. Itt talán a Tisza-parti főút a vonal neve.

Nyilván más nyomvonal is elképzelhető lenne (Lásd Kiss Gyula szegedi egykori főmérnök úr 1984. III, 14-i levelét az egyeztetések között): Polgár-Tiszafüred-Kisújszállás- Gyoma-Nagyszénás-Orosháza-Nagylak. A nyomvonal elhelyezésnek lehetőségei sokat javulnának a Natura-2000 területek – a védett területek fokozatos kiszáradás miatti - felülvizsgálata után.

A következő nagyszerű gondolat a Győr összekötése Székesfehérvárral.



Ez egy olyan 1985-ös gondolat, melyet még 2020-ban sem sikeredett megoldani! Igaz én már nem Győrből, hanem Komáromból szeretném javasolni indítani.

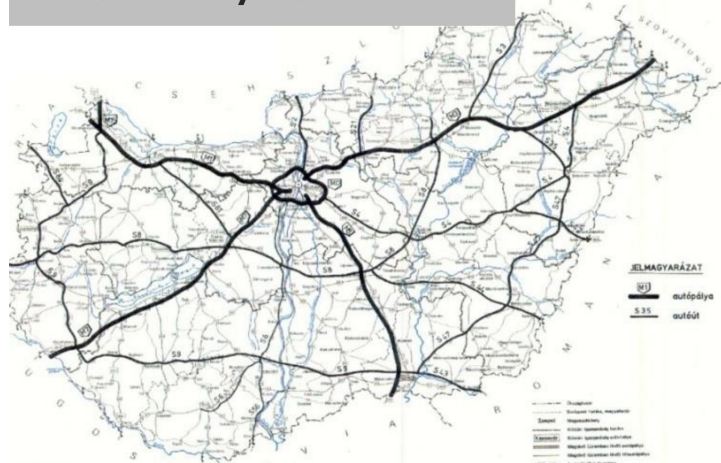
Jól látható, hogy a Győr-Székesfehérvár Dunaújváros-Kecskemét útvonal mennyivel rövidebb a Győr-Budapest-Kecskemét vonalnál! Ha ez megépült volna, mennyi szenvedéstől, kintól, dugótól mentette volna meg a fővárost!

Érdeemes lenne kiszámolni, hogy a már eddigi 35 évnyi csúszás is eddig mekkora közlekedési többletköltséget okozott!

Figyelemre méltó az, hogy már 1985-ben a Székesfehérvár - Dunaújváros – Kecskemét közötti I. rendű főutat, az új Duna-híddal együtt, az I. sürgősségi fokozatba rakták!

Az alföldi főút, azaz a Tisza-parti főút, Szolnok-hódmezővásárhelyi szakasza a II. sürgősségi fokozatba került, míg a Szolnok-füzesabonyi szakasz a III.ba. Ma hallani sem akarnak róla.

1991-ben már Nagykanizsától Szekszárdon át Szegedig minden S9 autót! **A mohácsi híd mintha eltűnt volna.**
úthálózat irányadó hálózata



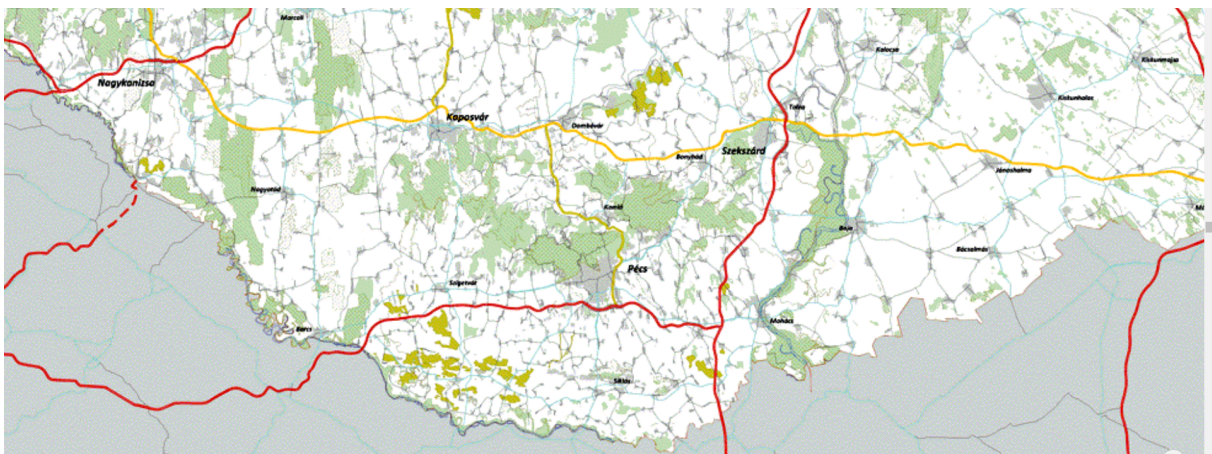
1991

2003-ban mindez szépen kihangsúlyozva! **A mohácsi-- híd eltűnt!** Itt az M9-nek szép, egyértelmű soproni a vége!

2015-RE JAVASOLT GYORSFORGALMI ÚTHÁLÓZAT



2011-ben az előbbiekre ráerősítve:



Az alábbi útkategóriák jól mutatják a minisztériumi totális káoszt!

Jelmagyarázat

Szabályozási értékű jelzések:

- autópálya (2x4)
- autópálya (2x3)
- autópálya (2x2)
- autóút (2x3)
- autóút (2x2)
- kiemelt főút
- I. rendű főút (2x1)
- II. rendű főút (2x2)
- II. rendű főút (2x1)
- gyűjtő - elosztó pálya, vagy párhuzamos feltáróút

Valóban igazodik ez a rengeteg úttípus az önmagukat magyarázó utak ideológiájához?

„... a főváros centrikus sugárirányú főutakat összekötő harántirányú főutak kiépítése, elsődlegesen a Dunát, illetőleg a Tiszát keresztező kelet - nyugat irányú útvonalak megvalósításával, ...”
Ma is csak ezt javaslom! 2020-1985= 35 éves igyekezet, nulla eredménnyel!

Törzsúthálózatot terveztek, amely autópályából, autóútból (mindig félautópálya), I. rendű főútból, II. rendű főútból és összekötő útkategóriákból állt.

„A fejlesztési célok közül legjelentősebbek az országos közúthálózat szerkezetének átalakítása, a nemzetközi közúti összekötések és a környezetvédelem figyelembevétele.”

Ma is ezek a célok!

Költség-haszon elemzéseket is végeztek! Kikérték a szakmai és a társadalmi körök véleményét is! Lenne mit tanulni ma is a 35 évvel ezelőtti koncepció készítőitől!

Hol van ma mindez? Miért úszhatják meg azok, akik magánérdek miatt ad hoc döntésekkel felrúgnak 35 éves döntéseket?

Ami szintén rendkívül fontos:

„A nagytávú fejlesztési terv PÉNZÜGYI KORLÁT NÉLKÜL készült! EZEK UTÁN készültek KÜLÖN készültek el a hosszútávú tervek két változatban, egyre kevesebb pénz megszerzését feltételezve.

A javaslatom:

készüljön jó úthálózati terv minél hosszabb távra, kizárólag szakmai szempontok figyelembe vételével.

Ezután az aktuális minisztérium készítse, az előbbi lényegét nem módosító ütemezési tervet arra, amit a kormánya uralkodása alatt meg kíván valósítani.

E kettőt összekeverni szigorúan tilos! El kell végre különíteni, választani a szakmai, a mérnöki és a politikai felelősséget!

„Az M0 megvalósítását az 1101/1979. (V. 16.) MT számú határozat előírja. A gyűrű budai szakasza – a Budai Tájvédelmi körzet miatt – autópálya helyett a terephez jobban igazodó főút. ... szükséges a fővárosi autópálya –gyűrű elkészítése is ...” Már 1979-ben ezt is jól eldöntötték!

Továbbá egy 35 évvel ezelőtti óhaj, teljesítetlenül:

„A közúthálózat jelenlegi szerkezetét ... gyűrű irányú útvonalak és az országrészeket összekötő K-Ny-i és É-D-i irányú útvonalak alakítják át.” (22. oldal!)

„A közúthálózat legfontosabb új elemei a Dunán haladnak át.”

A kötet rajzi anyagát a NIF előbbi, 2019-es, prezentációja tartalmazza!

XX

„Az országos közúthálózat fejlesztése

Egyeztetések és tárgyalások az érdekelt intézményekkel” című dokumentáció részletei

UVATERV, KTI, 1985.”

1982. III. 18., KPM Közúti Főosztály:

„kiemelt feladatként kezelendő Budapest centrikus főúthálózatának feloldása ...” Ha már 1982-ben kiemelt feladat volt, akkor ma milyen sürgősségű?

1983. V. 3., Országos Vízügyi Hivatal

A Duna-hidak helyeit keresve 1983-ban még nem voltak megkerülhető a dunai vízlépcsők, a keresztgátak helyei.

„Tájékoztatásul közöljük, hogy a Duna 1696 fkm szelvényében Nagymaros és Visegrád között a Gabcsikó Nagymarosi Vízlépcsőrendszer keretében a vízlépcsőn át közúti híd is létesül.”

„A vízgazdálkodás távlati fejlesztési terve előíranyozza a Duna Budapest alatti szakaszán az Adonyi (1600 fkm) és a Fajszi vízlépcsők (1500 fkm) építését.”

Hátha kihalnak egyszer az ortodox „zöldek” és a normalitás újra szerephez jut, mondjuk a paksi erőmű hűtése és ami még sokkal fontosabb, a dunai víz visszatartása miatt.

Valószínűen a Fajszi vízlépcső miatt beszélnek a korábbi tervek a szekszárdi helyett a fajszirol.

1983. XI. 25, Tájékoztató

„... a tervezés során az érdekeltek, a szakemberek és a nem szakemberek számára vélemény-nyilvántartási lehetőséget teremtünk és a véleményeket a tervezés során hasznosítjuk („társadalmiasított” tervezés.)”

Hol van az M9 pécsi-mohácsi nyomvonalának társadalmiasítása? Mikor kérték ki pl. a szakemberek véleményét? Az a gyanúm, hogy nincs ma ilyen munkarész.

„A hálózatfejlesztés egyik fontos célkitűzése a Duna által szétvágott úthálózat egységének létrehozása. Ez az egység a Duna mentén mérve 30-50 km-enként tervezendő hidátkelésekkel oldható meg.”

Hogyan felejtették el a mai minisztériumban ezt az egység létrehozási szándékot?

„A meglévő bajai híd – távlatban – nem tekinthető a Duna két partján lévő úthálózat összekötésének”

Már 1985-ben képesek voltak ilyen tisztán és pontosan látni a helyzetet!

„... kirajzolódik egy K-Ny-i irányú forgalmi tengely szükségessége ... egy híd létesítésének igénye Dunaújváros térségében.”

„... kirajzolódik ... K-Ny-i irányú tengely Kaposvár-Dombóvár-Szekszárd vonalában”

A bajai híddal egyidőben felmerült még a szeremlei híd is!

1983. IX. 9.; VÁTI-UVATERV egyeztetés

„Az M0 autópálya tehermentesítésére (helyettesítésére) megvizsgálandó egy Salgótarján – Hatvan – Nagykáta - Dunaújváros gyűrűs I. rendű főút lehetősége.”

1984. I. 31., Közép-Dunavidéki Intéző Bizottsági egyeztetés

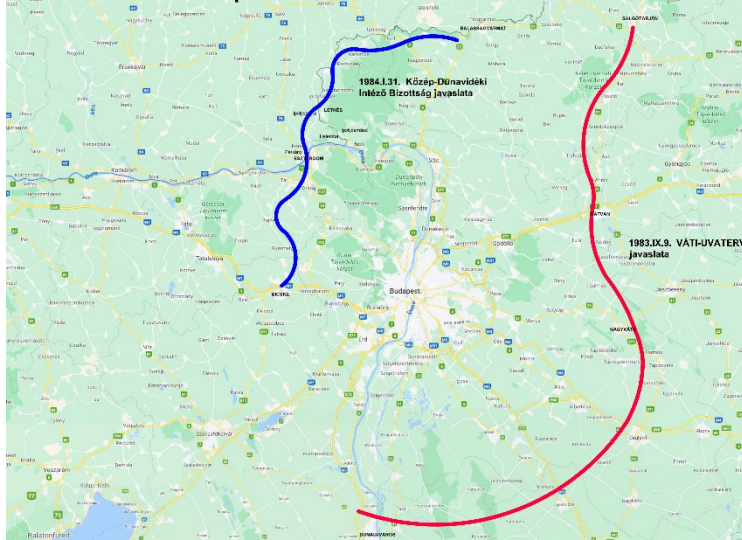
„Célkitűzésünk, hogy a Duna-kanyart mentesítsük az átmenő forgalomtól. ... Vizsgálni fogunk ... egy olyan változatot is, amely Balassagyarmat – Letkés – Esztergom – Bicske útvonalon is megoldaná az Ózd – Salgótarján – Győr – Székesfehérvár kapcsolatot. ... E vizsgálat során feltételezzük, hogy a baráti Csehszlovákiával a kétszeri határátlépés megoldható lesz utazási időkiesés nélkül ”

Ma talán viccesnek tűnnek ezek a elkerülő úti nyomvonalak.


Azt azonban jelentik ezek a kijelentések, hogy az M0 tehermentesítésének, helyettesítésének ténye, igénye már akkor, már 1983-84-ben, felmerült. Voltak, akik már akkor szükségesnek tartották erről beszélni. Ez még 2020-ban is nagy gond, még ma sincs megoldva, ez az egyik legjobban elfekélyesedett helye a hálózatnak.


Az alábbi rajzot én szerkesztettem úgy, hogy csak az idézetben szereplő településneveket ismertem, a javasolt nyomvonalat sajnos nem. Kéretik ekként kezelni.

1983-as és 1984-es javaslatok az M0 tehermentesítésére (helyettesítésére), az "Az országos közúthálózat fejlesztése" című 1985-ös koncepcióhoz



Az autópályás törvényeink, kormányhatározataink, melyek törvénybe iktatták az M9-et a szekszárdi hídon át


 GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKÉSEI MINISZTERIUM
A magyar gazdaság- és közlekedéspolitikai helyzete és fejlesztése
 Díóssy Gábor
 Politikai Államtitkár
 Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
 Munkács, 2005.04.25.


2003. évi CXXVIII. Törvény
(„sztrádatörvény”)

Gyorsforgalmi utak átadása és előkészítése 2007. december 31-ig



<https://www.slideserve.com/sienna/a-magyar-gazdas-g-s-k-zleked-spolitika-helyzete-s-fejleszt-se>



2044/2003 (III.14.) Korm. hat.



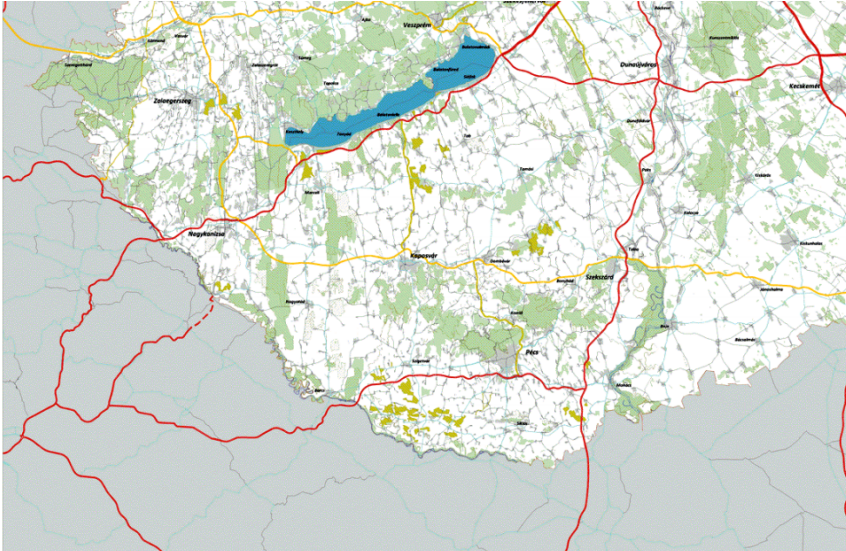
<https://slideplayer.hu/slide/11393120/>

2005. évi XII. törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény és az azzal összefüggő egyes törvények módosításáról

A 2003-2007 között előkészítés alatt álló gyorsforgalmi utak

M9 Sopron-Kaposvár-Szekszárd-53. sz. főút közötti autópálya szakaszok

<https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A0500012.TV>



2. melléklet az 1222/2011. (VI. 29.) Korm. határozathoz

<https://slideplayer.hu/slide/11393120/>

1371/2016. (VII. 15.) Korm. határozat

Magyarország rövid- és középtávú közútfejlesztéséhez kapcsolódó infrastrukturális beruházások összehangolásáról és azok 2022-ig történő megvalósításáról

<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A16H1371.KOR×hift=20180329&txtreferer=00000001.txt>

Az M9 déli szakasza – mely a szekszárdi hídon menne át - itt már mindenből kimaradt.

Kinek kellhet valójában az M9?

Mivel a minisztérium nem fáraszt minket különféle előkészítő anyagokkal, megtérülés számításokkal, csak tapogatózhatunk, hogy kinek és minek lehet kedvezőbb a nyomvonal módosítás.

- a) A mohácsiak csak hidat kérnek a két városrészük közé, a mai komp helyett, nekik nem kell a Mohács-Szeged közti szakasz a határ mellett.
- b) A pécsiek **egy autópálya szakaszt veszítenek**, a Kaposvár-szekszárdit, ha a szekszárdi hídon nem megy át az M9. A mai elképzelés szerint Pécs körül északon (M9), keleten (M6) és délen (M60) is van tervezve vagy már meg is valósult az autópálya.

Ha a 67-est meghosszabbítanák délre az M60-ig, akkor még nyugatról is be lenne a város kerítve. Node!

Ha azonban a „hatalmas” javaslatuk megvalósul, akkor elveszítik az északi oldali autópályát (a régi M9-et), mivel az új M9-et rávinnék a mai M60-ra. Hiába két autópálya az M60 és az új M9, az azonos nyomvonalon halad CSAK EGY.

Nem is értem, hogy miért szeretnék ezt jobban:



- c) Fél országnyi forgalomnak Nagykanizsa és Szeged között Pécs kerülőút, úthosszabbodás, felesleges tekergés, mindez a mohácsi vágóhíd néhány teherautója miatt?
- d) Az országhatár nemcsak valójában egy kerítés, hanem jelképesen is, hiszen a déli fele munka nélkül marad. Ez egy újabb féloldalas autópálya lenne az országnak. Míg a régi M9-nek mindkét oldalán van „húsa” azaz kiszolgálható területe, így hatékonyabb az országnak.
- e) Mind Tolna, mind Bács megye estén az autópálya a megye periferiájára szorul, így a két megye hátrányba szorul, miközben Baranya megye helyzete semmit sem javul.

Javasalom:

- a) **Maradjon meg kelet - nyugat irányú közúti főtengelynek, autópályának, autóútnak az M9 szekszárdi hídon átmenő szakasza Nagykanizsa és Szeged között.**
- b) **Ettől még épülhetnek további Duna-hidak alacsonyabb rangú hálózati szerepű utakon akár Kalocsán is, és Mohácson is.**

Valószínű az, hogy nem jut el hozzám az összes korábbi autópályás információ, ezért kérem társaim segítségét minél több korábbi ötlet megismeréséhez és közzétételéhez.

Szeged, 2020. X. 23.