

A Pentele-híd (2007.), „a híd, amely lesz”.

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

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

„Ez a híd ma még inkább jövő, mint jelen”

„A tervezők meglehetősen előre szaladtak vele, így lett egy közel ötszáz kilométeresnek elgondolt közlekedési csatornának elsőként megvalósuló, öt kilométeres darabja.”



„Persze hogy Széchenyi István jut az eszünkbe ott, a Pentele hídon, az első magyarországi állandó híd létrehozója. Minden hazai hídépítő előtte tiszteleg, amíg lesznek magyarok és hidak. Milyen különös, fancsali játék a sorsnak, hogy Széchenyi soha nem ment át a Lánchídon, személyesen nem élhette át a siker élményét, mert mire a híd elkészült, ő már a döblingi szanatórium önkéntes, holtig tartó foglya volt. Neki köszönve, helyette, érte is gyalogolunk most ezen a mi fehér acélhidunkon, vissza a bal partra, ahonnan elindultunk.”

„Ahogy sötétül az ég, vörösbe fordul a nyugati horizont, a híd valósággal felöltözik a lámpafénybe, még nagyobbnak, még szebbnek mutatja magát.”

„Most olyannak tűnik, mint egy hatalmas élőlény, elnyúlik hosszan a folyó fölött, készen arra, hogy akár évszázadokon át hordozza a hátán az úton járókat.”

<https://magyar-kronika.hu/cikk/a-hid-ami-lesz/>

Tisztelet e csoda megvalósítóinak!

A tények eltagadása, megismerésének akadályozása

Az M8-M4 vonal egyértelműen Budapesten KÍVÜLI autópálya vonal. A jövőbeni négyzethálós, raszteres országos hálózat lényegi eleme. Építése lassan halad előre, mert **nem készülhet el az a számítás, amely igazolná a sugaras-gyűrűs hálózat kárait.**

Dr. Keleti Imre szerint:

„A főváros centrikus hálózat szerkezeti tulajdonságaiból adódó forgalmi feszültségek oldási képességének hiányából adódó **gazdasági és társadalmi károk** csökkentésének lehetőségei még nem álltak fenn.”

<https://docplayer.hu/19172785-Dr-keleti-imre-gondolatok-a-gyorsforgalmi-uthalozat-burkolatai-fenntartasanak-tervezeserol-a-2014-2020-as-unios-tervciklusban.html>

Vajon miért ezek a viszonyok „állnak fenn”?

Mi vagy ki akadályozza a tények megismerését?

Vajon mekkorák lehetnek ezek a „gazdasági és társadalmi károk”?

A kár számításba be kellene számítani a kihasználatlan híd, mint az idő előtt lekötött tőke költségeit.

Mit mond még dr. Keleti Imre?

„A csekély tényleges forgalom miatt a gyorsforgalmi útszakaszok egy része megelőlegezett fejlesztésnek bizonyult.”

„A gazdaság fejlődése és a gyorsforgalmi úthálózat fejlődése egyelőre nem mutatott közvetlen kapcsolatot.

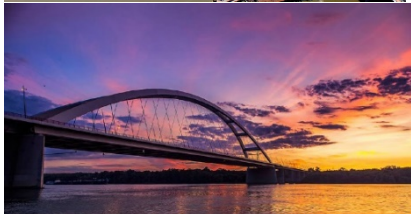
<https://docplayer.hu/19172785-Dr-keleti-imre-gondolatok-a-gyorsforgalmi-uthalozat-burkolatai-fenntartasanak-tervezeserol-a-2014-2020-as-unios-tervciklusban.html>

A Dunaújváros alatti Pentele-híd a hazai mérnökség egyik csúcsteljesítménye, büszkesége.

A „híd ... megteremti a lehetőségét egy Ausztriát és Erdélyt összekötő, nyugat-kelet irányú korridoroknak.”

A híd „a nyugat–keleti irányú TEN-folyosó Pó-síkságtól (Genova)–Milánó–Grác–Dunaújváros–Nagyvárad–Brassó–Bukaresten át Constanzáig (Fekete-tenger) tartó európai közúthálózati elemének csomópontjában épült.”

<http://www.matud.iif.hu/08apr/03.html>

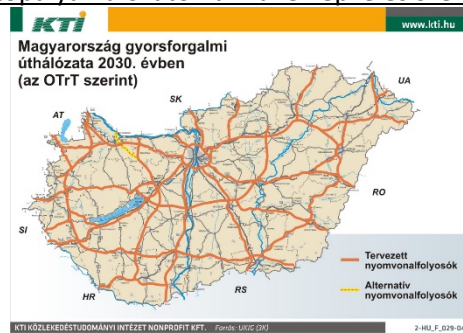


<https://www.origo.hu/gazdasag/20070723-gyurcsany-beszelt-az-uj-dunahid-avatasan.html>

https://dunaujvaros.hu/pentele_hid_0

https://www.wikiwand.com/hu/Pentele_h%C3%ADd

A Pentele-híd helye a hazai autópálya hálózaton a mai elképzelés szerint

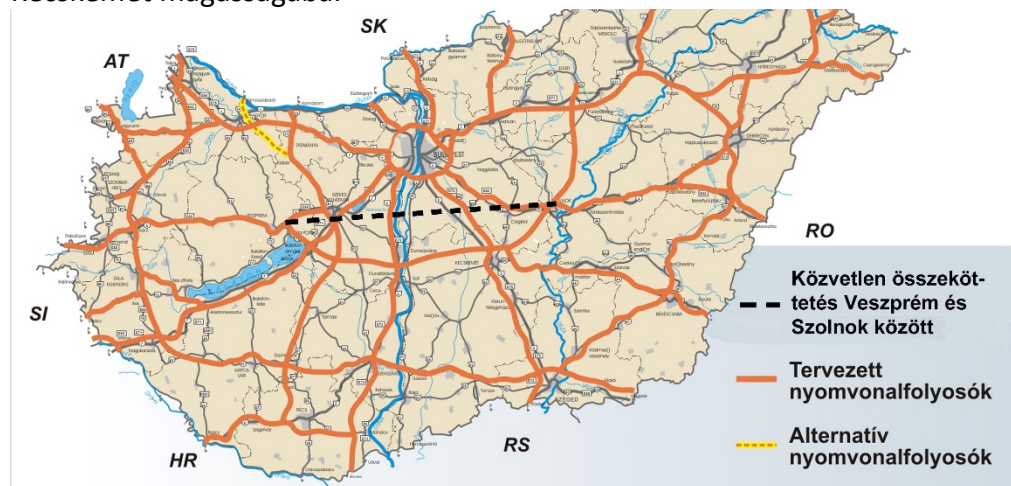


<http://www.kti.hu/trendek-archivum/magyarorszag-gyorsforgalmi-uthalozata-2030-evben-az-otrt-szerint/>

Láthatóan az M8-M4 vonalnak három szakasza van:

- az osztrák határtól Veszprémig,
- Veszprémtől Dunaújvároson és Kecskeméten át Szolnokig,
- Szolnoktól a román határig.

Az is látható, hogy az első szakasz nagyjából Veszprém magasságában haladó kelet – nyugati irányú vonal, ugyanez elmondható a harmadik szakasról is, csak Szolnok magasságában. E kettő között a leendő autópálya belemegy egy teknőbe, lemegy kb. 30 km-el délebbre, Kecskemét magasságába.



Nyilvánvalóan a minél egyenesebb vonal lenne a kedvezőbb az autópálya vonalvezetésének. Mi miatt kellett ekkora nyomvonalatörést beépíteni?

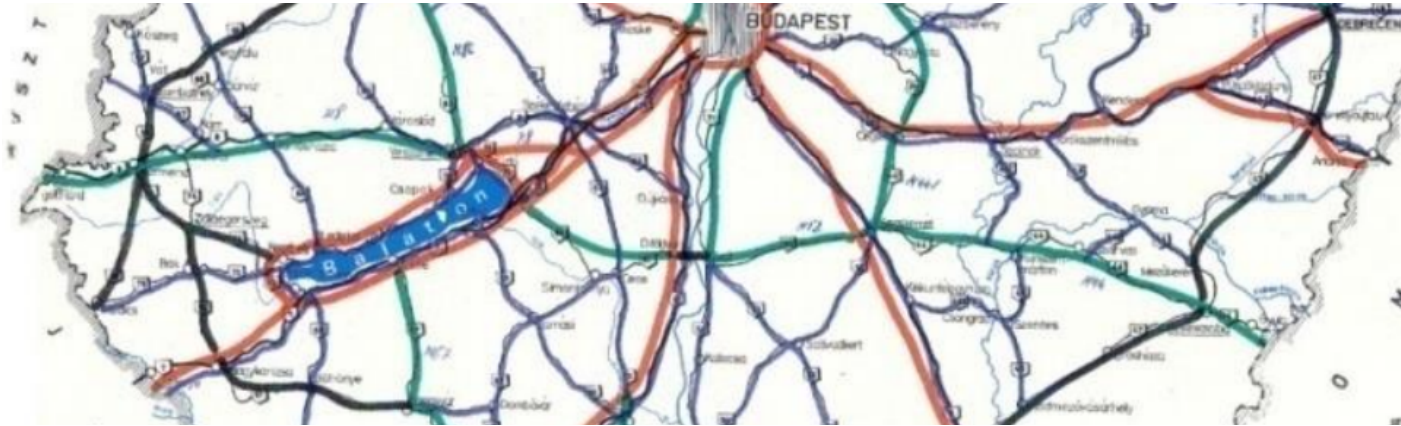
A fentebbi rajba behúztam egy szaggatott vonalat, amely az ideális vonalat mutatja, ahol az M8-M4-nek haladnia kellett volna.

Ma mintha úgy tűnne, hogy az M8 folytatása inkább az M44 és nem az M4!

Az már az elején látszik, hogy ebben meghatározó helye lehetett a Pentele-híd helyének meghatározásában.

Az M8-M4 vonal a korábbi hálózatfejlesztési elképzelésekben

Az 1977-es Országos Közúthálózat Fejlesztési Kerettervben leviszik az alföldi szakaszt, a dunaföldvári-hídra, majd a mai M44 vonalára, tehát messze viszik az M4-től:



Az 1985-ös Országos Közúthálózat Fejlesztési Tervében a Veszprém magasságú vonal a Dunántúlon majdnem elmegy a Dunáig, azt már Dunaújvárosnál metszi, majd 45 fokban nekimegy az 52 sz. főútnak. Már van próbálkozás a Kecskemét-Szolnok viszonylatnak is.



https://itf.njszt.hu/324rtr4/uploads/2020/06/kuzmos_gyorgy_uvaterv_prezentacio2.pdf

Az 1991-es Országos Közúthálózat Távlati Fejlesztési Programja már S8-nak nevezi a vonalnak osztrák határ és Szolnok közötti szakaszát, sőt felkanyarítva az M3-ig. Furcsa keveréke, öszvér vonala lett ez a kelet-nyugat irányú raszteres vonalnak és az országos középső gyűrűnek.



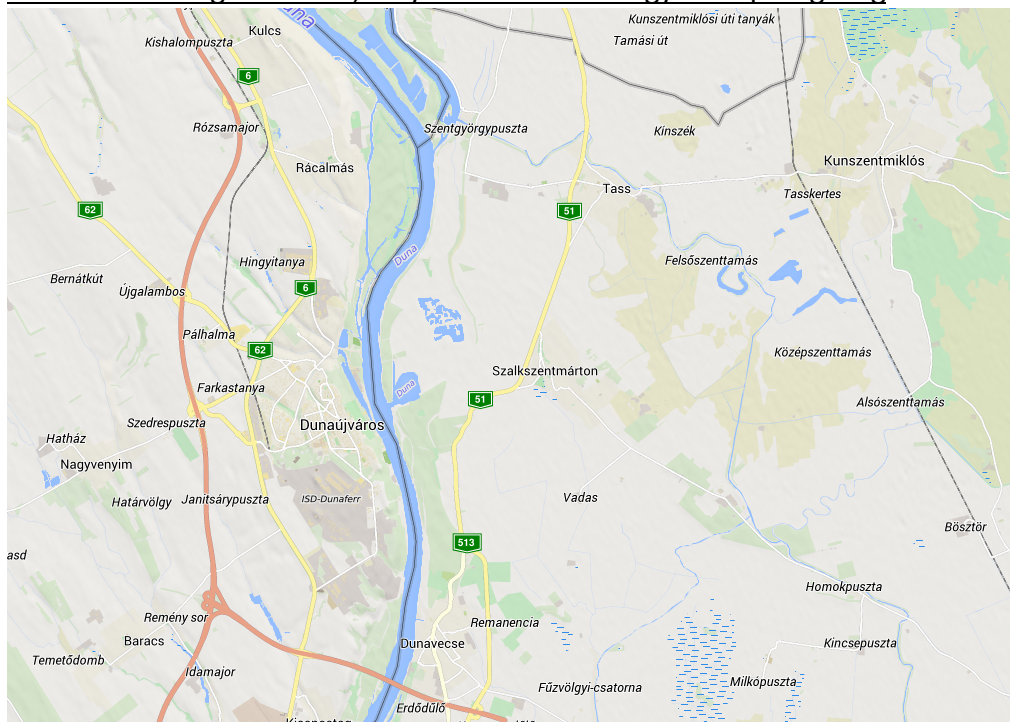
https://itf.njszt.hu/324rtr4/uploads/2020/06/kuzmos_gyorgy_uvaterv_prezentacio2.pdf



Ezen a rajzon látható Dabas, mely később lesz fontossá. Dabas kb. 30 km-rel van északabbra a kecskeméti irányú vonaltól.

<https://funiq.hu/926-duna%C3%BAjv%C3%A1ros>

A továbbiak megértéséhez, helyazonosításához egy térképi segítség



A Pentele-híd helyének kiválasztása

Szabó Imre úr, a jelenlegi dunaújvárosi főépítész, tudott segíteni a múlt egy darabjának előásásában, a segítőkész csapatával.

Megtaláltak a dunaújvárosi levéltárban egy rövid dokumentációt 2000. III. 27-i dátummal, amelyet a korábbi főépítész – Páli Zsuzsanna - állított össze. Ez egy alapmunka!

Ebben szerepel az, hogy már 1993-ban a TURA Kft. készített egy ún. kibővített előtervet, komplex területérzékenységi vizsgálattal. Ezt azonban nem sikerült megtalálni. A 2000-es terv valószínűen ebből készült.

Megdöbbenő az, hogy miközben a híd még 20 éves sincs, a műszaki dokumentációja eltűnt. Nem akadt egy olyan levéltár, tervtár, amely megőrizte volna. Ez szégyen.

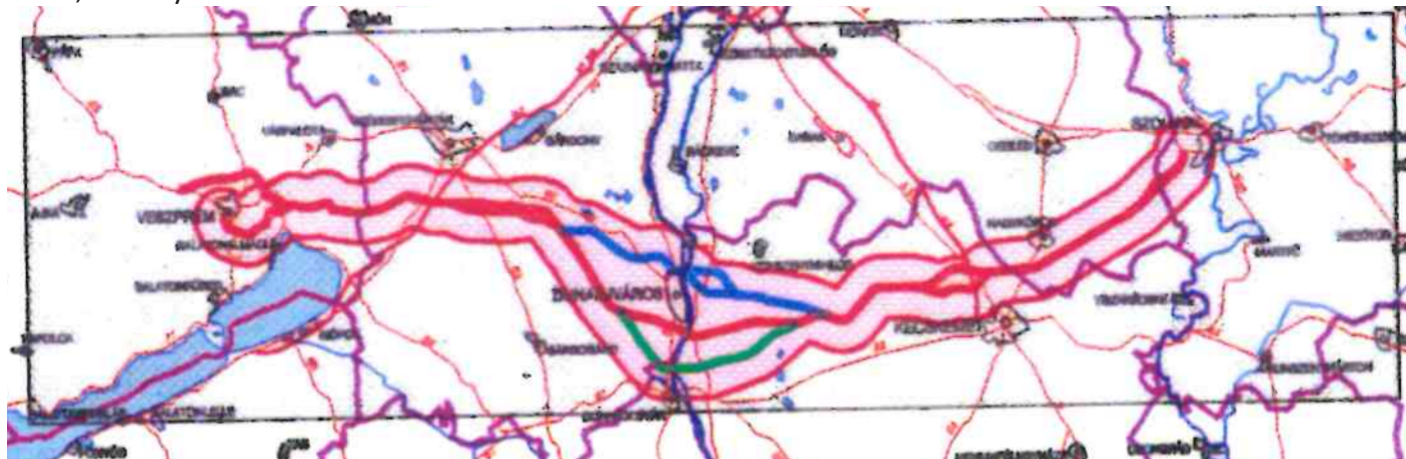
„A dunai hidak építésének hely vizsgálata több mint 30 éve foglalkoztatja a tervezőket. Három komolyan vehető helyet határoztak meg a tervezők, összesen tíz lehetőség adódott a finomított változatokat számítva.”

<https://www.origo.hu/gazdasag/20070723-gyurcsany-beszelt-az-uj-dunahid-avatasan.html>

Sajnos az említett nyomvonal változatokat nem sikerült megtalálni, de egyes szakemberek szerint még Kulcs magasságában is volt vonalváltozat.

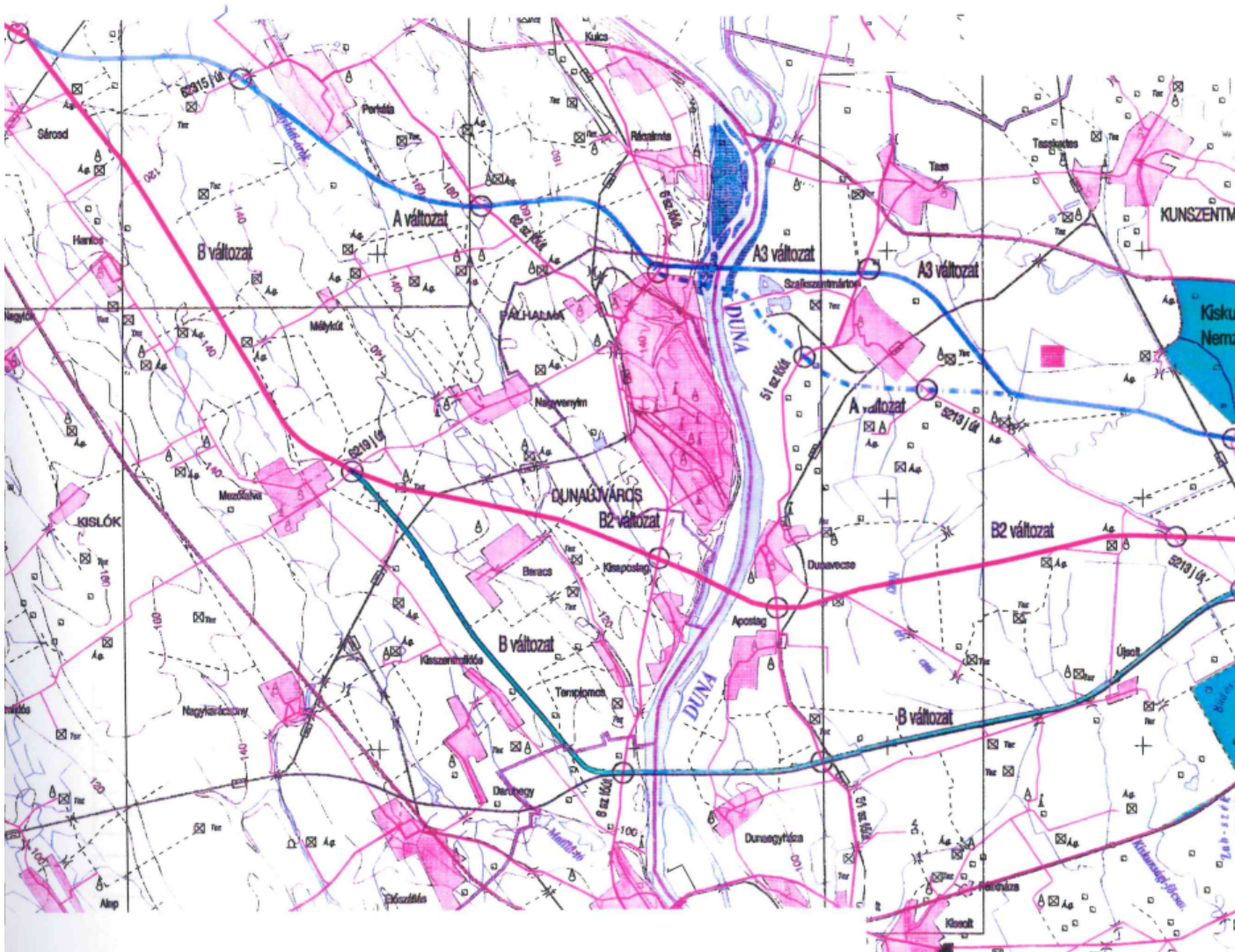
A 2000-es, Páli Zsuzsanna dunaújvárosi akkori főépítész- féle anyag címe: „Érvek az M8 vonalvezetéséről”.

A sáv, ahol nyomvonalat kerestek:



Érdeemes Dunaújvároshoz viszonyítani a vonalváltozatokat, melyek nem metszték a Csepel-szigetet.

Hangsúlyosak az A3 (kék) és a B2 (piros) változatok, Dunaújváros két szélén. Láthatóan nincs vonaluk északon Kulcs és Rácalmás környékén.



A dokumentációt összeállító akkori főépítész keményen állást foglal a déli hídhely mellett, amellyel a mai főépítész is teljesen egyet ért.

A főbb érvek:

az északi (kék) változat:

Az északi híd+M8 kék nyomvonal környezeti szempontból jóval több kritikus területet (3+4) érint, mint a többi változat.

Rácalmás és Dunaújváros kapcsolata sérül (ezzel a településsel a legerősebb a kapcsolatunk 1994-es adatok alapján)

- A védett Rácalmási Nagyszigetet zavarja, elsősorban az állatvilágot. Ez elszegényedik.
- a város rekreációs és üdülőterületeit érinti,
- a város vízbázisa közelében folyó építkezés veszélyeztető
- a híd által vonzott forgalom az északi híd esetében igen nagy a város mellett a 6-oson!

A 6/8 csomópont környékén logisztika, raktárbázisok, s más ipari funkciók jól telepíthetők. Ez északon elhelyezve a várost egészségtelen szendvics-szerkezetűvé tenné: Két ipari célú terület közé szorulna a lakóterületünk.

A meglévő iparterületek és az új, déli kikötő „rákötése” a hídra teljes hosszában terheli a várost – vagy a 6-oson, vagy a városon át. Logisztikai terület elérhetősége a hídtól bonyolultabb.

Híd-M8 és M6 kapcsolata csak akkor oldható meg értelmesen, ha az M6 új nyomvonalán képezik a csomópontot. A mai 6-os vonalán képzett csomópont az északi lakóterületet súlyosan érintené (a fel-és lehajtók ívei jócskán „belevágnának” a lakóterületbe).

Az északi híd vonala természetvédelmi területet és fejleszteni javasolt tájvédelmi körzetet metsz át, ill. súrol. *sd mellékletek)*

Északi híd esetén a város melletti 6-oson nagyobb forgalom várható, mint a déli híd esetében. Ez a lakóterületeket veszélyezteti.

a déli változat (piros)

A természetvédelem szempontjai a Dunaújváros alatti déli hidat tartalmazó piros jelű nyomvonal javára szóltak.

(lásd 1. sz ábra)

Döntően azért, mert a piros nyomvonal érinti a legkevésbé a környezeti szempontból kritikus területeket (tájvédelmi körzetek, nemzeti parkok, stb).

A 6/8 körül a nagy közlekedésigényű tevékenységek jól fogadhatók. A fejlesztési területek jó része Kísapostag területére esne, ez számukra is árbevétel. Védendő az ó lakóterületeik föltről, pl. erdővel, amire itt van hely.

Az iparterületek és az új déli kikötő közvetlenül ráhurkolhatók a 8-asra, hídra. Van hely logisztikai központra.

Híd -M8 és M6 és új déli kikötő és logisztikai területek jól kapcsolódnak. A csomópontok a lakóterületet nem érintik.

Az Apostagi szigetet kismértékben érinti

Egyes rekultivációs feladatokkal összeköthető

Egészséges fejlődés: lakóterületekhez csatlakozva lakóterületek, ipari területekhez csatlakozva ipari területek alakíthatók ki.

Dunavecse és Apostag ma hiányzó elérhetősége létrejön.

KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK

- A nagy közlekedésigényű tevékenységek (pl. logisztikai központ, ipar) a déli esetben szervesen fogadhatók, van hely és nem zavar más területfelhasználást.
- Déli változat esetén a közlekedési nagyberuházások M8 és M6 és kikötő és logisztika koordináltan, jól fejleszthetők.
- A város meglévő ipari termelése jól kiszolgálható.

Együtt:

A VÁROS TERÜLETI FEJLŐDÉSE

szempontjából is dél a jó.

Északi híd esetén „szigetvárossá” leszünk, déli híd esetén a városszerkezet egészségesen alakul.

A kiépítés költsége közötti különbség az északi hidat tartalmazó kék és a déli hidat tartalmazó piros változat között nem mérvadó, az eltérés ca 4%.

Kistérségi kapcsolataink jól bővülnek, a meglévők nem sérülnek.

Látható: az építési költségben sem volt lényeges különbség!

A vonalhosszat felosztották különböző érzékenyséű parcellákra. Utána összeszámolták ezek területarányát.

A kiemelt és a nagyon érzékeny területek aránya átlagosan?

a kék, északi vonalnál: 35%

a piros, déli vonalnál: 33%

a zöld változatnál: 30%

Láthatóan ez a különbség sem volt nagy.

Érdekes, hogy a két legfontosabb mutatószámban alig találtak különbséget, mégis élesen kiválasztották a déli változatot.

„A híd helyének meghatározása címmel Horváth Adrián úr a FŐMTERV szerkezettervezési igazgatója azt írta le 2008-ban, a 2007-es építés után, hogy

„Az M8-as autópálya helyét több helyen keresték. A meglévő országos közúthálózat szerkezetét figyelembe véve a Rácalmás–Dunaújváros közötti nyomvonal lett volna a legalkalmasabb.” Azaz: a Dunaújváros és Rácalmás közti szakaszon, tehát Dunaújvárostól északra, induló elkerülő nyomvonal!

„Dunaújvárostól északra azonban Rácalmásig nem találtak a tervezők konfliktusmentes folyosót. Az üdülőkkel sűrűn beépített, természetvédelmi területen áthaladó úttal szemben teljes társadalmi elzárkózás bontakozott ki.”

Mint ahogyan konfliktusmentes folyosó szinte soha nincs!

„A Dunaújvárostól jóval délebbre, Apostag és Dunaegyháza között vizsgált nyomvonal a dunaföldvári-híd és az 52. számú főút közelsége miatt nem hozta volna azokat a külső hatásokat, amelyek a beruházást nemzetgazdasági szinten hatékonyá tették volna.

Úgy vélték, hogy „Harmadikként maradt a két fenti nyomvonalváltozat közötti lehetőség: a Dunavecse és Apostag közötti átvezetés. E nyomvonal társadalmi elfogadtatása sem volt egyszerű. A Kiskunsági Nemzeti Parkot keresztezni a legszigorúbb és legkeményebb környezetvédelmi előírások betartásával sem lesz egyszerű.”

Valószínűen minden változat keresztezte, keresztezi a Kiskunsági Nemzeti Parkot.

<http://www.matud.iif.hu/08apr/03.html>

Nem férhettem hozzá a döntési folyamat dokumentumaihoz, azonban sikerült Horváth Adriánon túl négy mértékadó ember visszaemlékezését megismerni.

Molnár László Aurél minisztériumi főmérnök úr szerint „A déli verzió az egész várost elkerüli, ezzel együtt a déli iparterületet is. Tehát nem érinti a lakó- és iparterület kapcsolatát. Az iparterület a várostól délre fekszik, s így az uralkodó szélirány megkíméli a várost a nagyüzemi és autópályás légszennyezéstől. Az M8 déli elkerülő nyomvonalához viszont a 6. sz. főút csomópontja jó kapcsolatot ad. A Duna bal partján az M8 szépen elfér Dunavecse és Apostag között, így ott sem okoz komoly szennyezést.

Ezzel szemben az északi verzió csak a Pentele városrész, vagyis az Ófalu és Rácalmás között volna átvezethető. Ez valójában egy szűk folyosó, ami egyúttal üdülő, vagy legalábbis „zöld” terület. Szorosan illeszkedik a kikötőhöz, ami napjainkban már szintén inkább zöld, mint tömegarány ki-berakodóhely. A Nagy-Dunán is a rácalmási szigetek láncolatát érintené, amelyek hosszú ökológiai fűzért képeznek föl a Ráckevei Dunaág torkolatáig, a tassi zsilipig. Ez

semmiképpen sem ideális hely egy autópálya átvezetésére, hídfővel, csomóponttal. Ugyanígy a balparton is érzékenyebb területet érint, mint Dunavecshéj.

A nemrég elhunyt Dobosi Tivadar úr, volt minisztériumi főmérnök, korábbi leveleiben a Kulcs körüli, a Kulcs közeli dunaújvárosi hídról írt nekem, amely közel van Dabashoz közeli nyomvonalhoz. Ő biztosan emlékezett még a hídhely kijelölése körüli vitákra.

Rohonczi Sándor úr, az „Összefogás Dunaújváros és Térsége Fejlesztéséért” Alapítvány kuratóriumának titkára, szerint Dunaújvárosnak legkedvezőbb a mai hídhely. Elvégezték ők is a lehetséges hídhelyek vizsgálatát, a döntésüket ez után hozták meg. Ezt rögzítették a városfejlesztési tervben is még az állami hídhely keresések előtt. Ma is állítja, hogy így a lehető legjobb kompromisszumot találták meg.

Végül az északi és a déli hídhelyek közti választás legfontosabb szempontja az volt, hogy Dunaújváros rendezési, fejlesztési terve hamarabb készült el, (ez lehetett a 2000-es anyag!) mint ahogy az állami hídhely keresés elkezdődött. 1993-2000 jóval előbb volt, mint 2007.

Ha akkor a város mégis az északi változatot fogadta volna el, akkor az összes korábbi tervezést, egyeztetést, engedélyezést teljesen előlről kellett volna kezdeni, amely nagy idővesztéséget okozott volna. Igyekezettük gyümölcsöző volt.

(Rohonczi Sándor úr, az egyesület ügyvivője, 2006. március 15-én vehette át a Magyar Köztársaság Arany Érdemkereszt kitüntetését „Dunaújváros és térsége fejlesztéséért kifejtett tevékenységéért, valamint a »HÍD« Egyesület ügyvivőjeként végzett 10 éves munkájáért”.

[https://hu.wikipedia.org/wiki/%E2%80%9EH%C3%8DD%E2%80%9D_Duna%C3%BAjv%C3%A1ros_%C3%A9s_K%C3%B6rny%C3%A9ke_Egyes%C3%BClet\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/%E2%80%9EH%C3%8DD%E2%80%9D_Duna%C3%BAjv%C3%A1ros_%C3%A9s_K%C3%B6rny%C3%A9ke_Egyes%C3%BClet))

Mind Rohonczi úr, mind a dunaújvárosi főépítési iroda munkatársai szentül meg vannak győződve, hogy mind a híd, mind az M8 ott van a legjobb helyen, ahol ma van. Bíznak az M8 mielőbbi teljes kiépítésében. Tisztelet a teljesítményük és a hitük előtt!

Plachy Sándor a KHVM Közúti főosztályának helyettes vezetője mondta **Dunaújvárosban 1997. VI. 7-én a „Dunaújvárosi hídról” Konferencián, éppen 10 évvel a hírdépítés kezdete előtt:**

„Szükségesnek tartom megjegyezni, hogy a Dunaújváros déli részén tervezett híd autópálya-hálózat fejlesztési szempontból nem ideális elhelyezésű, kedvezőbb lett volna az északi változat, azonban az önkormányzat település- és ; területfejlesztési érveit elfogadva tudomásul vesszük a testület állásfoglalását.”

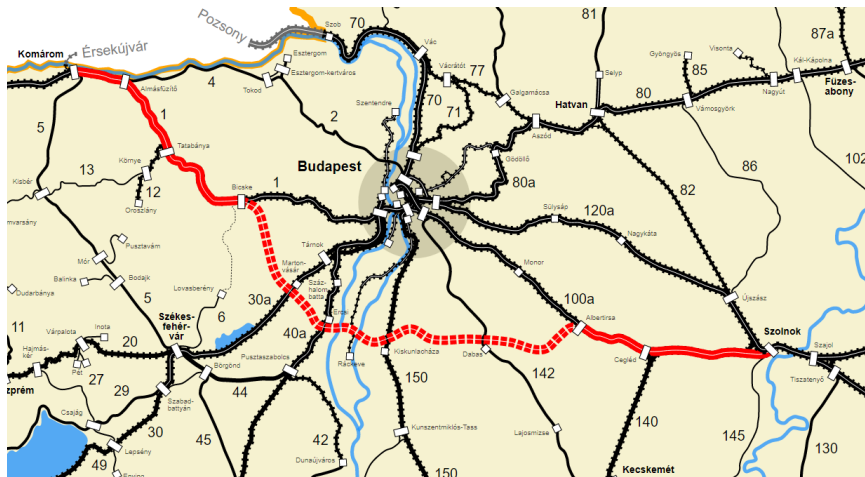
Az eltelt időszakban azonban érdekes esetek történtek.

1.

A VO, a vasúti fővárosi elkerülő vasút nyomvonal változatai, és azok vasúti hídhelyei sok hasonlóságot mutatnak a Pentele-híd helyével

Korábban írtam a VO nyomvonal változatairól.

Ennek egy akkor elfogadott nyomvonala:



https://hu.wikipedia.org/wiki/V0_vas%C3%BAtvonal

<https://iho.hu/hirek/hataridore-elkeszultek-121219>

Látható, hogy az vasúti híd Csepel – sziget közepén metszi a Duna-ágakat, és a vonal a vonal az Alföldön **besimul a Dabas jellemezte vonalra**, amely valószínűen megfelel a Penteli-híd valamelyik északi változatának. Ez majdnem a Veszprém-Szolnok vonal!

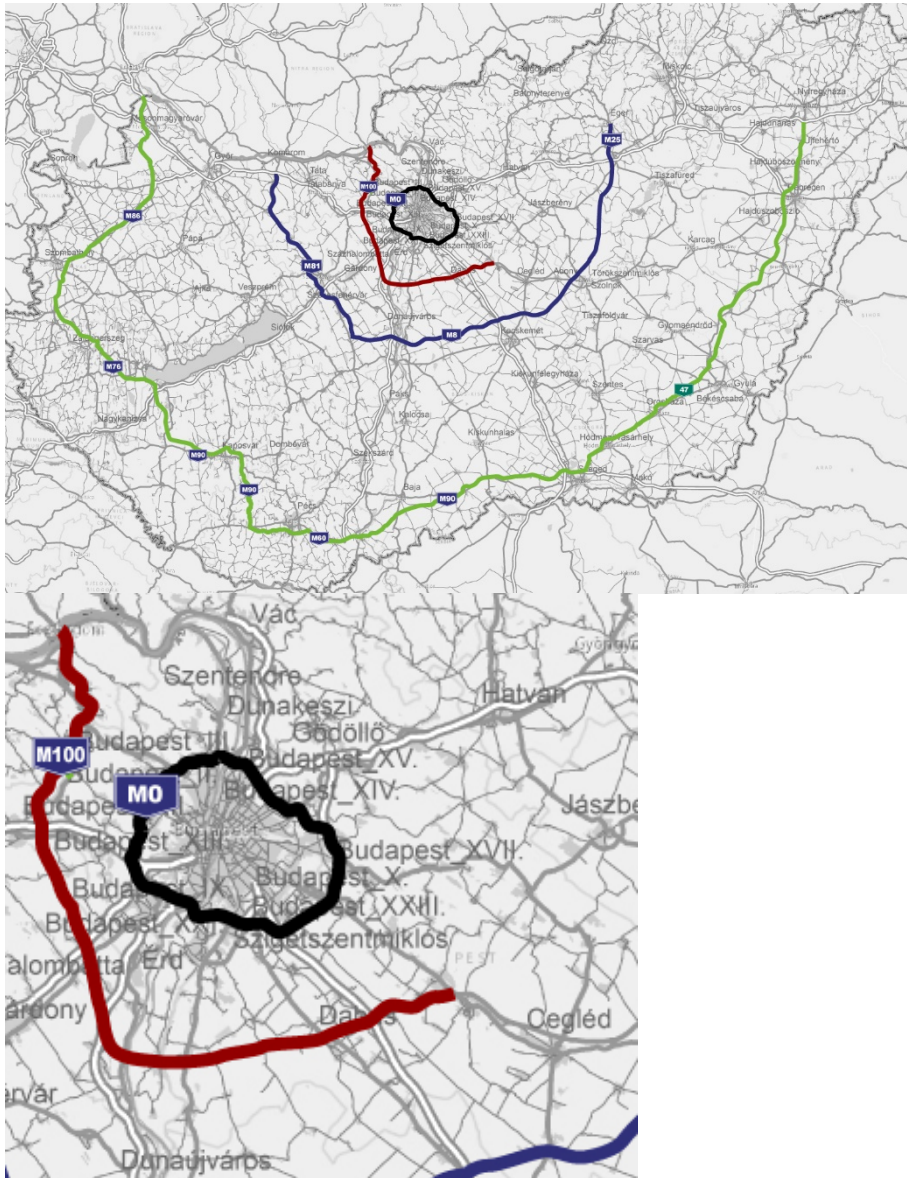
Nem létezik, hogy a vasutas tervezők a nyomvonal nyomozás során ne találkoztak volna ugyanazon környezetvédelmi gondokkal, mint az úttervezők, mégis ezt a változatot találták legjobbnak.

Ez a vonal van legközelebb ahhoz a szaggatott vonalhoz, melyet autópályás rajzra húztam be. Azt sem zárnám ki, hogy a vasúti és a közúti, autópályás vonalat egy közös folyóban lehetni itt vezetni, ennek sok előnyével.

Nem furcsa az, hogy egymástól teljesen független két mérnökcsoport jutott azonos eredményre?

2.

A minisztérium 2020-ben Székesfehérváron közreadta a támogatott autópálya gyűrűt



A piros színű, itt M100 nevű vonalról beszélek.

Ez a vonal ugyanis egy új híddal, sőt hidakkal keresztezi a Dunát, majd utána beáll a keletnyugati irányra, ráadásul Dabas magasságában. Ez a Csepel-sziget közepén haladna. Mintha Plachy Sándor úr és Dobosi Tivadar elvárását teljesítenék, a szaggatott vonalhoz legközelebb. Amikor a Pentele-híd helyét keresték a minisztérium vállalkozói, megtalálták a legjobb hídhelyet, de azt a minisztérium nagyvonalúan elengedte.

Ettől teljesen független vasúti nyomozás is ezt a sávot találta egykor a legjobbnak, majd 2020-ban a minisztérium is befordult a jó nyomvonalra. Nyilván azok is függetlenek az előző két mérnökcsapattól, akik ezt a vonalat behúzták, annak ellenére mindegyik esetben ugyanazokat környezetvédelmi nehézségeket, akadályokat találtak. Mégis!

Plachy Sándor, Horváth Adrián, Dobosi Tivadar, a V0 nyomvonalát megtaláló vasúti mérnökcsapat, az M100 vonalát meghatározó autópályás mérnök csapat mind egymástól függetlenül találta ki ugyanazt.

Ennyi véletlen nincs!

**Tudjuk, hogy megint keresik a V0 nyomvonalat. Tudjuk, hogy ma is tervezik az M8 alföldi szakaszát is. Tudjuk, hogy az M100 gondolata még nagyon friss.
Mivel az ITM mindháromnak a megbízója, valami miatt nem lehetne e hármat valahogy együtt kezelni, ugyanazon szemlélettel nézni?**

Képtelenség az, hogy a római kor óta nincs összekapcsolva a Dunántúl az Alfölddel!

Megpróbálhatnánk visszatérni a józan eszünkhöz?

Szeged, 2021. V. 5.