

Kedvezőbb lenne Magyarországnak a négyzethálós autópálya hálózat
Hogyan lett Budapest vízfej?
(előadás)

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a Budapesti Műszaki Egyetem műszaki doktora
dr.rigo.mihaly@t-online.hu; 30/349-25-43

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

A téma részletesebben itt olvasható:

<https://civilcafe.hu/RM.html>
<https://civilcafe.hu/RM/szegedi%20reg.%20konf.-X.2..pdf>

Magyar Regionális Tudományi Társaság szegedi vándorgyűlése
2024. X. 17-18.

A témavázlat:

- Dr. Navracsics Tibor miniszter úr szerint is **torz a magyar térszerkezet** és „Teljesen szétszakadt Magyarország, **„regionális dráma”** látható”, továbbá **„Nem csak Budapestből áll az ország”**.
- Majd ennek rettenetes következményeit néhány ábrával bemutatom,
- végül javaslatot teszek a „gyógyításra”, a változásra
”

Dr. Navracsics Tibor miniszter úr előadása elérhető:

<https://www.economx.hu/video/teruletfejlesztes-navracsics-tibor-video-macronomx.791482.html>

valamint a közszolgáltatások elérhetőségéről.

Javaslom: fogadjuk el a miniszter úr diagnózisát!



De hogyan torzult el a magyar térszerkezet?

Széchenyi István idejének legfőbb gazdaságpolitikai célkitűzése, törekvése volt az, hogy Budapest fejlettsége érje utol, majd haladja meg Bécset. Ezt a gróf elfogadta, ezzel egyetértett, sőt ennek elérésén dolgozott, munkálkodott.

Ahogy és amennyire fontos az emberi szervezetnek az érrendszere, ugyanolyan fontos a nemzetgazdaságnak a közúti és a vasúti hálózata, a közlekedési infrastruktúra.

Ha egészséges, itt „szabad” érrendszer, az ütőerek, akkor „virágzik” a test, ha pedig az erek „tespednek”, akkor „lankad az organizmus”, azaz hanyatlik a test. Az alábbi hasonlattal a kapcsolat erősségét is jelezte.

Vallotta:

**„A közlekedések nem egyebek, mint üterek,
melyek ha szabadok, a test is virágzik,
midőn tespednek, lankad az egész organizmus is...”**

1830. Gróf Széchenyi István

Mit tett ezután gróf Széchenyi és mit tettek az Ő szellemének a későbbi követői?

- **Budapest központtal olyan centrális országos vasúthálózatot hozott létre, amelyben a vasútvonalak sugár irányúak.**
- **Később ehhez illeszkedett egy szintén sugaras és Bp. központú főúthálózat.**
- **Végül mindezeket követte egy szintén sugaras és főváros központú autópálya hálózat.**

E háromnak óriási lett a hatása, és főleg hatalmas és káros következménye.

Ha figyeljük, hogy mekkora harcot folytatnak egyes városok azért, hogy a remélt fejlődésük érdekében csak legalább egyetlen autópálya is a közelükben haladjon, megérthetjük, hogy Budapest mekkora előnyt kapott.

Ami létrejött, azt egyesek vízfejnek nevezik, mások pedig egy burjánzó rákos daganatnak. Egyik megnevezés sem tőlem származik.

A magyar közlekedési infrastruktúra lényeges eleme a magyar autópálya hálózat,

amely két részhalmazból áll:

A már jórészt elkészült, sugár irányú elemeket tartalmazó részhálózatból:

Ezt emberek csinálták, ezt nem természeti katasztrófa idézte elő, melyről senki sem tehet. Ez tudatosan lett ilyen.

Minden döntéshozó, aki az ország fejlesztési pénzeiről dönthet, fővárosi.

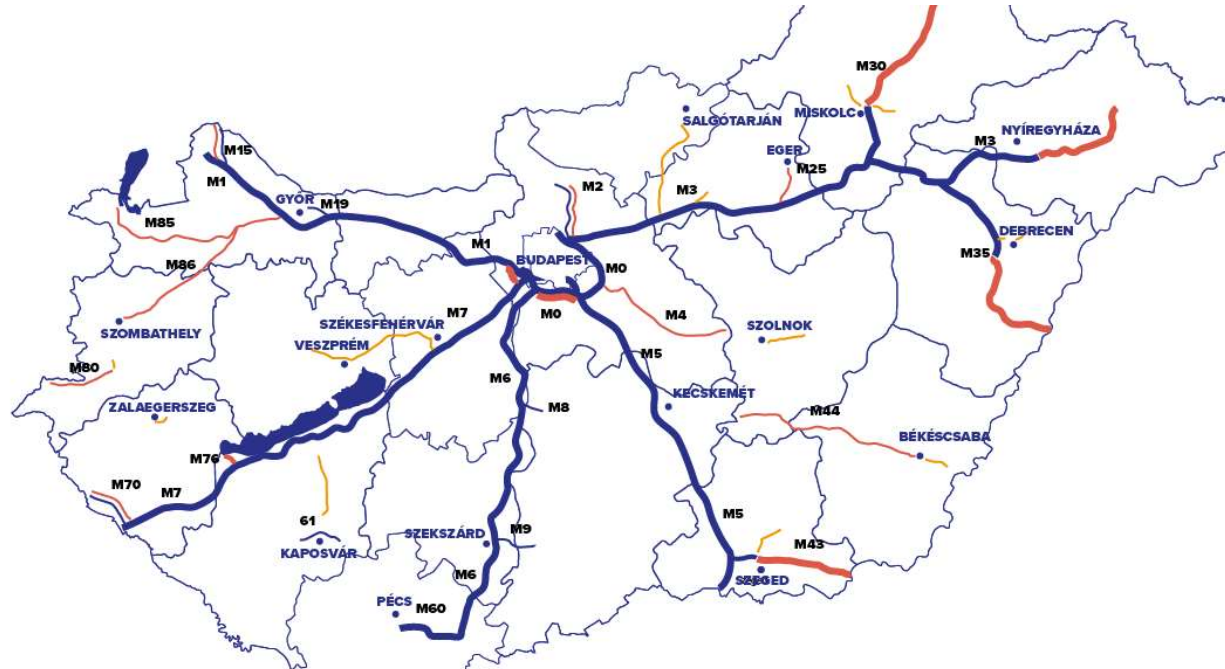
Így a vidéknek egyértelműen ellenérdekeltek!

Budapest emiatt tud aránytalanul sok pénzhez jutni, tehát a vidék kárára „hízni”. Ez országellenes pénzosztási mód a második legnagyobb oka a mai helyzetnek.

Eleink igyekezete tehát túl jól sikerült! A főváros pénzhétsége szinte ma is végtelen, elég az elképzeléseiket megismerni. Nekik ehhez talán még az USA pénze is kevés lenne.

Miféle esélyegyenlőség ez?

A kék vonalokból Bp-ről már ma is 5 autópálya indul. Kettő ehhez még hozzájön majd, az M8 és az M4 autópályaként.



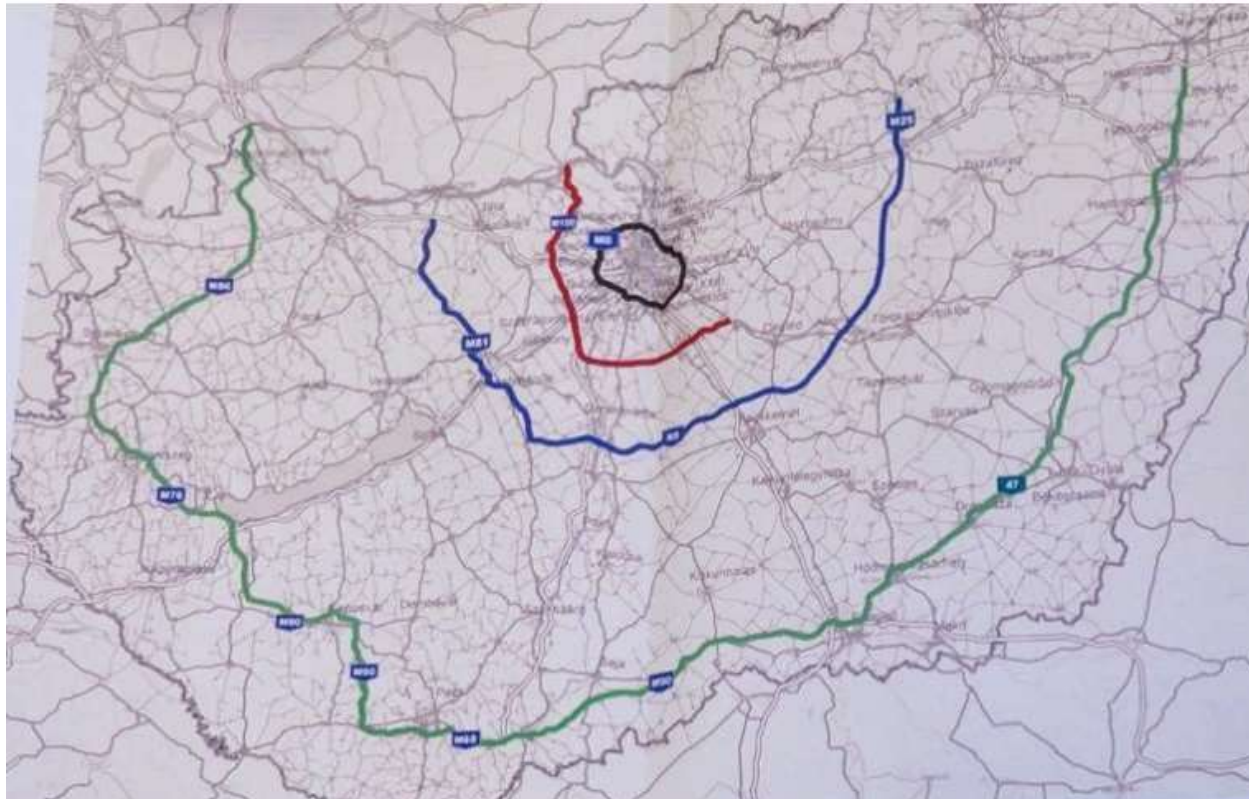
A másik részhalmaz a még csak részletekben megvalósult gyűrűs részhálózatból állna, melyet a minisztérium 2022-ben ismertetett Székesfehérváron.

Minden sugaras rendszer szinte kötelezővé teszi a gyűrűs kiegészítést, mely szinte megúszhatatlan az első után.

Az elképzelés szerint ez 4 gyűrűből fog állni, a sötét kékből, a pirosból, a világos kékből, és a zöldből.

Életszerű az, hogy Szombathelyről Nyíregyházára valaki majd a zöld vonalat fogja követni, keringőzve a határral párhuzamosan.

Mintha az egész ország egyetlen főváros lenne, egy városállam, megyé végig az országon ez a sugaras-gyűrűs fővárosban kitalált modell.



Miért nem jutunk A-ról B-re?

- **Mi a helyzet a biológiában?**

Az embernek szerencsére egyetlen agya van, mely irányítja mind az érrendszert, mind a test egyéb részét, szerencsére sokáig harmóniában.

- **Mi a helyzet ezzel szemben a mai magyar valóságban?**

Van egy területfejlesztési minisztérium, mely a területfejlesztésért felelős. És nem az autópályákért; és van egy közlekedési minisztérium, mely felel az autópályákért és nem a területfejlesztésért.

Sajnos mindkettőnek kialakult egy káros saját logikája, mely szeparálja az összefüggő dolgokat. mely mely gátja az észszerű gondolkodásnak. Ennek megfelelően csak dobálják egymásnak a forró krumplit, mivel mindkettő hatalmasság úgy véli, hogy a dolog másik részhez semmi köze.

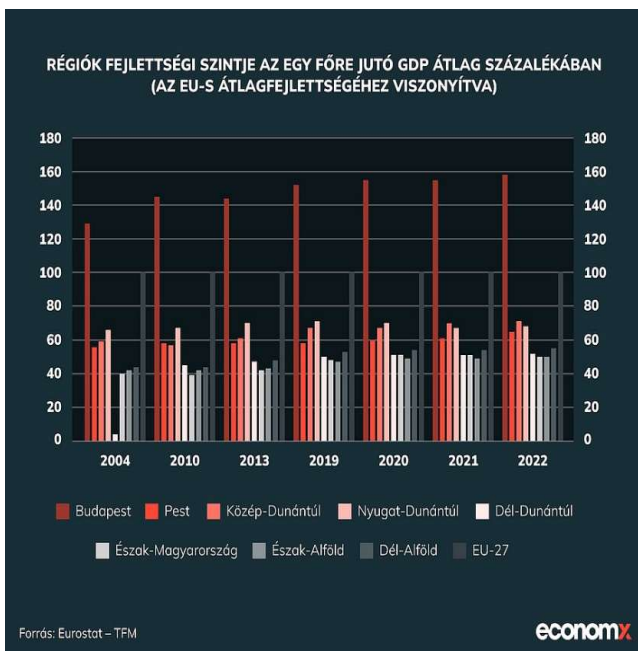
A dolgok természetes logikája lenne, ha a téma egy helyre tartozna végre.

Nem lenne szabad az egyikről úgy beszélni, hogy az nincs tekintettel a másikra, mivel e két terület a magyar valóságban is összefügg.

Nem babra megy a játék!

Ahol sok az autópálya, nagy a fejlődés, ahol pedig nincs vagy kevés az autópálya, a fejlődés kicsi!

Ennek az elképzelésnek súlyos következményei vannak. A sugaras hálózat súlyos következménye: bármely évben nézve is a fővárosi piros vonal jóval hosszabb, mint bármelyik vidéki!



Beigazolódik, beigazolódott:

ahol sok az autópálya, mint Budapesten nagy a fejlődés
(lásd a piros vonalat).

Ahol kevés, vagy nincs autópálya, mint a Dél-Alföldön, ahol viszont (lásd a zöld) nincs, vagy alig van fejlődés
(lásd a zöld vonalat).

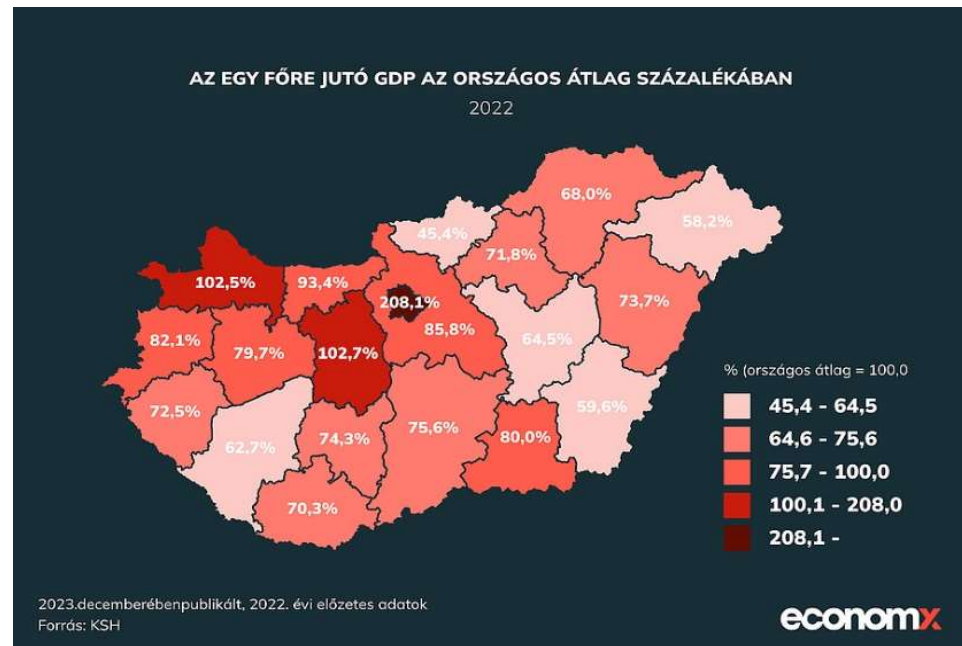
Ahol sok az autópálya, nagy a fejlődés, ahol pedig nincs vagy kevés, az autópálya, a fejlődés kicsi!

Ahol a nagy területi különbségek még jobban láthatók. Ez a súlyos következmény!

A grafikonok mutatják a az autópálya sűrűség és a vidékfejlődés kapcsolat szorosságát, erősségét.

A helyzet nagy nyertese Budapest, mely túlnyerte magát. Egyesek ezért tekintik vízfejnek, míg mások egy túlbujáztott rákos daganatnak az ország testén.

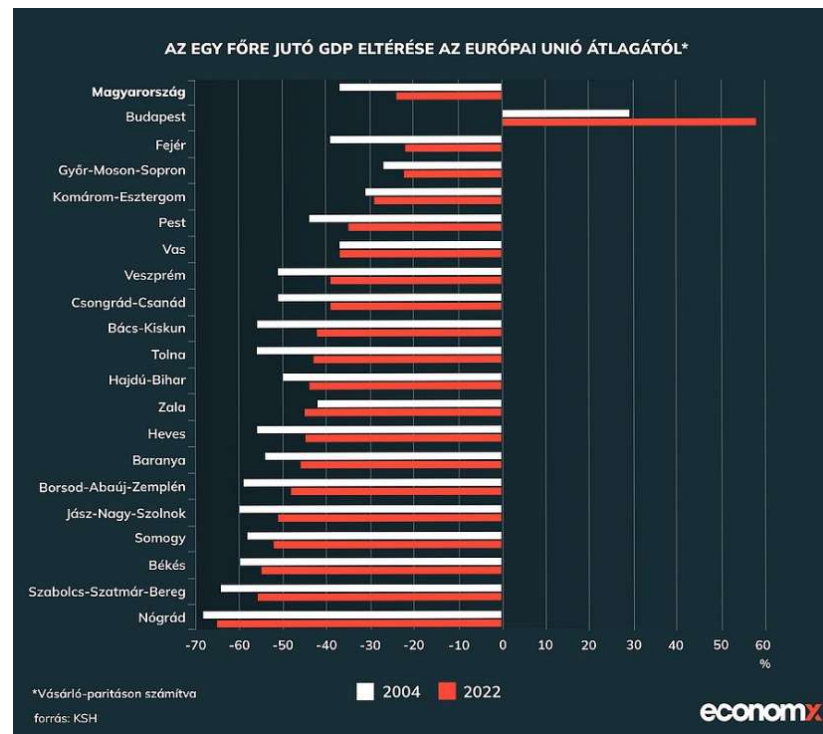
Szerepével a mérete is csak egyre nő. Már magát metropolisnak kezdi tekinteni. Lassan az egész ország egyetlen Budapest rendkívül aránytalanná, szinte városállammá válik.



Budapest növekedési mértéke az EU átlagához képest

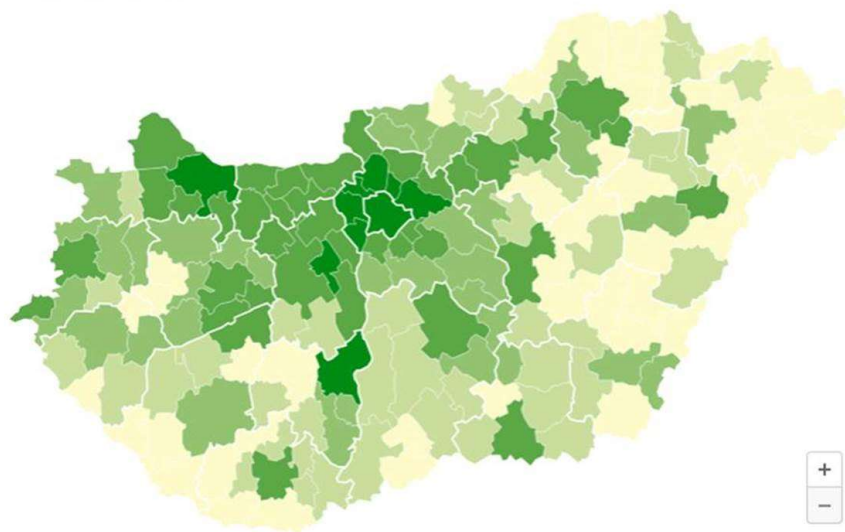
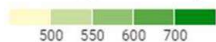
A főváros magasan az EU átlaga FELETT, míg a hazai régiók mélyen az EU átlaga ALATT vannak!

Ide vezetett a Budapest miatt eltorzított, torz térszerkezet. Hogyan lehet ebbe belenyugodni?



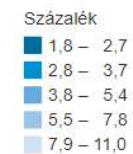
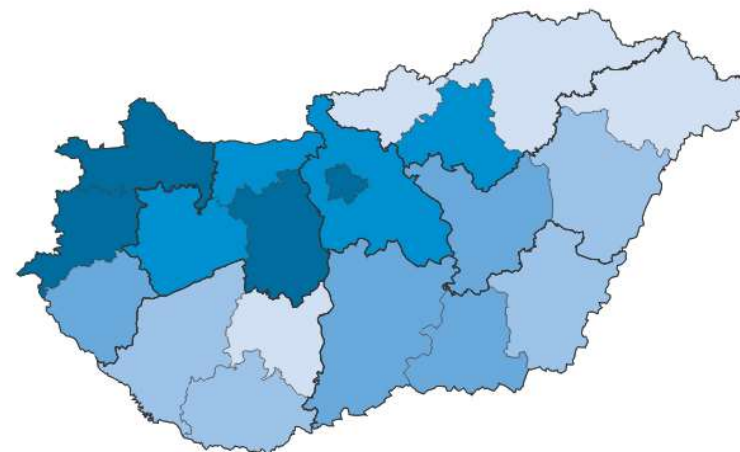
Minden jellemzőben, mutatószámban ugyanaz a szabály látható! **Rettenetesen nagyok az országon belőli különbségek!**

A magyarországi járások bruttó havi átlagkeresete 2024 első felében



Térkép: Választási Földrajz / Telex • Forrás: KSH • Térképadatok: © OSM • Beágyazás • A készítéshez használt program: Datawrapper

Munkanélküliségi ráta, 2024. I. negyedév



A közutas szakmában elmaradt a rendszerváltás!

A magyar gazdaság lényegi, elhanyagolhatatlan változása, a néhány „apróság”.

Törvényszerű, hogy mindennek semmi hatása sincs az autópálya hálózatunkra??:

- megszűnt a Szovjetunió, Csehszlovákia, Jugoszlávia, a Varsói Szerződés, a KGST.
- Új szövetségi rendszerekbe léptünk be, mint a NATO-ba, az Európai Unióba.
- 180 fokos irányt váltott a gazdaságpolitikánk, a gazdasági filozófiánk, az iparági prioritások.
- Felértékelődött a Közép-Európa, a V4-ek.
- Európa szívében, a hadak útján, találtuk magunkat, melyet minden égtáj felől elérhetőnek, átjárhatónak kellene lenni.

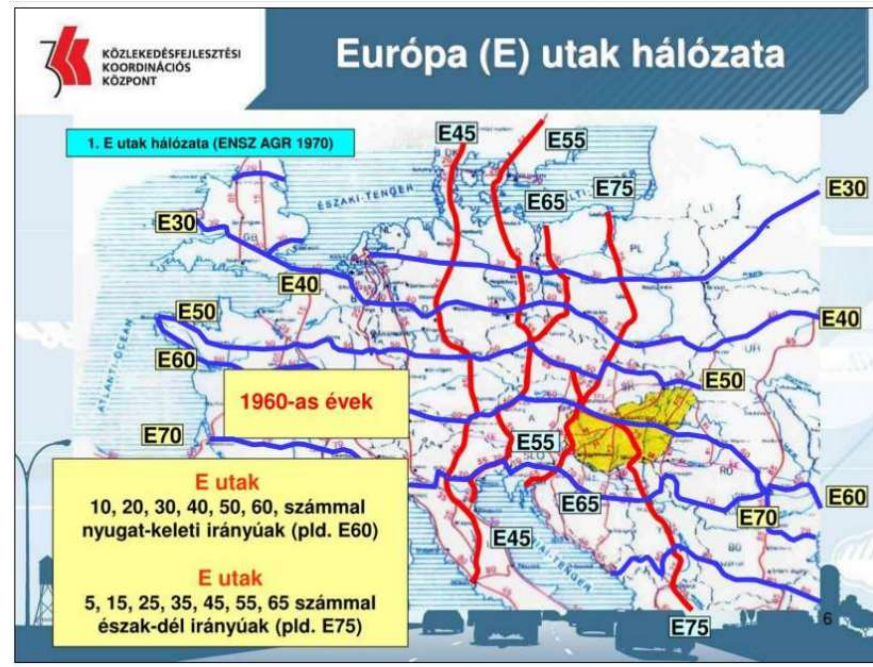
A változási minta,

a fejlett motorizációjú országok hálózata, melyet az 1970-es években hoztak létre egészen az egykori vasfüggönyig és itthon azóta is ismert (amikor még alig létezett a hazai hálózat), raszteresként, azaz négyzethálósként, sakktábla-szerűként.

Ezt hagyták teljesen figyelmetlenül akkor is, és az elmúlt 30-35 évben is!

Most ezt kellene tovább vinni kelet felé, ameddig csak lehet, tehát Lengyelország keleti határáig.

**Az ilyen gondolatokat itthon egy emberöltő óta lesöprik.
Itt még nem történt meg a rendszerváltás!**



A javaslatom: átállás a sugaras-gyűrűs hálózatról a raszteres=négyzethálós=sakktábla-szerű, rácsos hálózatra, melynek egy lehetséges megoldása **Példa a minimális méretű új autópálya hálózatra, mely az egyetlen garancia az esélyegyenlőségre az ország területének minden pontján!** Egyetlen új eleme van! (a zöld vonalú)

A többi ezerszer kitárgyalta már minden hazai fórum.
Láthatóan felhasználtam a méreg drágán épült eddigi pályákat és semmit sem javasoltam bontani. J

Jó az illeszkedés a román oldali nemzetközi autópályához is, a javasolt zöld vonal beillik a ritmusba (kék vonal).

Amíg ez a minimális méretű autópálya hálózat ki nem épül, egyéb autópályák építésébe nem lenne szabad kezdeni!

Látható, hogy a javasolt autópálya hálózat az ORSZÁG MINDEN PONTJÁBAN AZONOS FEJLŐDÉSI FELTÉTELEKET BIZTOSÍTANA!

