

Álljunk át végre a rácsos (grid) gyorsforgalmi úthálózatra

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

Ami fenn van, ugyanaz, mint ami lenn van, és ami lenn van, ugyanaz, mint ami fenn van.

(Hermész Trismegisztosz)

Még borsó is van, és fal is, semmi akadályja annak, hogy hányjuk hát egy kicsit belőle a falra!

Ami „fenn” van az a korszerű, nyugat-európai rácsos gyorsforgalmi úti alaphálózat, és ami szerintem „lenn” van az a hazai „se hús, se hal” állapotú hazai alaphálózat. Céлом a harmónia megteremtése, melyhez módosítani kell mind az egyik, mind a másik hálózatot!

A gyorsforgalmi út meghatározása

Dolgozatomban gyorsforgalmi útnak csak az autópályát és a gyorsutat tekintem, az autópályát változatlanul, a gyorsutat módosítást követően ugyan, de lényegében abban az értelemben, ahogy szakmánk ezeket 2018-ban definiálja.

A javasolt gyorsúti tartalommodosulás:

- max.100 km/óra megengedett sebesség,
- többsávos körforgalmú csomópontok,
- a teljes hossz bekamerázása fix telepítésű sebességmérő kamerákkal **már az építés idején,**
- a csomópontok kivilágítása.

Az ok: az autót mai definíciója szakmánk szégyene. Mivel az autót fogalmát használhatatlan szintre sikerült züllesztetni, ezt törölni kellene, majd egy újabb körben a mai gyorsutat átnevezni autótútnak. Így rendelkezünk hozzá tisztességes tartalmat az autótútnévhez. Van 2 fogalmunk: az autótút és a gyorsút. Dobjuk el az autótút mai tartalmát, de hagyjuk meg a nevét. Másrészt dobjuk el a gyorsút nevét, de hagyjuk meg a tartalmát. Végül toljuk össze a két maradékot!

Logikus is lenne, mert mind az autópályát, mind az autótútnak csak a bizonyos feltételeknek megfelelő motoros – nem lassú - forgalom használható!

Ismerve magunkat remélem, hogy 100 év elég lesz az átállásra.

A gyorsutat azért tettem erre az előkelő helyre, mert autópályává fejleszhetőnek tartom.

Szinte minden környező országban már létezik ez a két forma: az eleve autópálya, és a később azzá tehető. Mikor? Amikor lesz rá igény és főleg pénz. Úgyis írhatnám, hogy a gyorsút a szegének autópályája.

Végre kezdünk rájönni, hogy a megengedett maximális sebességnél – mely eddig az úttervezők trónján ült - sokkal fontosabb a szolgáltatási színvonal, tehát a forgalmi sávok száma és a csomópontok fajtája!

Remélem, hogy rövid időn belül gyorsforgalmi hálózat nem autópályás részhalmaza csak gyorsút lesz és eltűnnek az autótútnak kitéblázott kerékpárutak!

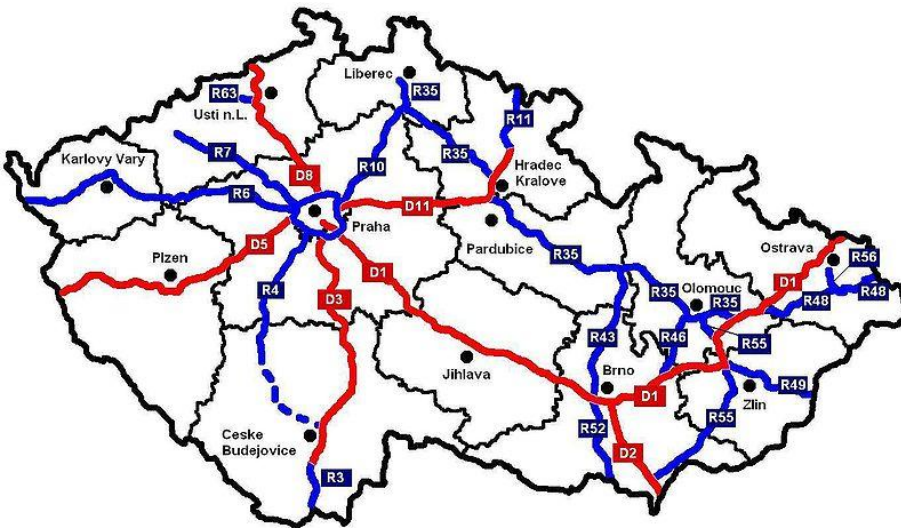
Néhány példát mutatok arra, hogy az „R” jel itthon bevállalható. Ezek a „második vonalbeli utak” a szomszédoknál is a gyorsasággal kapcsolhatók össze.

Tehát jó próbálkozás volt az „R” jel bevezetése Magyarországon.

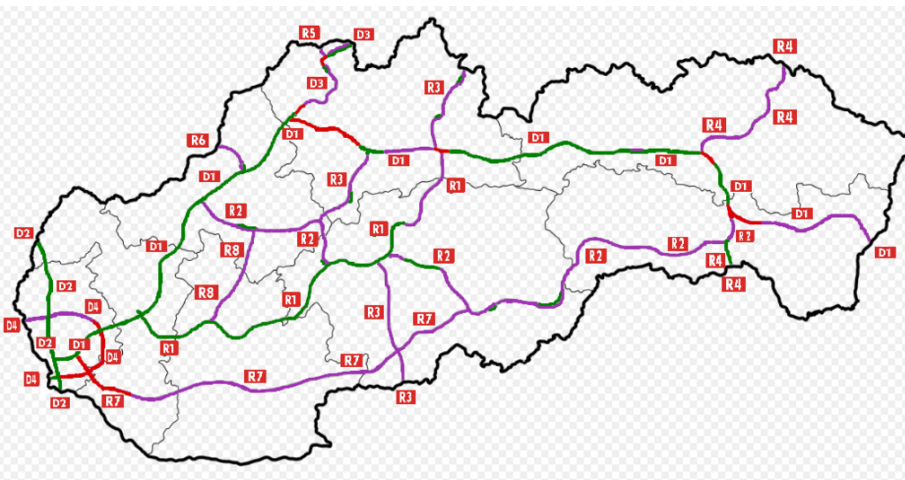
A végleges javaslatom: „R” jellel, gyorsút tartalommal – autótútnévvel!



Az osztrák térképen „A”=autobahn és „S”=schnellbahn látható.



A cseh térképen „D”=dálnice és „R”=rychlostní silnice látható.



A szlovák térképen „D”= diaľnice és „R”= rýchlostná cesta



A lengyel hálózatban a piros az autópálya, kék a gyorsút. Jobbról egy Varsó melletti részlet. „A”=autostrad „S”=droga expresowa.

A funkcionális útkategóriák

Az út matematikailag egy gráf, pontosabban az úthálózatunkhoz hozzárendelhető egy gráf. A gráf matematikai fogalom, mely egy primitív alakzat, amely pontokból és az azokat összekapcsoló vonalakból áll.

A közutas szakember szempontból kulcskérdés az, hogy mit rendelünk hozzá a pontokhoz, melyeket az út, mint vonal, összeköt, hiszen ez az osztályozásunk alapja!

Mik lehetnek ezek a pontok, azaz mit rendelhetünk hozzá a gráf pontjaihoz:

- a) falvak,
- b) városok,
- c) régiók, (régió= országrész, de még inkább ország, földrész).

Ha ezek a pontok, akkor melyeket kössük össze?

Magyarországon három, egymástól elkülönülő alaphálózatnak, részhálózatot kell kialakítani.

- I. a falvakat összekötő (pontjai a falvak),
- II. a városokat összekötő (pontjai a városok),
- III. a régióközi (pontjai a régiók).

Mielőtt bárkinek is ez tudományoskodásnak tűnne, van ezeknek jól ismert, elfogadott magyar neve is:

- mellékutak,
- főutak,
- gyorsforgalmi utak.

1925-ben született meg egy nagyon fontos döntés a községekbe menő utakra. 25 év alatt szerették volna mindet burkolni, kiépíteni.

A főutak hálózatának nevezetes dátuma 1934, amikor meghatározták és beszámolták a főutakat, városokat összekötő utak hálózatát, azaz a „Főközlekedési Úthálózatot”.

2018 pedig lehetne a hazai gyorsforgalmi úthálózat rácsos formájának kialakítási kezdőéve!

Természetes, hogy az egyes előbbi kategóriájú utaknak mások a használói. A régiókat összekapcsoló, összekötő gyorsforgalmi utak használói főleg külföldiek, míg a mellékutakon sok a lassú mezőgazdasági gép. Úgy is írhatnám: a három útkategóriához három különböző használói csoport rendelhető hozzá.

Természetes az is, hogy a három útkategória geometriája lényegesen eltér egymástól. Úgy is írhatnám: a három útkategóriához három különböző tengelygeometria rendelhető hozzá.

Természetes az is, hogy a három útkategóriához másfajta mintakeresztmetszvények (=forgalmi sáv számok) rendelhetők hozzá, ezzel egyszerre másfajta szolgáltatási színvonalakat rendelhetünk hozzá.

Másfajta a hozzájuk rendelhető csomópont fajta is.

Mindenképp első azonban, mindent megelőző azonban az, hogy milyen pontok összekötésére szánjuk az utat.

Mellékesen: ez a kategorizálás mindenben megegyezik a hollandokéval! Nekünk se kellene ezt túlváriálni, a kategóriák számát túlszaporítani!

„A régiókat összekapcsoló közlekedési folyosók új struktúráképző elemmé léptek elő. Ahogy a városokat összekötő főutak új struktúrát kialakítva elváltak a korábbi faluközi úthálózattól, ugyanúgy a régióközi hálózat struktúrájának is el kell válnia a városokat összekötő főúthálózattól, mert más szerepet hordoz. A főúthálózat közvetlenül összekötötte a városokat, elkerülte a falvakat; a régióközi folyosóknak régiókat kell összekötniük, és eközben el kell kerülniük a városokat is.”

(Fleischer Tamás, 2002.)

Az előbbi szerint súlyos szerkezeti hiba a 47 sz. másodrendű főút helyén gyorsutat építeni, azzá átépíteni, a főutat „előléptetni”, mivel a két teljesen más funkciójú részhálózat nem keveredhet egymással!

Nagy kár az, hogy ezeket a fogalmakat nem a gyorsforgalmi hálózat tervezése ELŐTT tisztázták. Számos gondot megúszhattunk volna.

Nem rég nagy elánnal indult a gyorsút bevezetése, majd mára mintha megtorpant volna. A politikum nagy támadásba kezdett, hiszen nekik semmit sem számít az adófizető pénze, de egyes mérnöktársak is támadtak. Nyilvánvaló, hogy nem lehet mindenrová autópályát építeni, akkor sem, ha a politikusok minden saját útjuk helyett csak autópályát fogadnak el. **Szokásunk fél évszázada sem volt képes egy kategóriát kitalálni az autópályára és a főút közé.** Volt félautópályánk, a gyászos autóutunk, kiemelt főutunk, még jobban kiemelt főutunk, majdnem kiemelt főutunk, autóútnak kitáblázott főutunk jól megemelt sebességgel. Ezek közül magasan legjobb a gyorsút. Ez nem megfutamodás, nem visszalépés, nem a halálút hálózat kiépítése! Hasonló gondok miatt a szomszédaink közül is ezt az utat vetették be, a majdnem autópályát, az autópályává átépíthetőt. Szokásunk többször nekifutott a köztes útkategória kidolgozásnak, de minden alkalommal föltaláltuk újra az autópályát.

A mai gyorsforgalmi úthálózat, mely az 1960-as évek elejétől 2017 év végéig készült el



Ez bizony sugaras rendszer. Igazolja azt, hogy évtizedeken csak hazugság, átverés volt a gyűrűs-sugarast emlegetni, mert így tudták a sugarast kiépíteni. Ebben csak az talál gyűrűs elemet, aki nagyon keresi! Valószínű az, hogy az M35 is csak egy kényszer miatt épített pálya, mivel nem készült el az M4 Erdély felé!

(A Magyar Közút 2016-ban kiadta „A magyar gyorsforgalmi úthálózat első 50 éve” című nagyszerű könyvet, melynek 253. sorszámú darabját megkaptam volt munkahelyemtől. Most is köszönöm! E könyvre a továbbiakban AP-50-ként hivatkozok. A könyv képeit elkértem Diószeghy Marietta nyomdai kiadványszerkesztő főmunkatárstól. Ő és kedves munkatársai a rajzok közül kettőt még aktualizáltak, frissítettek is. Köszönöm most is!)

A kezdet hálózattervezőinek célja a sugaras gyorsforgalmi úthálózat volt. Hiszen e mellett érvelt Széchenyi István is és dr. Vásárhelyi Boldizsár professzor úr, és senki rácsos mellett! Később kezdtek ennek hátrányai kiderülni. Így kénytelenek voltak valamit lépni. Ez lett a gyűrűsítés, és az újabb idea a továbbiakban már a gyűrűs-sugaras hálózat.

Menet közben miközben ezerrel épült a sugaras hálózat, és csak egérfarknyi a gyűrűsből, sejthető volt az, hogy egy nagy átverés részesei vagyunk.

Tessék ránézni az előbbi térképre, az első 50 év termékére: a sugaras vagy a gyűrűs elemek dominálnak? Budapest csápjait látjuk, mellyel polipként kinyúl az ország erőforrásai felé.

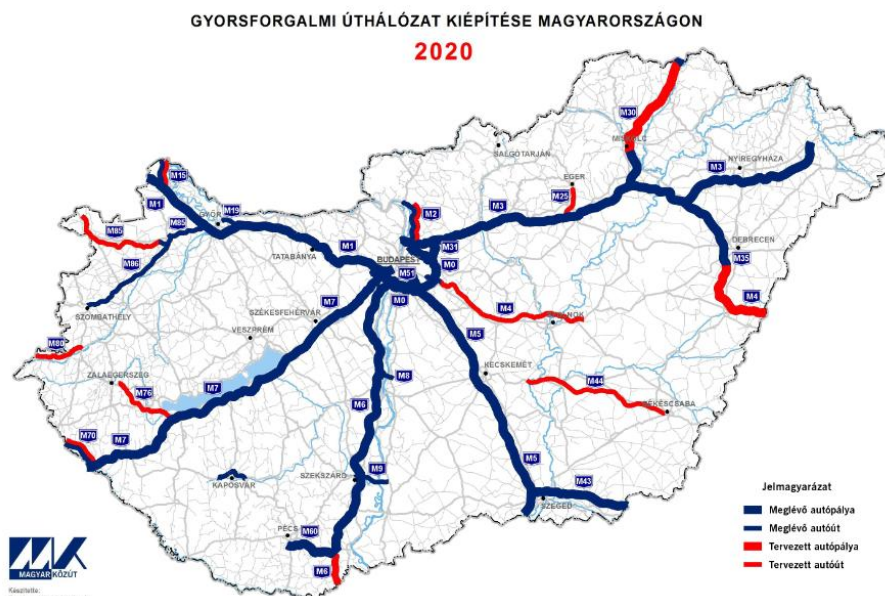
A sugaras-gyűrűsnek hazudott, de főleg sugaras és egy kissé rácsos hálózatunk, ahogy Molnár László Aurél min. főmérnök, főtanácsos úr találóan nevezi: „se hús, se hal”.

Miközben köztudott volt végig, hogy létezik a rácsos hálózati forma is, a sugaras hálózat hátrányos következményeit a gyűrűsítéssel gondolták kivédeni és ezzel az eleve rossz sugaras hálózatot bebetonozni, konzerválni, a valamikori váltást nagyon költségessé tenni.

Gyűrűs-sugarast ígértek fűnek-fának, de csak a sugarast építették. Ez a kettősség a hálózatfejlesztők tudathasadása. Ahogyan a hidegháborús gyáraink is: fűkaszát akartak termelni, de ha összerakták, géppuska lett belőle.

Hogy a káosz teljes legyen, ezt a turmixot még megspékelték a 2*3 sávós, illetve a 2*1 sávós autótút fogalmával. Innen kellene talpra állni.

A 2018 és 2020 közötti időszakra tervezett gyorsforgalmi úti építések



Ne keverjük össze a fogalmakat: ez nem egy hálózatfejlesztési térkép, hanem csak egy építésütemezési térkép. Magyarul: egy adott időszak alatt egy kormány mennyit akar építeni

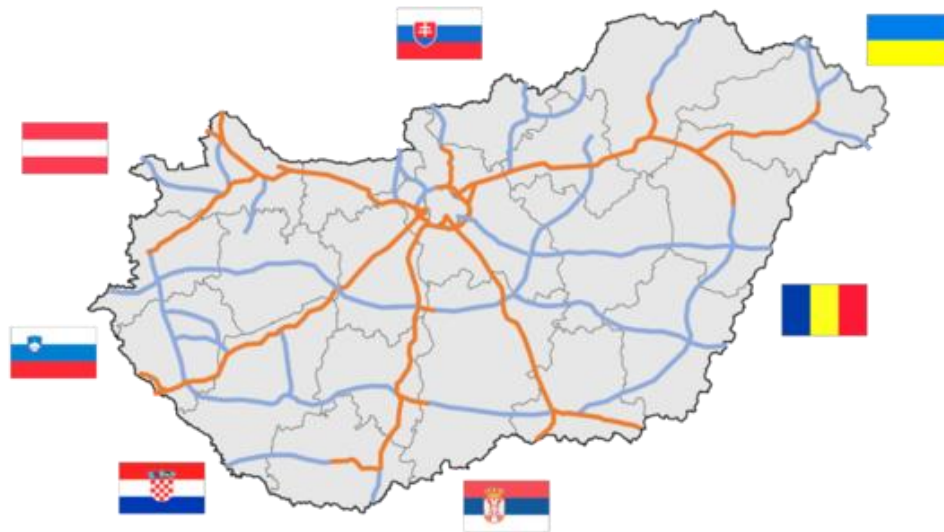
a hiányzó nagy egészből. A nagy egész a hálózatfejlesztés eredményeként elképzelt hálózati terv.

Ebből az ütemezési térképből nem derül ki, hogy mi lesz a látható kukackákból, ha nagyok lesznek, és az sem, hogy miképpen kapcsolódnak a mi vonalaink a környező országok hasonló vonalaihoz.

Egy építés-ütemezési térkép vígan megállhat a magyar határvonalnál, de egy hálózatfejlesztése NEM! Különben nem láthatjuk az összekötött régiókat!

Ebből nem derül ki, hogy mi marad véglegesen zsákutcának. Ha lenne ilyen, azt törölni kellene a hazai autópályák közül, mert léte szembe megy az alapelvvel.

Mivel ma 2018-at írunk, a 2020 nincs túl messze. Csak ennyire mer a hatalom nyilatkozni, ami teljesen rendben is van. Mindig csak legfeljebb 4 évre, azaz egy kormány uralkodási időszakára lenne szabad a nagyon pénzigényesek közül kinyilatkoztatni.



Ez az előbbi már majdnem úthálózat-fejlesztési térkép. Nincs rajta építési évszám, de nem is kell! Nem kell a látható vonalakkal egyetérteni, én sem is tudom ezt elfogadni.

Azonban nagyon jó az, hogy a narancssárgák azok, melyek már elkészültek, míg a kékek azok, amelyeket valakik egyszer majd kiépítenek. A maradék mozgásterünk a kék vonalak világa.

Nekünk a kék részhálózatot kell teljesen újragondolni!

Ezen a térképen a teljes hálózat látszik, csak még nincs beillesztve a környező országok autópálya-hálózatába, mely súlyos hiba.

A magyar gyorsforgalmi úthálózat térképnek olyannak kellene lenni, amelyen VALAMENNYI szomszéd ország hasonló úthálózata rajta van. Tehát nem csak a magyar hálózatot kellene látni, hanem egy térképen ezzel az osztrákot, a szlovákot, az ukránt, a román, a szerbet, a horvátot és a szlovént. Csak így együtt van a mi hálózatunknak értelme. Csak így van remény azt megérteni, hogy mi miért épül.

A javasolt hazai gyorsforgalmi úthálózat

a rácson (grid) gyorsforgalmi úthálózat, melyre át kellene állnunk, természetesen felhasználva azt, ami már elkészült, a régit az újba beépítve!

Nyugat-Európa alaphálózata rácson (grid) rendszerű, egyértelmű É-D-i és K-Ny-i irányú gyorsforgalmi utakkal. A megváltozott politikai viszonyok lehetővé teszik ennek a nyugati autópályás hálózatnak keleti irányú kiterjesztését, az igazodást a fejlettebb világhoz.

Ez lenne a közutas rendszerváltásunk, mely még nem következett be, nálunk még az avított, a túlhaladott sugaras(-gyűrűs) rendszer dívik. Mi még mindig a régi sárkunyhót tapasztjuk az új ház építése helyett, amíg ránk nem szakad. **Ha az úthálózat a test érrendszere, akkor a mai helyzet az, hogy meghalt a régi test, és született egy új test. Tényleg el akarjuk azt hinni, hogy miközben a gazdaságfilozófia, gazdaságpolitika, a szövetségi rendszerek gyökeresen megváltoztak, azt ezt kiszolgáló infrastruktúra változatlan maradhat? Mi ezek után valóban át akarjuk menteni a halott érrendszerét az újszülöttébe? Nagy kalandnak néz ki.**

Lehet, hogy meglepően hangzik, de egyszerű lenne az átállás

Nem kell mindent felrúgni, felfogatni. Ez talán váratlan megállapítás a részemről, de eleinknek szerencsénkre úgy sikerült sugaras irányokat felvenni, hogy azok zöme része lenne, lehetne az új rácsosnak is. Akár akarták ezt, akár nem, köszönet érte a korábbi hálózatfejlesztőknek! **Minden előtt le kell állítani minden olyan mai elképzelést, tervezést, építést, amely a gyűrűs világból ragadt ránk, amely szembe megy a rácsos hálózattal, azaz, amely nem használható a rácsos rendszerben. Ez kárenyhítés célzatú.**

Megállapítható:

Magyarországon ma is jelen vannak az É-D- irányú és a K-Ny-irányú gyorsforgalmi utak Bár az M5 és az M7 nem tekinthetők ilyennek, beépíthetők az északiak közé.

Megállapítható:

van 3 darab K-Ny-i irányunk, melyek szinte változatlanul felhasználhatók. Ezek:

- M1-M3
- M8-M4
- M9-M43.

Szeretném ezt a részhálózatot a hazai gyorsforgalmi úthálózat mintájának javasolni. Ezt az autópályás tengelygeometriát, ezt a köztük lévő távolságot, ezt sűrűséget kellene megvalósítani az É-D-irányú vonalak esetén is. Homogén legyen ez az ország a fejlődési esélyekben!

Megállapítható:

baj csak az É-D-i irányokkal van.

Megállapítható, hogy itt sem minddel:

a 3 darab dunántúli vonallal szinte nincs mit tenni. Ezek:

- az M9 Sopron és Nagykanizsa között, bár az M86 bekevert ebbe,
- a Komárom-Székesfehérvár-Pécs irány a Balaton és a Duna között, különös tekintettel az épülő komáromi hídra,
- az elfuserált M6.

Megállapítható:

nagyon nagy a baj a Dunától keletre. Ez a káosz birodalma.

Itt eddig szinte mindenki szinte görcsösen mindent elkövetett, hogy ne normalizálódjon a helyzet. Mintha a magyar Alföld nem is tartozna az országhoz, melyet le kell nyomni, melyet meg kell tartani a fejletlenségében, melynek nem járna a fejlődés lehetősége. Az ellenségeskedés, a gáncsoskodás okát sajnos nem ismerem.

A hazai és a nemzetközi gyorsforgalmi úthálózat harmonizálása

Teendők a hazai hálózaton

A hazai hálózati teendők akkor is elvégezhetőek teljes mértékben, ha a nemzetközi változtatás lassan haladna előre.

1. Azonnal leállítani minden olyan tervezést, esetleg építést, amely a korábbi gyűrűs hálózat alkotóelemére irányult. Különös tekintettel az ún. hazai belső gyűrűre, a Győr/Komárom-(Veszprém)-Székesfehérvár-Dunaföldvár-Kecskemét-Szolnok-Eger vonalon, melyet ki kell az új hálózatból radírozni.
2. Azonnal leállítani a 47 sz. másodrendű főútból M47-té alakítás tervezését, akkor is, ha a politikum a Modern Városok programban nagy erővel ezt nyomatja. Maradjon az meg másodrendű főútnak, szakaszonként 2*2 sávoként kiépítve, a lassú mezőgazdasági gépek használatára, mivel értékes termőföldek között halad.
3. Elkezdni a tanulmányterv készítését az Alföldi autóútnak – mely a mai fogalmaink szerint autópályává fejleszhető gyorsút kategória - az M3 és az M43 között, a miskolci földrajzi hosszúsági körhöz közel haladva, természetesen kerülgetve a lila egerek, és a púpos krokodilok fészkelőhelyeit, de tekintettel a klímaváltozásra! A klímaváltozás, de különösen a drasztikus felmelegedés, a klímatudósok szerint, különösen fogja sújtani a Kárpát-medencét. A vizes élőhelyek a kiszáradásuk miatt sorozatban fognak megszűnni. Azaz **Natura-2000 területek megszűnésére, területük nagymérvű csökkenésére lehet számolni, akár tetszik ez a zöldeknek, akár nem.** Hiába rögzítették a földhivataloknál ezeket. Előbb tehát a Natura területek csökkenését kell feltárni, mert a megszűnőket már nem kell az úttervezőnek kikerülni, ezzel az ún. konfliktus-térkép egyszerűsödik, az úttervezői kötöttség csökken. Abba lehet hagyni az egyéb, közel É-D-i irányú, dirib-darab vonalak tervezését, építését is, mert első ütemben egyetlen rendes vonal kell, de az az M3-tól az M43-ig!
4. El kell kezdeni az ún. Bánáti főút – mely az M43 és a román-szerb-magyar határpont között építhető – UVATERV által készített engedélyezési tervének korszerűségi felülvizsgálatát, majd újbóli engedélyezését. A 2-sávós főútról érdemes lenne átterveztetni gyorsútra, ráadásul a mintakeresztszelvény kétütemű építési lehetőségével.
5. Fel kell újítani a szerb minisztériummal folytatott tárgyalást annak érdekében egyrészt, hogy a Belgrádtól észak felé tartó, és Kikindáig nagyjából É-D-i irányú Banatska magistrálát ne fordítsák el Kanizsánál az eddigi É-D-i iránytól Szabadka felé. Másrészt építsék ki a Kikindától a román-szerb-magyar határpontig a ma hiányzó rövid szakaszt.
6. Tárgyalást kell kezdeni a Via Carpatia ügyvivő szervezetével, mert annak elfogadott nyomvonalát módosítani vagy kiegészíteni kellene. Ma a Lengyelországból jövő Via Carpatia Miskolc után a természetes irányából szándékosan kitérítve, kinyomják Magyarországot területéről Románia, Bulgária és Görögország területére, erősen kitérítve a nyomvonalat az É-D-i iránytól, melyre kitalálták. **A magyar minisztérium nem akar az magyar Alföldön rendes gyorsforgalmi utat, erőit innen ki akarja vonni és azokat az ország egyéb helyein akarja felhasználni. Hiába szajkózott másik alapelvük a területi különbségek csökkentése, helyette jól láthatóan ennek éppen ellentétét valósítják meg! Nem ez az első eset az ígéret és a tett ellentétére!**

A Via Carpatia nyomvonala az előző 3., 4., és 5. pont szerint haladna.

A javaslatom:

- vagy a nyomvonal Miskolc alatti szakaszának feladása és a magyar Alföldre, majd Szerbiába áthelyezése,
- vagy miskolci elágaztatásának engedélyezése azzal a céllal, hogy a Via Carpatia átmenjen Magyarországon és Szerbián is.

Hasonlóra más nagy folyosóknál is van példa. Ez is tárgyalási téma lenne a szerb és a magyar minisztérium között. Tekintettel sem voltak arra sem, hogy Szerbia tárgyal az EU-val tagfelvétele miatt, melyet ráadásul a magyar Kormány állítólag támogat is. Megalázó az, ahogyan a Via Carpatia nyomvonal meghatározói úgy kerülték el Szerbiát, mintha az ellenséges régió lenne. Mintha nem tűnt volna fel az sem, hogy Jugoszlávia régóta nincs már, mintha semmit sem tudnának az ottani változásokról. **Megbotránkoztató azon „magyar” hálózatfejlesztők ténykedése, akik a magyar érdekek ellen dolgozva a nyomvonalat kinyomták Romániába! A román oldali utat és az Alföldi „autóutat” riválisként állítják be. Pedig nem a vagy, hanem az és a megfelelő kötőszó. Mindkettő kell.**

7. El kell kezdeni gyorsítottá tervezni a Komárom-Székesfehérvár-Pécs nyomvonalat. Az okokat, indokokat, a korábbi lépéseket a dolgozatom alábbi része tartalmazza.

A hazai és a nemzetközi gyorsforgalmi úthálózat harmonizálása

A magyarok kezdeményezzék az érintett országokban: legyen ez egy új közös ügyünk, legyen ez egy új kapcsolódási mód, dolgozzunk együtt minél több hasznos témában! Furcsa, de nálunk még ennek is vannak ellenségei. Az EU kollaboránsai keményen dolgoznak azon, hogy csak ne menjen túl jól ezen ország-csoport együttműködése!

A hazai teendők a külföldiektől függetlenül is és azokkal párhuzamosan is végezhetők.

Teendők a nemzetközi hálózatban

Átgondolni azt a sávot javaslom, amely a Balti- és az Adriai tenger között helyezkedik el, melynek keleti és nyugati határa az két hosszúsági földrajzi kör, mely Lengyelország keleti és nyugati határára illeszkedik.

Ez az Oroszország és Németország közti ún. Köztes –Európa. Ebben helyezkedik el a V-4 ország-csoport: Lengyelország, Csehország, Szlovákia és Magyarország. Ráadásul egymás alatt és fölött, tehát a **V-4-eknek van egy természetes irányuk, az É-D-i.**

Az ebben a sávban élő országok múltja, jelen és jövője, kiszolgáltatottsága jobban hasonlít egymásra, mint a nyugati gazdagokéhoz.

Ebben a sávban is vannak K-Ny-i irányú utak, mert ezek léte a határoló két középhatalom érdeke első sorban! Ezért ezek az utak a köztes országoktól majdnem függetlenül is megépülnek. Így ezekkel nem érdemes ebben a körben bajlódni!

Nem így az É-D-i irány. Az ezen irányú utak léte jóformán a köztes államok érdeke. Igazolja ezt az a tény, mely szerint ebben a sávban nem sok a különböző nevű, É-D-i irányú ún. „folyosó” = a nyugat érdekei szerinti út.

Érdekes, hogy mind itthon, mind a szomszédságunkban az É-D-i irány a beteg irány!

A javasolt teendő: a V-4-ek, a volt Jugoszlávia és Románia mérnökeinek együttműködni kezdeni, kifejezetten az É-D-i irányban haladó gyorsforgalmi utak nem nyomvonalának, hanem sávjának megtalálása, kidolgozása céljából, majd a végeredményüket dokumentálni.

Együtt dolgozva, egymás országainak ügyeibe bele nem szólva, nyomvonal változatokat feltárva, majd az optimálisok kijelölve.

Kínosan ügyelve bármilyen ütemezést! Ez már elsősorban a politikum ügye. Nekik kell eldönteni azt, hogy a dokumentált mérnöki javaslatból uralkodásuk alatt mit építenek meg. Azt a kérdést fel nem szabad ebben a fázisban tenni, hogy majd mikor épül és milyen mintakeresztzelvénnyel, milyen pénzből. A folyosók meghatározása az első feladat. **Élesen el kell választani a mérnöki és a politikusi kompetenciákat! Lássa a társadalom, hogy van a józan ész képviselőinek kiérlelt és dokumentált véleménye!**

Lényeges lenne, hogy minden országból csak 4-5 elkötelezett mérnök kolléga vegyen részt, akiket a saját országuk mérnöktársadalma delegál! **Azt is jó lenne elkerülni, hogy az egyes minisztériumok túlságosan ráüljenek az ügyre és mintegy lediktálnák a „megoldást”, mint némely koncepció esetén.**

Én ezt a munkát 2013-ban elkezdtem, pár kedves ismerősömmel, de belebuktam.

Addig eljutottam, hogy a V-4-ek bankja, a Visegrad Fund, támogatásra méltónak találta a célt is és a különböző mérnökcsoportok együttműködését is finanszírozni.

Még a magyar pályázati csapatot is sikerült megszerveznünk.

Még a magyar részről dolgozó mérnökcsapat első változata is összejött, a bukta mégis bekövetkezett.

Nem álltak össze a külföldi együttműködő mérnökcsapatok. Ők pedig már a kezdet kezdetén kellettek volna a Visegrád Alapnak, mert sajnos a pályázathoz csatolni kellett volna az ő támogató nyilatkozatukat is.

Fordultunk először a Közlekedéstudományi Egyesülethez, a (KTE)-hez. Kiderült, hogy szinte semmilyen kapcsolatuk sincs a nekik megfelelő külföldiakkal, tehát képtelenek voltak segíteni.

Fordultunk a Magyar Mérnöki Kamarához (MMK), kiknek szinte azonnal ezer ellenvetésük lett. Valószínű az, hogy valamilyen minisztériummal való szembefordulás szaga volt számukra a dolognak. Tudni kell, hogy sem az Alföldi „autóút”, sem a Bánáti főút ötletét sem támogatta akkor a magyar minisztérium, melyet nem titkoltam el, mivel ezek a javaslatomnak akkor is a magvát képezték. Valószínűen jobbnak találta a MMK nem belemenni ebbe a csínybe, és fenntartani a minisztériumi barátságot. **Választaniuk kellett a minisztérium és egy nyugger között, így gyorsan egyértelmű lett a sorsom.**

Mivel a MMK-nak van legalább néhány ország hasonló kamara jellegű szervezetével, megint nem tudok máshoz fordulni. Háttha az információalapján megértik a valódi szándékot.

Nem akarom Románia és Bulgária dolgát kikerülni. Ők Ukrajna és Fehéroroszország sajátos politikai helyzete miatt csak a következő keleti sávba férnek bele, mely Románia szélességű, és a mi sávunk szomszédja.

Ők ennek ellenére az első sávval együtt azonnal tudnak kezdeni dolgozni az országaik területén elképzelhet rácsos hálózat kialakításán, de csak Bulgária és Románia területén. Ezzel a másfél sávval ki is merült az a terület, melyen mostanság a nyugati rácsos rendszer kialakításán érdemes dolgozni.

Tartózkodni javaslom a nemzetközi csapatot attól, hogy első körben az É-D-i irányú gyorsforgalmi hálózathoz még nagy lendülettel felvegyen egyéb témákat! Nagy a kísértés arra, hogy téma legyen még a K-Ny-i hálózatrész is, és főleg a vasúthálózat. Ezek mind fontosak, de nem egyszerre, hanem egymás után, vagy párhuzamosan! Ne vállaljuk túl magunkat, külön-külön is nagy a feladat.

Próbálkozásom az első bukás után

Azt találtam, hogy

- a) vannak Európában olyan szervezetek, amelyek kiválasztottak maguknak egy darab É-D-i irányú gyorsforgalmi úti vonalat és azon az egyen dolgozni kezdtek. Konferenciáztak, kiadványaik, szervezetük van.
- b) Nincs azonban egy intézmény sem, amely Köztes-Európa valamennyi ilyen vonalával foglalkozna.

- c) Átnézve az érintett országok hálózatfejlesztési elképzeléseit három olyan vonalat is láttam, mely képezhetik az alaphálózatot, melyet vezérvonalaknak, alapvonalnak neveztem magamban.

Ezekről bánatomban dolgozat írtam, mely itt olvasható:

http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/V4_E-D_m.pdf

Természetesen más nyomvonalak is bevezethetők. Az általam javasolt 3-vonalas hálózat nemzetközi mérnökcsapatnak kiinduló hálózatként, a munkakezdetkor alkalmas lenne, mert egyértelműen jelezné a szándékot.

Az É-D-i nemzetközi alaphálózat vezérvonalai, alapelemei

Dolgozatomban a fő hangsúly végig ezen a főirányon van, mivel a hazai K-Ny-i irányú gyorsforgalmi úthálózaton nem javaslok lényegi változást!

A szomszéd országok hálózatfejlesztési terveit nézegetve arra jöttem rá, hogy a Lengyelország szélességű sáv gyorsforgalmi úthálózat már az indulásakor akár 3 elemből is állhatna, mely természetesen bárhol, bármikor besűríthető, besűríthető úgy is, hogy a sűrítő vonalak már nem mennek tengertől tengerig. Ez a 3 út Lengyelország úthálózatában látszik legtisztábban:

- I. az E65-re,
- II. az E75-re és az E73-ra, és végül
- III. a lancuti (lengyelül pontosan Łańcut) útra illeszthető vonal.

Ezeket a továbbiakban részletesen bemutatom. Mivel a legutóbb a lancuti vonalat folytató ún. Via Carpatia vonal volt a terítéken több országban, ennek nagy az aktualitása ma is, mely miatt ezzel a többenél részletesebben foglalkozok a dolgozatomban.

A hazai gyorsforgalmi hálózatfejlesztés program racionalizálása

Már magának a fogalomnak a megjelenése is figyelmeztet. A társadalom is látja a hálózatfejlesztés nyilvánvaló baklövéseit, melyek legtöbbször csak az építés-ütemezés baklövései! Mert nekünk már ilyenek is vannak.

Könnyen le lehet járni a hálózatfejlesztést a rosszul megválasztott építési ütemezéssel. A hazai média szereti megtalálni, kipellengérezni az „üres autópályákat”, mint az értelmetlen pazarlás szinonimáit. Majdnem mindig téma az M6 déli vége és az egész M44.

A társadalom nem is érti az autópálya, autóút, gyorsút, kiemelt főút dilemmát sem. Elfogadottsága egyedül az autópályának van, egyéb esetben becsapottnak, átvágva érzik magukat. Meg kellene értetni velük a fokozatosság elvét, értelmét, Ft-ban is kifejezve.

A gond legtöbbször a beépített kapacitás nagysága, mely vagy túl kicsi, vagy túl nagy! Ma sajnos egy hosszabb vonal mentén fals beidegződés miatt a mintakeresztszelvényt homogenizálják, és nem a szolgáltatási színvonalat. Jó tudni, hogy egy szolgáltatási színvonalhoz sokszor elég az olcsóbb mintakeresztszelvény is!

A részhálózatok elkülönülése és ezzel egyszerre az összedolgozásuk

Korábban nagyon hangsúlyoztam, hogy a 3 különböző funkcióknak megfelelő 3 útkategória, részhálózat nagyon élesen különüljön el egymástól. Ne vegyék át egymás szerepét, ne helyettesítsék egymást. Most azonban azt szeretném én is hangsúlyozni, hogy a 3 kategóriának össze kell egymással dolgozni, hogy egy jól működő, együttműködő egész legyen a magyar hálózat!

Mi is kellene ehhez?

- Az gyorsforgalmi utak vonalaival együtt tisztázódnak a vonalához tartozó csomópontok. Nagyon fontos lenne a rossz állapotú, meglévő hálózat felújítását akként programozni, hogy először a gyorsforgalmi utak csomópontjaihoz vezető utak javuljanak meg. Ne fogadja középkereskedelmi állapot az autópályáról letérő autóst!
- Ahogy évtizede mondogatja Somfai András úr, programot kell kidolgozni a hatalmas hosszúságú mezőgazdasági földút fokozatos burkolására. Nagy hátrány a mezőgazdaságra az is, hogy a termékek szállítása a megbízhatatlan földúton sokszor nagyon drága és elkerülhetetlenül minőségromló.
- Ahogy évtizede mondogatja Somfai András úr: minden városba főút menjen. A városok száma hirtelen megugrott. Ezt nem tudták a közutasok követni. Program kellene a mai és a városokba vezető mellékutak főúttá alakítására.
- **Többször leírtam, hogy a főutakban sokkal több kihasználatlan tartalék van, mint gondolnánk!** Mielőtt egyből a gyorsforgalmi úthoz nyúlnánk, előbb pl. előzési szakaszokat kellene építeni, melyre természetesen egy több évre szóló külön program kellene. Tudott, hogy a balesetek zöme az előzés miatt van.
- Még mindig a főutak! Hasonló külön program kellene a települési elkerülő szakaszok építésére! Kivehetnénk a településekről a leginkább oda nem illő forgalomfajtát, a tranzitot, az átmenő forgalmat. Mindjárt nyugodtabb lenne a városban az élet.
Ez a városi életminőséget nagyon befolyásoló elem! A városon belüli tranzitforgalom sem a városnak, sem a tranzitforgalomnak nem jó!
Egyre többen élnek városokban, mi mégsem szánunk erre elegendő időt, mert a trendi manapság csak az autópálya! Ha lenne elkerülő, akkor sokkal kevesebb hagyományos – az úttól elkülönülő pályaszerkezettel bíró- kerékpárút kellene, mivel a bicajosok zöme az autókkal azonos felületen járhatna. Az önálló vezetésű kerékpárutak felfalják a nagyon kevés belterületi zöld felületeket, nagyon lecsökkentik a parkolóhelyek számát. Talán érzékelhető az elkerülő számtalan kellemes előnye. Fontosságához nem illő módon kezeljük le.
- Mivel a már nem épülhet külterületen 1,80 m széles kerékpárút, és a kerékpárutak szélessége lassan eléri a forgalmi sáv szélességet, érdemes lenne meggondolni a kerékpárutak felhasználását a lassú járművek útjaként, ún. szervízút gyanánt. Nyilván ehhez erősebb pályaszerkezet kellene. A lassú levitelével kevesebb lenne az előzési inger, kevesebb a baleset.
- Nem szabad leállni a főutak korszerű körforgalmú csomópontokkal való felszereléséről sem!
- Program kellene a főúti csomópontok előtti bevezető útszakaszok fix telepítésű sebességmérők felszerelésére!
- Fel kellene mérni azt is, hogy a főutak helyi négysávosítása mennyi időre oldaná meg a helyi gondokat.
- Mielőtt az autópálya építéshez nyúlnánk, előtte részletesen fel kellene mérni a főutak előbbi tartalékait!
- Néha felröppen a 3-sávos, azaz az [(1+2)-átmeneti szakasz-(2+1)-átmeneti szakasz] sávkiosztású út ötlete. Nagy csel: a 3-sávos út burkolatszélessége, tehát a burkolatfelülete alig kisebb a normális 2*2-sávos útnál. Tehát árban lényegi különbség nincs a két fajta között, viszont a szolgáltatási színvonalban igen nagy a különbség! A 3-sávos út felén az egyik irány csak egysávos, ahol előzni képtelenség! Vagy le kell tiltani a lassúkat, vagy km-eken át követhetjük azokat. Svédországban az ilyen utak majdnem üresek, nálunk elhelyezkedésünk miatt egyre kisebb az esély.

- Ma a nem autópályás részhálózat a teljes hálózat mostohagyereke, míg a kedves a döntéshozónak az autópályás hálózatrész. Ez nyilvánvaló a finanszírozási költségekre tekintve. **Arányuk rendkívül torz! Ennyire torz még soha nem volt!** Megengedhetetlen ez az arány. Hatalmas az elhalasztott, az évtizede el nem végzett útfenntartások mennyisége. Megengedhetetlen a maradék elvű finanszírozás! **Már régen át kellett volna állni az amortizáció alapú finanszírozási modellre!** Hiába épül különben a rengeteg új út arany áron, ha azok a szalagvágás után bekerülnek az utak előbbi elfekvő, magára hagyott osztályába. Minek az új útépités, ha nincs útfenntartás?
Kínosan ügyelni kellene arra, hogy a fentebbi beavatkozások ne legyen tekinthetők a főutak gyorsforgalmasításának, tehát a korábbi max. megengedett sebesség ne emelkedjen.

A gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztés nevezetes időpontjai

1911. Befejezik az USA-ban a világ első gyorsforgalmi útja építését.

1924. Európa első autópályájának átadása Olaszországban.

1926. az első német autópálya építésének kezdete.

1941. dr. Vásárhelyi Boldizsár elkészítette az első hazai gyorsforgalmi úti (automobil pályák) hálózati tervet

1952. úttervezési szabvány és a Nemesdy professzor úr féle Út-ívkitűző kézikönyv megjelenési éve.

1954. az autópálya tervezés kezdete.

1961. Megkezdődik a sugaras autópálya hálózat kiépítése a Budapest-Balaton, illetve Budapest-Bécs viszonylatban.

1968. megjelent az Országos Közutak Tervezési Szabályzata (OKTSz), mely tartalmazza az autópályák tervezését is.

1968: a korabeli koncepció szerint az ország közlekedésének gerince még a főúthálózat! Függetlenül attól, hogy a világban évtizedek óta erre a feladatra a gyorsforgalmú utat jelölték ki!

1971. Az első gyűrűs hálózati elemek megjelenése a gyorsforgalmi úti hálózati tervekben. Azaz: viszonylag gyorsan kiderültek a sugaras hálózat hátrányai!

1975. Nyugat-Európában kijelölték az É-D-i és a K-Ny-i hálózat vonalait és e szerint számozták. Mi ilyen apróságtól nem hatódtunk meg!

1975.

„A Helsinkiben 1975-ben tartott enyhülési csúcsértekezlet hatására térségünkben az európai gyorsforgalmi úthálózat kialakítására a Balti-tengertől a Fekete-tengerig húzódó észak-déli irányú gyorsforgalmi úthálózatot javasolt az ENSZ a Trans European Motorway (TEM) néven.” Ez a tendencia sem tűnt fel itthon!

1976.

Az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság koncepciója tárgyalta a Budapest központú sugaras főúthálózat gyűrűs-sugaras rendszerűvé alakítását. Az ez utáni koncepciók szinte mind „oldani” akarták a sugaras rendszert.

Ugyan mire ment vele az akkor igen nagyhatalmú testület és az ország?

1978. innentől az országos gyorsforgalmi hálózat sugaras-gyűrűs! - legalább a deklarációkban, az akkori koncepcióban.

1988. A nemzetközi É-D-i és K-Ny-i rácsos irányok jelentőségének felismerése. 30 éve azonban ennek érdekében semmi sem történt!

1989. Megjelenik az ún. Déli-autópálya gondolata, koncessziós formaként, szigorúan gyűrűs elemként.

1990: a sugaras alakuljon át gyűrűs-sugarassá! Nem sikerült még 2018-ra sem!

1991. Megjelenik az országos külső körgyűrű az M9-M47 mai vonalán, a korábban elvetett Déli-autópálya helyett. Ezután az M47 hol eltűnik, hol előjön az egymást követő koncepciókban.

1991. Páneurópai folyosók, 10 folyosó kiszűrése

1994. megjelenik az első rácsos hálózati kép

1995. TINA-hálózat; a TEN kiterjesztése a nem tagországokra

2001. dr. Fónagy János miniszter úr bejelenti az É-D-i irányú gyorsforgalmi utak kiépítését.

2003. A Gazdasági és közlekedési Minisztérium kitakarította a hazai gyorsforgalmi hálózatból a korábban belső körgyűrűnek nevezett vonal minden elemét!

2003. TIRS hálózat a volt Jugoszláviában: Albánia, Bosznia-Hercegovina, Horvátország, Szerbia-Montenegró, Macedónia területén.

2004: A CETC (Central European Transport Corridor) Irányító bizottsága létrehozása.

2005: az E73-E75 alapú alapelem születési éve

2006: a lancuti út, a Via Carpatia mértékadó szakasza, megszületik.

2007: az E65 alapú alapelem születési éve.

2007. Magyar javaslat (Molnár László Aurél) a hazai és az európai gyorsforgalmi hálózat összehangolására.

2010. A kifecamított Via Carpatia megállapodás aláírása Schwáb János közlekedési helyettes államtitkár által.

<https://www.dehir.hu/vilag/a-balti-tengertol-az-egeiig-erhet-a-palya/2010/10/25/>

Köszönöm, ha szükség esetén pontosítanak!

A gyorsforgalmi úthálózat kialakulása, a folyamat hatásai

Ebben a részben azt próbálom kideríteni, hogy miként jutottunk el a mai állapotba. Ebben a részben kiegészítő információkat is írok, sőt ide tettem javaslataim indoklásait is.

Sajnos az egyetlen szaklap, a Szemle 2000 előtti kiadásai nekem ma még elérhetetlenek, a folyamat eleje ezért sajnos rejtve maradt.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

1990.

Fleischer Tamás: Közlekedéspolitika 1992: Európai tervek, hazai remények

http://www.vki.hu/~tfleischer/PDF/pdf90/fleischer_kozlekedespolitika-92-europai-tervek-hazai-remenyek_kotsze90-11.pdf

Európa fő lakossági pólusai, valamint ipari és kereskedelmi szempontú központjai figyelembevételével tétélesen a következő tengelyekre kell a fő súlyt helyezni:

- Északnyugat—Délkelet tengely a Brit-szigektől Olaszországig és Görögországig, Párizs és Lyon, vagy a Benelux államok és NSZK érintésével.
- Északkelet—Délnyugat tengely Dániától az az Ibériai félszigetig, Köln, Párizs, és az Atlanti-óceán partja vagy Frankfurt, Lyon és a Földközi-tenger partja érintésével.
- Észak—déli tengely Észak-Németországtól Olaszországig, svájci és osztrák alpesi átke-lésekkel.
- Kelet és Nyugat közötti fő folyosók: London—Benelux államok—Berlin, Párizs—München—Ausztria, Lyon—Milánó—Triest, Barcelona—Genova—Róma.

Mindig elsődleges ismerni a szállítási feladat fő áramlási irányait és mennyiségeit! Sorsfordulók esetén ez változik először, melyet az úthálózat vagy tud követni, vagy nem. Nálunk általában nem.

Ezzel kapcsolatban először is már az ismertett európai közlekedéspolitikai koncepció alapján rá kell mutatni arra; jól felismerhető, hogy az elképzeléseket a legbefolyásosabb transznacionális vállalatok és intézmények érdekei mozgatják. Igen nagy súlyt képviselnek azok az intézkedések, amelyek e nagyvállalatok üzletpolitikájának, terjeszkedési lehetőségeinek útjában lévő akadályokat kívánják lebontani. Nem véletlen, hogy ugyanezek a nagyvállalatok „önzetlenül” finanszírozzák a tanulmányokat, támogatják vagy rendezik a tanácskozásokat, elősegítik a folyamat terjedését.

Mit nem monda háttérérőkről? És azóta mi lehet?

xx

1994.

Fleischer Tamás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről

http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf94/fleischer_gyorsforgalmi_kotszle94-1.pdf

A folyamat elején a szekérutak sűrű hálózata fedte az országot, melyeket azok használtak, akik kijártak földjeiket megművelni.

A főúthálózatot pedig már az autóknak azért hozták létre, hogy azok összekössék a városokat, az autósoknak kedvező módon.

Mivel elődeink tudatosan mindent a fővárosba telepítettek, oda sokan, minden irányból be akartak jutni. A fővárosi hálózat sugaras lett! De ugyanezen okból alakult ki hasonló sugársor Győrben, Debrecenben is!

Érdekes az autópálya építés kezdeti időszak, mert itt siklott ki a folyamat!

Készültség a folyamat elején:



Az első tény, amit megfigyelhetünk, az az, hogy a magyar autópálya szakaszok kialakításkor ugyanaz a logika folytatódott, mint amit korábban a főúthálózat kiépítése tükrözött. Ez egyenesen következik abból a módszerből, ahogy az autópályák létesítése, tervezése folyik: nevezetesen azokon a szakaszokon, ahol a főúthálózat forgalmi (túl)terhelése a legna-

gyobb, a főút mellé, annak tehermentesítésére épültek ki az egyes autópálya szakaszok. Ezzel tehát a főúthálózaton kialakult forgalmi igények és forgalmi kapcsolatok extrapolálása történt meg, a korábbi hálózati struktúra megerősítésével, adott esetben a Budapest-centrikus hálózat tartósításával, az ebből származó valamennyi következmény fennmaradásával, sőt fokozásával. Az a lehetőség, hogy az autópálya hálózat kiépítésével létrehozható lett volna egy új hálózati struktúra, kihasználhatatlan maradt.² A változás annyi, hogy Budapest körül az eddigi 60-80 km helyett már egy 100-120 km-es sugárban biztosítja a mai hálózat is a térség leszívását.

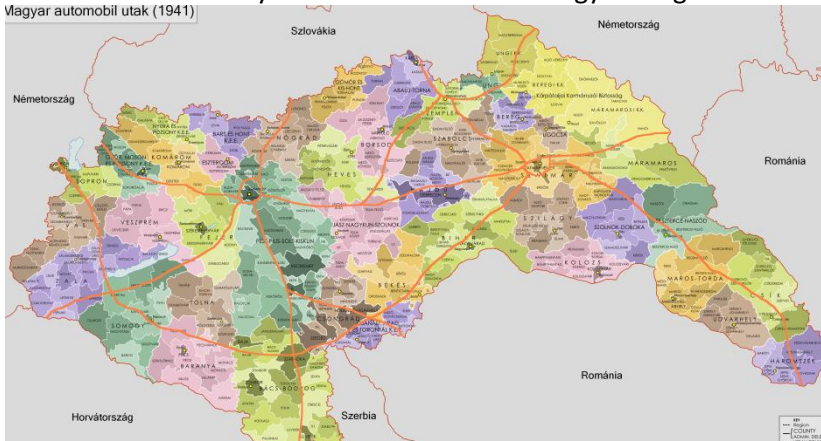
A kijózanító ébresztő óra tehát még időben megszólalt, de senki sem hallgatta meg.

Az első tény, amit megfigyelhetünk, az az, hogy a magyar autópálya szakaszok kialakításkor ugyanaz a logika folytatódott, mint amit korábban a főúthálózat kiépítése tükrözött. Ez egyenesen következik abból a módszerből, ahogy az autópályák létesítése, tervezése folyik: nevezetesen azokon a szakaszokon, ahol a főúthálózat forgalmi (túl)terhelése a legna-

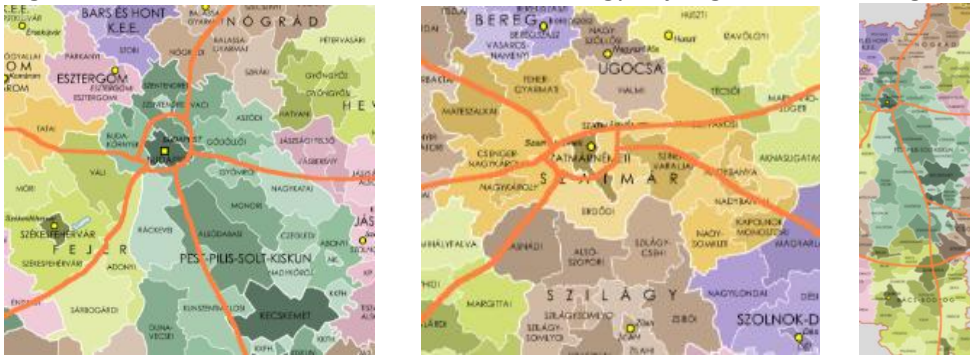
gyobb, a főút mellé, annak tehermentesítésére épültek ki az egyes autópálya szakaszok. Ezzel tehát a főúthálózaton kialakult forgalmi igények és forgalmi kapcsolatok extrapolálása történt meg, a korábbi hálózati struktúra megerősítésével, adott esetben a Budapest-centrikus hálózat tartósításával, az ebből származó valamennyi következmény fennmaradásával, sőt fokozásával. Az a lehetőség, hogy az autópálya hálózat kiépítésével létrehozható lett volna egy új hálózati struktúra, kihasználhatatlan maradt.² A változás annyi, hogy Budapest körül az eddigi 60-80 km helyett már egy 100-120 km-es sugárban biztosítja a mai hálózat is a térség leszívását.

Itt is féltrement a da! Ez egy tipikus KÖVETŐ – eseményt követő - típusú gondolkodás volt. Azokat az eseményeket, melyeket korábban torzító gazdaságpolitikai intézkedések előzték meg, melyek a forgalomnövekedést a fővárosban kiváltották. Itt szalajtottunk el egy nagy lehetőséget! 1941-ben elkészült dr. Vásárhelyi Boldizsár-féle első hazai gyorsforgalmi út-hálózati terv:

Magyar automobil utak (1941)

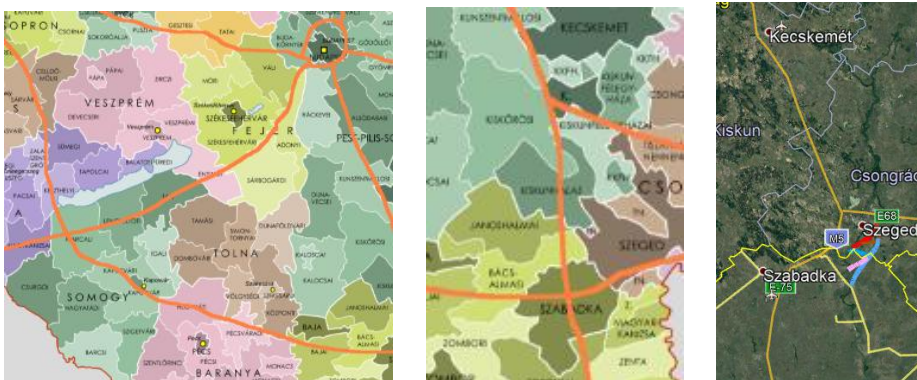


Látható, hogy ez is inkább gyűrűs-sugaras rendszer. Ráadásul kettős központtal, hiszen van egy sugársor a főváros, és van Szatmárnémetinél is, nagyon jól igazodva az országunk akkori-alakhoz.



Nagyon szép a két középpontot összekötő K-Ny-i irányú határozott tengely! Remek az É-D-i irányú tengelygeometriája is!

Megnyerő az a bal oldali kép, mely a Balatontól délre vezetett, az M7-nek megfelelő vonalat mutatja. Így van északi „húsa” is a pályának, nem olyan tervezési hibás, féloldalas, mint a mai, a Balatonra rányomott M7! Ez a vonal sokkal kedvezőbb a Balatonnak is minden szempontból. Mai szemmel ez vonalvezetési hiba.



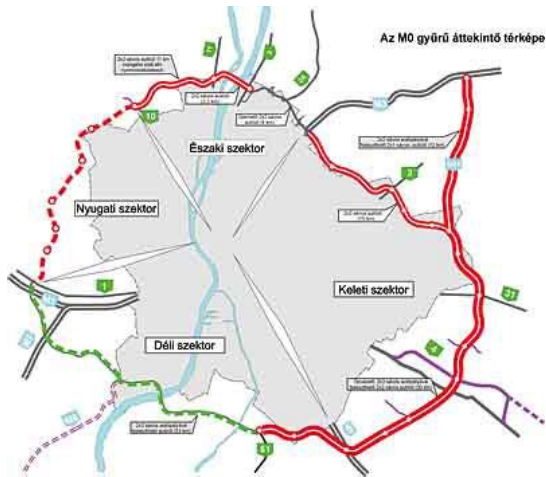
A középső kép a Vásárhelyi prof. javaslata szerinti M5-ös nyomvonal, távol Kecskeméttől, még inkább Szegedtől, mely egyből Szabadkát célozza meg. A jobb oldalon a halványsárga vonal a mai M5, mely nagy kanyart tesz azért, hogy értelmetlenül Szegedhez közelebb kerüljön. A mai tudásunk szerint ez is vonalvezetési hiba.

Konkrétan a gyorsforgalmi hálózat esetében tehát a hazai városközi forgalomban meglévő kapacitásproblémák, ezen belül is elsősorban a főváros igényei, a bevezető utak túlterheltsége, illetve a Balaton, mint hétfévi „nyúlvány” jobb autós megközelíthetősége vezérelte az autópályák kiépítésének ütemezését és térbeli kialakítását.

A cikk írásakor még tényleg csak annyi autópálya volt kész, mint amennyit a fentebbi térkép mutat. Még be lehetett volna húzni a féket, ha lett volna hozzá bátorság és szándék.

Ahogy a főútvonalhálózat fő irányainak kialakítását többé értelmetlen lett volna az egyes falvak szemszögéből tervezni, mivel csak a városok elhelyezkedése volt érdemleges célpont a kialakuló új léptékben, ugyanúgy a nemzetközi gyorsforgalmi hálózat rendszerében is egyre kevésbé lehet meghatározó az egyes települések elhelyezkedése, a közöttük lebonyolítandó helyi, nemzeti forgalom.

Nem lehet a gyorsforgalmi úti hálózatot a főúti logikával tervezni. Más a két útkategória feladata, funkciója. A funkciók keveredését pedig kerülni kell, mert az vonalvezetési, sőt szerkezeti hiba lesz.



http://www.isaszeg.hu/sites/default/files/kep1_1.jpg

Ilyen alapon kérdéssé válik az M0 gyűrű is, hiszen utópályák sokaságát fogadja Budapesten, miközben nem lenne szabad városba vezetni a gyorsforgalmi utat! Némely autópálya az M0-on belül is folytatódik!

Másrészt: ha azt mondjuk, hogy már egy darab településközi gyorsforgalmi út is növeli a település esélyeit, akkor mit tesz a fővárosba vitt sok autópálya? **Szándékosan előidézett esélyegyenlőtlenség!** Következményei sajnos vastagon látszanak a KSH vidéki lemaradást illusztráló oldalain! **Nagyárat fizettünk és fizetünk a sugaras hálózat miatt! De meddig még?**

A fordulatot, ahogy a nemzetközi gyorsforgalmi közúthálózatra vonatkozóan Nyugat-Európa áttért a főbb gócpontokat összekötő vonalak szemléletéről egy *rácsos rendszerben* való gondolkodásra, talán az a mozzanat fejezi ki a legjobban, amikor a hetvenes évek közepén a Nemzetközi Útügyi Szervezet megváltoztatta az európai főutak számozását, és áttért

egy olyan hálós rendszerre, ahol a K-Ny-i főirányok 0-ra végződő, az É-D-i fő tengelyek pedig 5-re végződő számot kaptak (5. ábra). Ezzel ugyan önmagában új utak nem jöttek létre, de az intézkedés kifejezte, hogy a hálózat elért egy olyan sűrűséget, hogy lehetségessé vált a *régióközi összeköttetések* elsődleges figyelembevételére. Az új számozás természetesen Kelet-Európára is vonatkozott, ahol a kijelölt útvonalak többsége nem rendelkezett, és ma sem rendelkezik gyorsforgalmi paraméterekkel, ám a távolsági forgalomban sem számított a térség olyan fontosnak, hogy ezek az utak Nyugat számára hiányoztak volna.

A hálós számozási rendszerhez Nyugat-Európában társulni kezdett egy tervezési szemlélet is. Egy ENSZ EGB keretében készült tanulmány [2] például kifejezetten É-D irányú korridorokra osztotta Európát és ezek mentén elemezte a forgalmat illetve következtetett a fejlesztési szükségletekre. Az 1989-es kelet-európai politikai változások nyomán felmerült hasonló K-Ny irányú korridorok elemzésének szükségessége is.³

Ezt az elemzést az ENSZ 1992-ben végezte. Ez azért feltűnhetett volna! A sugaras hálózat híveinek azonban semmit sem üzent! Magyarul: a homokba dugtuk a fejünket! A szekér meg ment rendületlenül tovább! **Elütöttük azzal, hogy nem baj az, hogy lassan megyünk, mert az irány rossz!**

Az a tény, amit Magyarországra vonatkozóan az előző pontban részletesen elemeztünk, vagyis, hogy az autópálya szakaszok a főúthálózat kimerülő kapacitásának a pótlására épültek, és csak megerősítették a szerkezeti centralizációt, – ami egyébként teljes összhangban volt ezen országok centralizált, központi irányításon alapuló *gazdasági és politikai* berendezkedésével is – ha nem is egyforma mértékben, de jellemzi a többi volt szocialista országot is. Sajnálatos módon ma, amikor nyugati érdeklődés megnőtt ezen országok iránt, nyugat felől is elsősorban az tűnik fel, hogy a *fővárosok* nehezen érhetőek el a nyugati érdeklődők számára. Azok a javaslatok, hitelek és segítségek, amelyek a keletnyugati kapcsolatok javítását, az infrastruktúrális háttér kiépítését célozzák, – a beruházók szempontjából egyébként logikusan – legtöbbször a fővárosok felé terveznek magisztrális vonalakat kiépíteni (autópálya, nagy sebességű vasút, hírközlés) felhasználva azt, hogy az egyes országokon belül a "vidék" a legjobban a fővároson keresztül érhető el.

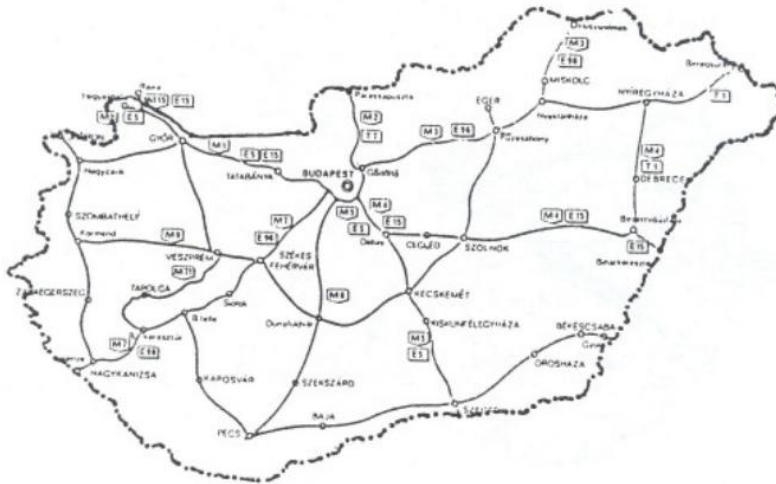
Észre kell venni, hogy itt szó sincs a korridor szemléletről, vagy a magisztrális vonalak új struktúrájáról. Ellenkezőleg, éppen a meglévő belső, centralizált struktúrára való ráépülés folyik. Azzal,

hogy a fővároson keresztül kerül kapcsolatba az ország a fejlettebb világgal, tulajdonképpen megerősítésre kerül az országon belüli térségek centrumra utaltsága, az újdonság és az irányítás továbbra is a fővárosból, mint centrumból érkezik, miközben maga a főváros most már Moszkva helyett kétségtelenül a világ egy fejlettebb pontjához – képletesen Brüsszelhez – lesz bekötve.

Itt volt azonnal egy újabb felmentés: a fejlett nyugatnak jó ez a fővároson át való ország-elérés!

Azóta tapasztaljuk, hogy egyre több helyen Moszkva helyére Brüsszel lépett, de elődjénél keményebben kényszeríti, sumák módon eljárva, alsóbbrendűnek tartva, pénzfegyverrel zsarolva a renitenskedőket! Nem tudni milyen jogon, nem tudni kiknek a megbízásából, kinek az érdekében.

Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció a nyolc egyszámjegyű főutat tekintette a közúti forgalom gerincének. Az 1971-es településhálózat-fejlesztési koncepció nyomán mégis kialakult egy olyan hivatalos gyorsforgalmi úthálózat koncepció, amely a nyolc sugárirányú főútvonal és az azt kiegészítő soproni és észak-balatoni út mellett fontos gyűrűs elemeket tartalmazott: így az M0-ás gyűrű déli és



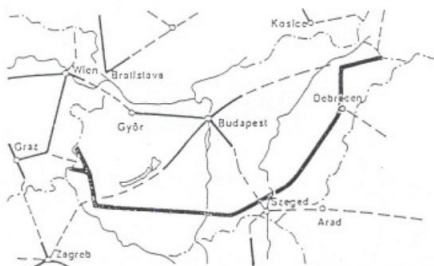
Különösen hangsúlyos az M0 és a középső körgyűrű, az ún. belső gyűrű, a Győr-Veszprém-Székesfehérvár-Dunaföldvár-Kecskemét-Szolnok-Füzesabony vonalon. Az egyes korok különböző hálózatfejlesztési terveiben ennek a vonalnak egyes darabjai rendre megjelennek. A rácso rendszerre átálláskor elsődleges ennek a vonalnak a hálózatból való törlése.

Lényegében az előzőekben leírtakat szentesítette, hogy 1978-ban az újabb közlekedéspolitikai koncepcióba már bekerült irányelvként a közúti főhálózat sugaras szerkezetének *gyűrűs-sugaras rendszerre* való átalakítása [4]. Ez a felfogás tehát elfogadja a Budapestet elkerülő irányok létjogosultságát, de ezt még csak egy "Budapest-centrikus világbkép" jegyében tudja megtenni.

1988-ban már a kiemelt feladatok között jelenik meg az É-D-i és K-Ny-i tranzit forgalomáramlási irányokhoz való európai színvonalú csatlakozások megteremtésének az igénye [4]. Ebben is tükröződni kezdenek a nemzetközi helyzetben érlelődő változások, amelynek a gyorsított hálózatban logikus következménye egy kinyíló rácsszerkezet elfogadása.

Az 1991-es koncepcióban megjelenik a külső körgyűrű, azaz az M9-M47 vonala.

Nagy vihart kavart az ún. Déli-autópálya program, mely magánkezdeményezésre indult 1989-ben. Nagy hosszúságú vonala közel párhuzamosan futott az országhatárral Soprontól Debrecenig.



A Déli-autópálya nyomvonala

Az ötlet már a legelső, a Vásárhelyi-féle tervben is megjelent! A sok, periférián ténykedő polgármester látta, hogy a fejlesztések Budapestről indulnak és csak nagyon vontatottan haladnak a határvonal felé. Előbb a főváros, majd a sugaras hálózat, ezt követően a belső körgyűrű, végül a külső körgyűrű. Azaz rájuk a világ végéig sem kerül sor – ezt jól látták. Nem csoda hát, ha a sok

reménytelen és csaldótt polgármester hajlandó volt anyagilag is a gondolat mellé állni. Az évekig tartó minisztériumi támadásokkal sikerült ellehetetleníteni a szervező társaságot.

Nem nevezném etikusnak azt a folyamatot, amellyel kis idő múlva, állami javaslatként, benyomták az M9-M47 vonalat, lényegében a Déli-autópálya helyére. A dolog érdekessége, hogy az ez utáni koncepciók egy részében nincs benne az M47!

Megjelent azonban a cikkben az első elméleti ábra a rácsos hálózat hazai lehetőségéről:



Sajnos bent maradt az M47! **Új elem azonban a Szeged – Szolnok – Eger irányú, É-D-i folyosó kinyitása!**

Kár az, hogy ez az alapos elemzés elkésett! Erre a sugaras rendszer kiépítésének kezdetekor kellett volna elkészülni, majd a döntéshozóknak megvitatni.

Ez a megkésettség is a sugaras rendszernek kedvezett, hiszen már megkezdett (az ábrán a vastag vonalú), eldöntött rendszert kellett volna leállítani. Korábban nagyobb lett volna az esélye a javaslatok megfogadásának.

xx

1995.

Fleischer Tamás: Meggondolások egy infrastruktúraorientált gazdaságfejlesztési stratégia előnyeiről és hátrányairól

http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf95/fleischer_meggondolasok-infrastruktura-orientalt-gazdasagfejlesztes_tarsszle95-2.pdf

Fontos a gazdasági, politikai környezet, melyben a hálózatfejlesztés folyik!

„SIKERTELEN KIMENETELŰ, FÉLPERIFÉRIÁS INTEGRÁCIÓ EURÓPÁHOZ, ALARENDELT GAZDASÁGI SZEREPKÖRBEŰ” – sajnos ez valósult meg! Ebből a 2004-es csatlakozás óta nem tudunk kikecmeregni!

Talán még pontosabb lenen a mondat, ha nem keverné össze Európát az Európai Unióval!

Ez nagyon pontos helyzetleírás:

„Azok az ajánlatok és tervezetek, amelyek „fel kívánják számolni a keleti országok infrastrukturális elmaradottságát” elsősorban ezeknek az országoknak a központjait - Budapestet, Prágát, Varsót stb. - kívánják gyorsan összekötni Nyugat-Európával: autópályákkal, szupervasúttal, kibővített vagy megduplázott repülőterekkel. Ez azt jelenti, hogy a beruházások továbbra is az egyes országok központját erősítik meg, kihasználva, hogy a centralizáció következtében innen minden elérhető. Ezzel tehát azt a folyamatot éltetik tovább, amikor minden újdonság a központon keresztül érkezik az országba. **A „vidék” számára pedig marad a centrumba vezető pálya javítgatása: mindig lehet rajta egy keveset bővíteni, de ennél többre nem jut forrás.** Szó sem lehet egy új térbeli struktúra kialakulásáról, ellenkezőleg, éppen a meglévő erősödik meg: szerkezetében, de egyben az elosztás módját is fenntartva, azzal a - nem lényegtelen! - különbséggel, hogy mondjuk Budapest Moszkva helyett most már „Brüsszelle” figyel.”

A brüsszeli „oszd meg és uralkodj” – elv:

Az előbbi elemzés arra világított rá, hogy minél görcsösebben próbálunk mindenkit megelőzve, és a belső átstrukturálódási szükségleteket is elnyomva „Európához csatlakozni”, annál nagyobb az esély

A gyorsforgalmi úti hálózatok változásait kormányhatározatok tömege kísérte, melyekkel gyakorlatilag kézivezérelték, rángatták a szakmát. Számuk szinte követhetetlen! Minden tisztelet a bennünket megelőző közutas nemzedéknek, mely kibírta ezt az összevisszaságot!

Minél előbb vissza kellene hozni megint az Út alapot a meglévő nem autópályás hálózat fenntartását, üzemeltetését finanszírozni. Egyébként ez a hálózat a megszűnés állapotába kerül, nagy részét visszafoglalja a természet. Képek a hazai aszfalt-technológia 150 éves évfordulója dicsőségére!



A Natura-2000 területek közé, területnövelő szándékkal annak idején a kijelölők nagy buzgalmukban aszfaltos, betonos felületeket is bevontak. Ezen akkor nevtünk, de mintha nem is lett volna az nagy tévedés! Nem ajánlhatnánk föl az állami közutak összes burkolt felületét természetvédelmi területnek, kérve cserébe ugyanekora mai felület felszabadítását a zöld felületek közül?

Az alábbi kisfilm szerint az M1-en sem rózsás a helyzet!

https://index.hu/i2/#//index.indavideo.hu/video/m1_autopalya_katyu

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

2001.

Hamarné Szabó Mária: A regionális közúthálózat-fejlesztés lehetőségei, feladatai

Közúti és Mélyépítési Szemle

2001. augusztus

Mi a régió?

A regionális közúthálózat-fejlesztés lehetőségei és szükségessége – mint minden infrastrukturális fejlesztés – jelen időszakban még az eddigieknél is aktuálisabb kérdés és összhangja a területfejlesztéssel elengedhetetlen. Ennek megvalósítása viszont minden területen (jogalkotás, tervezés, egyeztetés stb.) az érintettek együtt gondolkodását és munkálkodását követeli meg a kitűzött cél elérése érdekében. Az előbbieket részletes elemzése előtt indokoltá válik, hogy röviden áttekintsünk néhány kérdést, fogalmat, és alapvetet. Az első jelentős kérdés: mit takar a régió, mint fogalom? Erre látszólag egyszerű a válasz: A régió egy sajátosságokat felmutató, valamilyen közös jellemzőket magában foglaló és ezek alapján földrajzilag elhatárolható területi egység. A régiók azonban számos

Az export- és a beszerzési piacok elérhetőségének a fontossága kiemelt hangsúlyt ad annak, hogy azokkal a gazdasági térségekkel jó közlekedési kapcsolatok alakulhassanak ki, amelyek meghatározóak az illető régió gazdasága számára. Természetes, hogy ebből a szempontból előtérbe kerülnek az országhoz közeli (tehát szomszédos országokon belüli) partner gazdasági térségek.

Egy legalább 20 éves óhaj! Ma sem megy!

Az asszimetria elkerülése érdekében az egységes rendszert alkotó országos közúthálózat minden elemének fejlesztése szükséges. A területfejlesztő hatás „terítése” csak a magasabb rendű hálózati elemekkel együtt fejlesztett, a kistelepülések megközelíthetőségét is lényegesen javító – és ma rendkívül leromlott – *melékúthálózat rehabilitációjával együtt lehetséges.*

- a transzeurópai és nagytérségi hálózati elemek rögzítésével összhangban a régió szinten megjelenő országos közúthálózati elemek elfogadtatására az egyeztetési rendszer aktualizálása, pontosítása,

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

2001.

Dr. Fónagy János miniszter: Az útügy jövője hazánkban
Közúti és Mélyépítési Szemle, 2001. december

ban levő közlekedési rendszer létrehozása. Célul tűzi továbbá a tagjelölt országok közlekedési hálózatainak összekapcsolását az Unió tagországai hálózataival, valamint a periferiális régióknak, Európa kieső részeinek jobb elérhetősége biztosítását, hatékonyabb bekapcsolását a főáramlatokba. Az Unió új közössé-

Már miniszteri ígéret is elhangzott a K-Ny-i és az É-D-i irányú gyorsforgalmi utak építésére! 20 év után sem teljesült! Hasonló azóta sem hangzott el! Nem kellene már 2018-ban elhatározni csak ennek az egynek a tisztességes befejezését?

Ugyancsak megvalósulnak az országot keletnyugati és észak-déli irányban átszelő gyorsforgalmi utak is, amelyek oldani fogják a hálózat Budapest központúságát. Az így kiépített

Micsoda év lehetett ez a 2001!

Az országos közúthálózat Budapest centrikussága – amelynek a gyorsforgalmi úthálózat is része – oldódik, gyakorlatilag megszűnik.

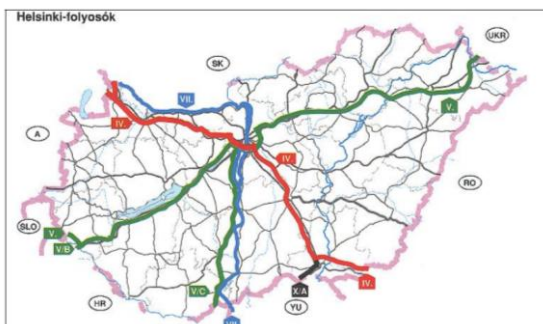
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

2002.

Fleischer Tamás: Néhány gondolat a Magyarországot átszelő közúti közlekedési folyosókról

http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf02/FOLYOSO_020717_matud.pdf

Helsinki folyosó= a nyugatnak fontos út; a vonalakt nyugaton bizonyos ÉRDEKEK szerint húzogatják és nem a mi fejlődésünk, felzárkózásunk miatt! Mire mentünk mi a híressé vált ÉNy-DK-i (piros) és a DNY-ÉK-i irányokkal? Főleg, ha a zöldet Ukrajna bizonytalan időre hazavágta.



„Szembetűnő az észak-déli kapcsolatok ritkasága a közép-európai térségben. Az egyetlen összefüggő észak-déli összeköttetést a finn és a görög hálózat kapcsolatát a térség keleti részén biztosító IX-es korridor jelenti. A minket közelebről érintő zónában a 668 km hosszú szlovák-magyar határ Pozsonytól keletre eső **660 km-es részén például nincs kapcsolat a két ország között.** Az említett IX-es korridoron kívül kialakult egyetlen további észak-déli összeköttetés az I-es, a VI-os, az V-ös, a IV-és a X-es folyosók darabjaiból áll össze, és lényegében Bécs megközelítésével biztosítja a csatlakozó országok egymás közötti kapcsolatát; – jól mutatva, hogy a hálózat kialakításakor **alárendelt szerepet játszott minden olyan térségi szempont,** amely nem a korábban kialakított TEN-hálózat folyosóinak a meghosszabbítását támasztotta alá.”

„Ahogy azt a TINA 1998-ben elkészített jelentése (TINA 1998) bemutatja, a csatlakozó országok valóban lehetőséget kaptak arra, hogy saját elképzeléseik alapján kiegészítő elemeket javasoljanak a hálózatba. Ezek az elemek azonban **eleve másodlagos prioritással** kerültek figyelembevételre, mert a gerincelemeket kizárólag a Helsink-i folyosók, vagyis a TEN hálózat nyugat-európai szemszögből megtervezett kiterjesztő elemei jelentik.”

„**A magyar közúthálózat legradicionálisabb rétege az alsóbbrendű hálózat, olyan szekérutak, földutak nyomvonalát őrizve meg számunkra, amelyek összekötötték egymással a szomszédos falvakat.** Az alsóbbrendű hálózat jellegzetessége, hogy kitüntetett gócpontok nélkül, szinte egyenletesen kitölti az ország teljes területét.”

„**A főúthálózat közvetlenül a városokat köti egymással össze és lehetőleg elkerüli a falvakat.** A nagyobb városoktól sugarasan indulnak ki a főutak, a hálózat egészében pedig az új funkciónak megfelelő új struktúra alakult ki, szerkezetével is jelezve e hálózat bizonyos mértékű függetlenségét a korábbi szekérút-hálózattól, annak feladataitól.”

„**A sugaras, Budapest-központú főút- és vasúthálózat kialakulásának óriási szerepe volt abban, hogy a magyar főváros az 1900-as évekre Béccsel összemérhető súlyú nagyvárossá, egyértelmű központtá tudott válni.** Ugyanakkor **az egyközpontú struktúra fennmaradását napjainkra valamennyi mértékadó területi, közlekedési, környezeti vagy gazdasági elemzés a továbbfejlődés akadályának, visszahúzó, korrigálandó szerkezeti problémának tekinti.**”

„**Az 1960-as évektől épülő magyarországi autópályák azonban a meglévő szerkezetben, rendre a leginkább igénybevett főútszakaszok mentén, azok forgalmi tehermentesítésére létesültek.** Máiig az 1-es, 3-as, 5-ös és 7-es főutak fővárosból kiinduló szakaszaival párhuzamosan épült autópályák. A jövőre vonatkozó hálózati tervek is megragadtak ezen az szinten, és az említett utaknak a határig történő továbbépítését tekintik elsődlegesnek. Ugyanezeket az útvonalakat terjesztette fel a kormányzat európai konferenciákra a hazánkon átvezető legfontosabb páneurópai folyosók (IV-es, V-ös) nyomvonalaként.”

„Azt viszont már a nyolcvanas években felismerték Nyugat-Európában, hogy a nemzetközi forgalom új dimenziói megkövetelik a közlekedési folyosókban (korridorokban) való gondolkodást.”

„A régiókat összekapcsoló közlekedési folyosók új struktúráképző elemmé léptek elő. Ahogy a városokat összekötő főutak új struktúrát kialakítva elváltak a korábbi faluközi úthálózattól, ugyanúgy a régióközi hálózat struktúrájának is el kell válnia a városokat összekötő főúthálózattól, mert más szerepet hordoz. A főúthálózat közvetlenül összekötötte a városokat, elkerülte a falvakat; a régióközi folyosóknak régiókat kell összekötniük, és eközben el kell kerülniük a városokat is.” „EL KELL KERÜLNI A VÁROSOKAT!”

A teljes autópályás folyamat ellentmondása, évtizedek rendre azonos hibái:

„Közvetlenül témánkra, a hálózatokra koncentrálva, rendszeresnek mondható, hogy a területi kiegyenlítést és az ország egyközpontúságának csökkentését deklaráló általános célok után vagy semmitmondó szakmai megoldások fogalmazódnak meg térszerkezeti változtatás szükségességére, vagy kifejezetten központosítást fokozó hálózatelemek kapnak prioritást.”

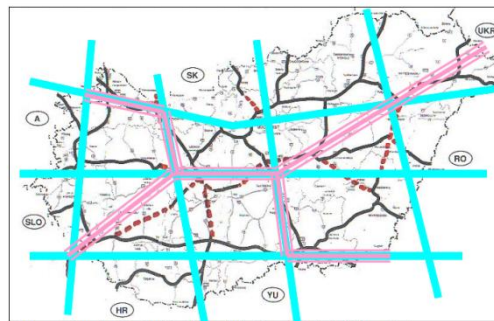
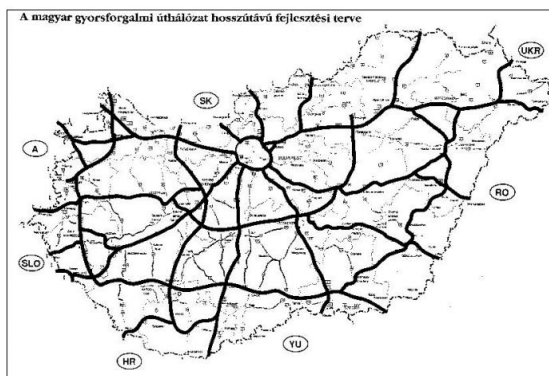
Tehát: az elején nemes célokat fogalmaztak meg, majd ennek ellentétét finanszírozták. Önámítás, önbecsapás!

„A közlekedési hálózatot illetően szembetűnő a tranzitforgalmat hordozó gerinchálózatok fejlesztésének jelentős prioritása a helyi hálózatok kárára, ami maga is koncentráló és nem

kiegyenlítő hatású; továbbá a gerinchálózatok sugaras szerkezetének további centralizációt előidéző hatása, azaz a főváros-vidék lejtő további erősítése.”

„A régióközi hálózat, funkciójának megfelelően, alkosson az alsóbbrendű, és a fő- úthálózattól elkülönült struktúrát. Ezek a rétegek külön-külön le kell fedjék az országot, azaz nem egyetlen feladatuk, hogy kiszolgálják a náluk magasabb szintet. A régióközi hálózat a többrétegű közlekedési szerkezet egyik szintje.”

„A korábban a szakmában javasolt "sugaras-gyűrűs" hálózat kialakítása nem lehet cél. **A sugaras-gyűrűs rendszer is egyközpontú;** egy zárt ország igyekezetét tükrözte a sugaras rendszer meghaladására. Ma, egy nyitott országban egy nyitott rácsszerkezet kialakítását kell célul kitűzni.”



Forrás: a 4. ábra alapulvételével és jelen tanulmányban vázolt elvek alkalmazásával
5. ábra. Alternatív javaslat vázlata távlati gyorsforgalmi hálózat kialakítására

A bírált és a korigált hálózat láttán mire gondolok?

- Egyetértek a kék színű rács felhelyezésével.
- Helyeslem a középső körgyűrű – itt éppen a Komárom-Székesfehérvár-Dunaújváros-Kecskemét-Szolnok-Eger vonalon - mellőzését.
- A bal képen, a Dunántúlon jól láthatóan három É-D-i vonal van. Nem értem, akkor, hogy a jobb oldalon miért csak 2 „függőleges” vonalat rakott fel a szerző.
- Véleményem szerint nagy hálózati hiba volt az M6-ot ilyen nagy hosszon a Duna mellé rakni, mert így csak az egyik oldala dolgozik. Féloldalas az M6 a Duna mellett. Ugyanilyen hálózati hiba az M43 odarakása közvetlenül a Maros folyó északi oldalára. Lett két félig használható autópályánk. Vagy hidak sorozatát is kellett volna melléjük építeni autópálya csomóponti távolságra. A Balaton és a Duna között a bal kép két vonalat mutat. A Komárom-Székesfehérvár-Pécs vonal nyilván az M6 kisegítője. A két vonal helyett elég lett volna egyetlen vonal a Balaton és a Duna között esetleg egy esztergomi híddal. Valószínűen ezt fejezi FT azzal, hogy a 3 helyett kettő kékét rajzolt be csak. A beteg M6 mellett ma szükségesnek tartom a Fehérváron átmenő vonalat.
- Mi van a Dunától keletre?
 - Egyértelmű az, hogy az első „függőlegest” az M5-re teszi, bár ez erősen eltér az É-D-i iránytól.
 - Helyesen állapítja meg, hogy **„A keleti országrész hálózata még nem jutott el hasonló alapvonalaknak az elvi megformálásáig sem”!** Nosza, pótolni kell!
 - Látható a bal képen a 47 sz. másodrendű főút nyomvonala, mely erősen hasonlít egy bizonyos ökör egy bizonyos tevékenysége utáni vonalhoz.
 - Nagyon helyes, hogy FT ezt az egészet eldobja, nem fogadja el a másodrendű főút előléptetését gyorsforgalmi úttá, és egy rendes gyorsforgalmi utat tesz a helyére. Mint írja: „A tiszántúli távlati hálózat teljes egészében mai főutakra van rárajzolva, miközben a térségi tervekben nyomatékkal szereplő gazdasági pólsusképződést éppen néhány, **kicsit nagyvonalúbb új kapcsolat kialakítása** szolgálhatná eredményesen.” Így igaz!
 - Ide javasoltam az Alföldi „autóutat”, mint gyorsforgalmi elemet.

- Sajnálom, hogy a térképen nem szerepel a magyar-román határ román oldalán haladó Nagyvárad-Arad-Temesvár út, mely a határvonalat követi, ahhoz közel haladva.
- Érthetetlen a 2. „függőleges” iránya.
 - o Az M5-re is és a magyar-román határvonalra is illeszthető egy-egy egyenes, melyek „V” alakot alkotnak egymással.
 - o Ezek szögfelezője a jó dőlésű irány.
 - o Maga a vonal pedig illeszkedne Miskolcra, mint pontra.
 - o Természetesen kerülgetné a természetvédelmi területeket.
 - o Az új elem az M3 és az M43 között haladna. Lényegében Szlovákia és Románia második legnagyobb városainak térségét kapcsolná össze, azaz, **Kassa és Temesvár környékét. De nem lehet kifelejteni, mint irányt, Belgrádot sem! Tényleg jelentéktelen régiók ezek? Nem ezek lehetnének a vízfej főváros valós ellensúlyai? Esetleg nem éppen ez e vonal legnagyobb bűne?**
 - o Ez a megoldás eldönti azt a vitát, hogy az előbbi román vonal helyettesítheti-e az Alföldi „autóutat”. A válasz: nem! Hiszen mindkettőre szükség van! A romániai út lehet ugyanis az európai alaphálóban az Alföldi „autóút” UTÁNI következő É-D-i vonal.

Mindezek után a Dunántúlon 3, az Alföldön 2 db É-D-i irányú gyorsforgalmi út jönne létre valamikor. Még mindig borulna az ország egyensúlya! Ezek a 3 db K-Ny-i irányú úttal (M1-M3, M8-M4, M9-M43) együtt alkotná a magyar gyorsforgalmi úti alaphálózatot, mely ezután szükség esetén bárhol tetszőlegesen tovább lenne sűrítendő.

XX
2003.

Dr. Keleti Imre: A forgalomnövekedés és az EU csatlakozás hatása a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési programjában
<http://szemle.pms2000.hu/docs/2003-12.pdf>

A szerző a címben megjelölt témát pályaszerkezeti kérdéssé fokozta le. z is fontos, de nem ehhez a címhez illő.

XX
2003.

GKM-dia:



Gyönyörűen letisztultak a K-Ny-irányú gyorsforgalmi utak!

A GKM kitakarította a korábbi ún. belső körgyűrű minden elemét! Sajnos ebből később valamely darab néha visszajött, ki tudja, hogy miért! Sajnos többször visszaléptek a jó pozícióból!

2003-ban majdnem telibe sikerült kapni azt az alaphálózatot, melyet ma majdnem optimálisnak mondhatunk, és még az M47 sincs rajta!

XX
2003.

Molnár László Aurél: A gyorsforgalmi úthálózat racionális kialakítása
Közúti és Mélyépítési Szemle, 2003. február

Dr. Bényei András műegyetemi professzor néhány évvel ezelőtt a szegedi Útügyi napokon vezet-e elő hármas forgalombiztonsági javaslatát: **körforgalmú csomópontok – forgalomcsillapítás a lakott területeken – külterületi utakon előzésre kialakított négysávos szakaszok.** (Ez utóbbi klasszikus formájában a 8. sz. főút Csákánydoroszló melletti szakaszán valósult meg. Rövid lényege: 1,5-2 km hosszban 4 sávos út épült, középen fizikai elválasztással, ahol az előző szakaszokon feltorlódott előzési szándékok biztonságosan végrehajthatók.) A javaslat akkor nem emelkedett a hivatalos program szintjére, de az első két pont mégis népszerű lett. Inkább az a gond velük, hogy sokszor ötmaz. De a javasolt intézkedések révén, ezeknek az utaknak a feljavításával („upgrading”) az **OTrT gyorsforgalmi úti programjának mintegy fele késleltethető lenne, miközben az érintett lakosság ezt nem veszteségként, hanem fejlődésként élné meg.**

XX
2004.

Dr. Tímár András: A magyarországi közlekedési infrastruktúra ma és holnap
<http://szemle.pms2000.hu/docs/2004-08.pdf>

„A feszültségek a főhálózat főváros-centrikus szerkezetéből ...”

„A közlekedési rendszer 2015-ig meghatározott legfontosabb fejlesztési céljai a következők:

- a transz-európai közlekedési (TEN-T) hálózat részeként országhatártól országhatárig tartó, valamint az országot É–D-i és K–Ny-i irányban átszelő, **a főváros központúságot oldó gyorsforgalmi úthálózat kiépítése** olyan sűrűséggel, hogy a hálózattal az adott térség a vele kapcsolatban lévő más térségek felől kedvezően elérhető legyen;” **A főváros központúság oldását szinte minden vasárnapi misén felmondták, mégsem lett az egészből semmi, amint azt a 2017-ig elkészült gyorsforgalmi utakat mutató térkép igazolja!**

XX
2004.

Molnár László Aurél: Hierarchikus úthálózat-fejlesztés az EU bővítése után
<http://szemle.pms2000.hu/docs/2004-11.pdf>

„Magyarország mai országos közúthálózata lényegében azonos azzal, amit egy 1963. évi intézkedés kialakított. ... a fejlesztés alapja a 15 éves élettartamra projektív módon előrevetített forgalomnagyság volt. **A forgalom-növekedést mintegy természeti jelenségnek tekintettük, amit statisztikai tapasztalatok alapján lehet prognosztizálni, s amit az építőmérnöknek – egyfajta belterjes szakmai követelmény-rendszer szerint – ki kell elégítenie.**” Ezt vélték a tudományos

alátámasztásnak, miközben a módszert magát sokan béljóslásnak tartották, a sok kiinduló feltétel miatt.

A második fő ok!

„Az ország népe elemi várakozással tekint az útépitési fejlesztések felé. Nyilván azért, mert ezektől nemcsak úgy általában várja „sorsa jobbra fordulását, családjá boldogulását”, hanem mert mindennapjainak nagyon is kézzel fogható változását reméli tőle.”

Ma egyre többen a munkák túlázását és az adófizetői pénzek lenyúlási lehetőségét látják benne. Az útépités sok embert tett napok alatti milliárdossá.

„Bátran leszögezhetjük tehát, hogy az úthálózat fejlesztése nem csupán, sőt nem is elsődlegesen műszaki kérdés, hanem a társadalom és a gazdaság egésze számára létfontosságú probléma.”

„Románia csatlakozása után pedig majd fel lehet tenni a kérdést: vajon célszerű-e párhuzamosan kiépíteni a magyarországi M47 gyorsforgalmi utat Szeged–Békéscsaba–Debrecen–Nyíregyháza útvonalon, valamint román területen az ezzel párhuzamos Temesvár– Arad–Nagyvárad–Szatmárnémeti tengelyt? Lehet-e netán a kettő helyett egy közös főtengelyben gondolkodni?”

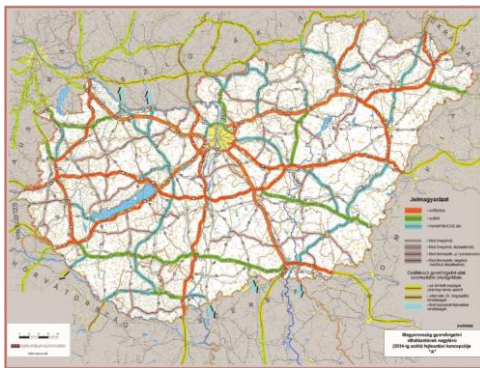
Ez sokszor előjön teljesen hasonló módon. Sokan a romániai útra mutogatva akarják az Alföldről más ország rész fejlesztésére elvinni a pénzt! **Az ausztriai hasonlóság véletlenül sem jut eszébe senkinek.**

XX

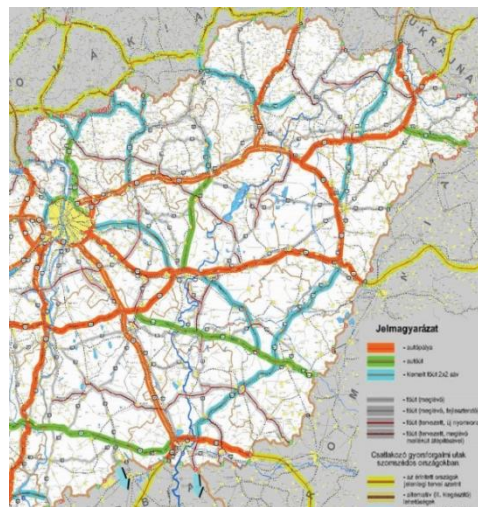
2005.

A magyar országos gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési koncepciójának kialakítása (FŐMTERV Rt. 2005.)

Van itt minden! Ez a színek varázsa. A piros, autópálya, a zöld autóút és a kék kiemelt főút. Csak egy valami nincs: É-D-i irányú vonal az M5-től keletre az M3 és az M43 között húzódva.



a színkavalkád



Az M3, az M35 és az M47 egy dőlt „U” alak, mely körbe kerüli a Tiszántúlt, de miért?

az M3 és a szlovák határ között?
Amőbák a mikroszkóp alatt?

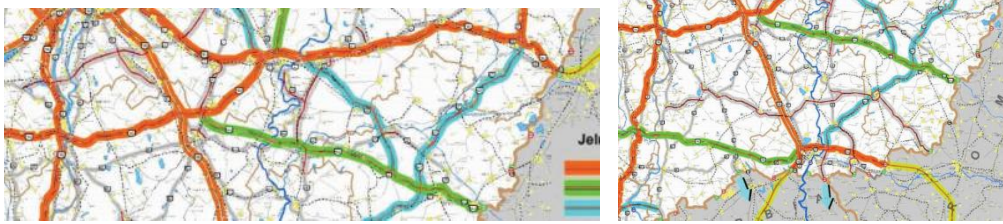


az M3-M4 köze:
egy félkörív, egy rövid egyenes, két negyedkör



az M4-M44 köze:
4 db összevissza dőlő egyenes

az M44 és a szerb határ között:
2 db egyenes



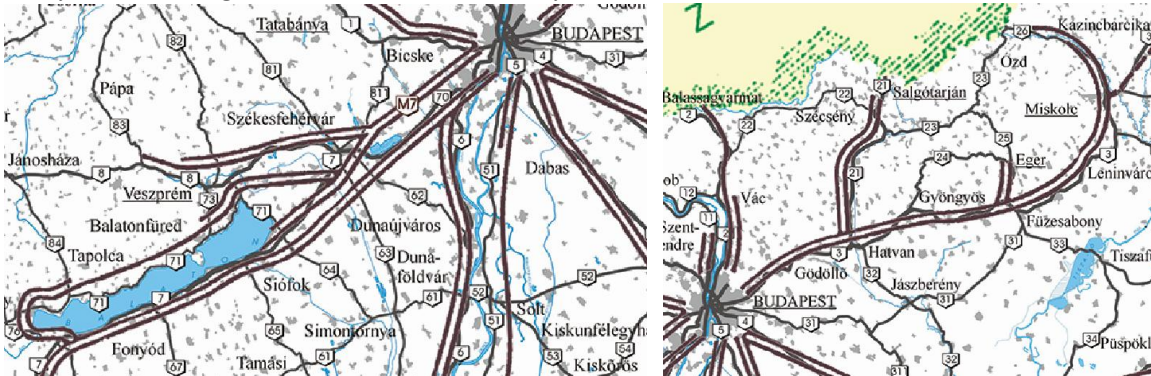
Ez a gyorsforgalmi utas hálózattervezés szabályainak elemi megszegése, mind tervezési hiba, hálózati hiba.

Jó néhány hálózati hibára tudtam már korábban is rámutatni.

Hibának tartanám a már ma is túlszűfolt és emiatt fuldokló M0 körgyűrű bezárását, mert az további forgalmakat vinne a gyűrűre. Meddig növelhető a körgyűrű forgalmi sávjainak a száma? Meddig lesz elég a 2*3 sáv? Állítólag az M0 forgalmának csak nagyon kis százaléka átmenő forgalom. Ha ez igaz, akkor nem ennek kell további teret biztosítani.

A bezárás építés fajlagos költsége az alagutak miatt csillagászati lesz. Kell ez így is nekünk. Nem leterelni kellene már végre valóban a fővárostól a forgalmat? Nem kellene már vasútra nyomni a városi forgalmat az autók használata helyett? Nem kellene további nyomvonalakat keresgéljni, esetleg még a szlovák oldalon is?

A folyamatban még más hibák is akadnak, melyeket bemutat az AP-50 is:



A bal kép az ország egyik első autópályája az M7, némileg túlbujánczott formája. Nem elég, hogy a vidéken csírája sincs a legmagasabb szolgáltatási színvonalú útfajtának, a főváros üdülőhelyére menő autópályából a Balatonra egy egész nyaláb ment volna. Még majdnem körbe is kerülte.

Már akkor is egyszerre volt jelen az országban a mérhetetlen pazarlás a hatalmas nyomorral. Most persze nem az egyes emberekről írok, hanem csak az úthálózatról. Ma ez az építés/fenntartás arány mutatja ugyanezt!

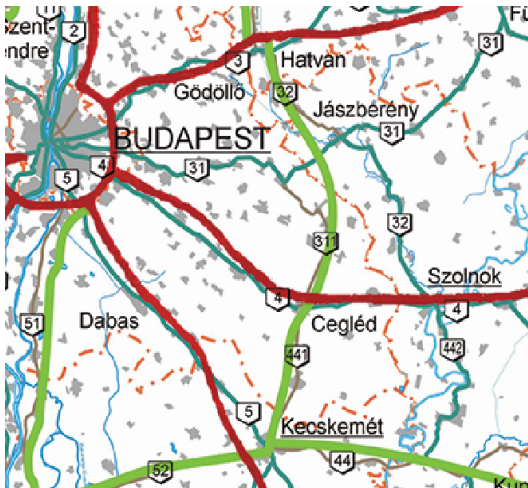
A jobb kép zsákutcák sorozatát mutatja, de autópályából. Mind városba bevezetve, ami a legnagyobb bűn az autópályáknál. Az M3-tól északra mindennek autópályának kell lennie?

Az 50 év alatt voltak itt hálózattervezési hibák, sosem volt hibátlan ez a folyamat, de mind között legnagyobb bűn, legnagyobb szerkezeti hiba azonban a 47 sz. másodrendű főútra rátelepíteni az M47 gyorsforgalmú utat! Ha ezt tényleg megteszik, akkor ez nem négysávosítás lesz, hanem 6-sávosítás, mert a gyorsút miatt elvett 2-sávós főutat is újra kell építeni a lassú járművek miatt.

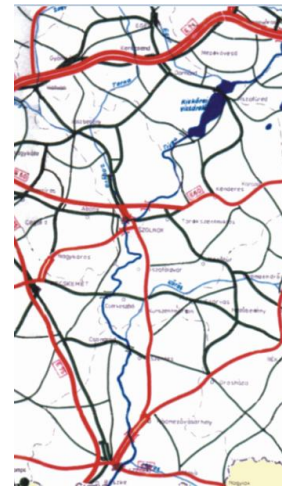
Nyilván korábban mások is érzékelték az Alföld, a Tiszántúl áldatlan hálózati helyzetét és sokféle pótcselekvést követtek el a helyzet valamelyes javítására: (az alábbiak forrása: AP-50)

1977.

1985.

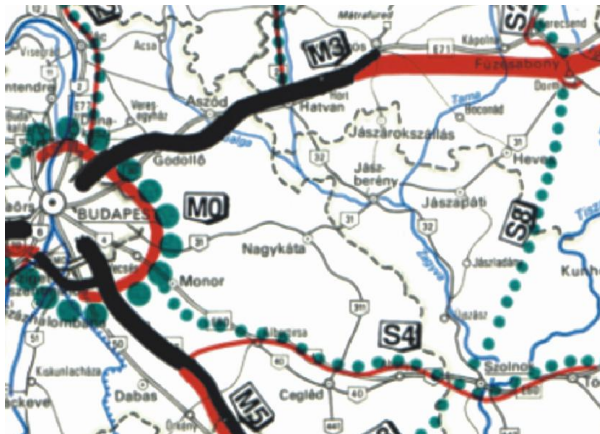


É-D-i irányú (zöld) autóút Kecskemétről Hatvanba!



félaútópálya Szeged és Szolnok között, Szentestől és Cserkeszlőttől keletre, majd Szolnok és Jászberény között 4-sávos főút, végül Jászberény és Kerecsend között főút

1991.



gyorsforgalmi út (S8) Szolnok és Füzesabony között 2000.



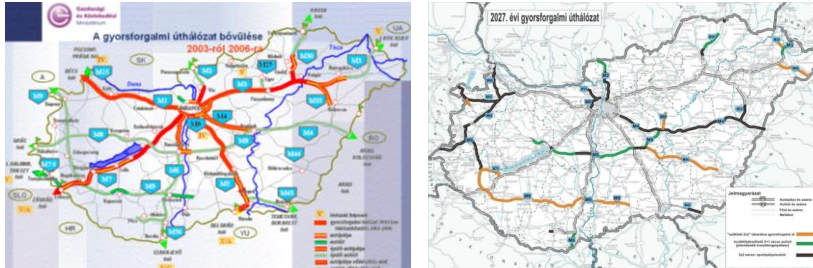
gyorsforgalmi út (S47-ként) a 47-esből



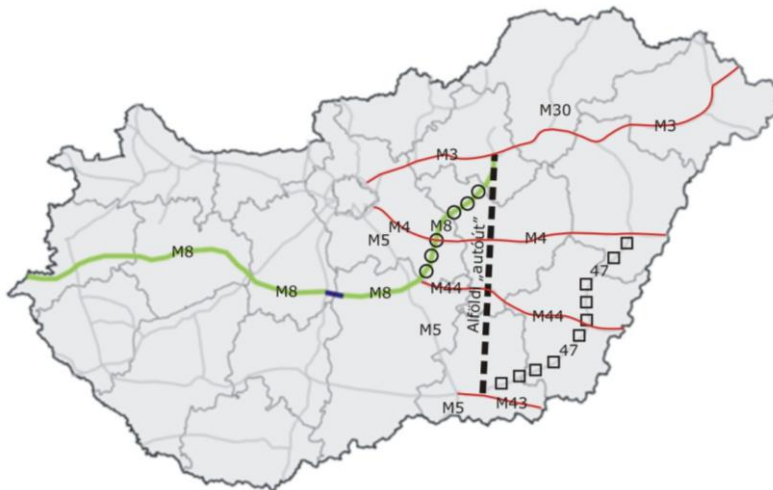
a piros vonalak, mit fejlesztett főutak a Makó-Hódmezővásárhely-Szentes-Kunszentmárton-Törökszentmiklós-Kunhegyes-Tisza-tó-Heves-Füzesabony vonalon

A próbálkozások azt jelzik, hogy mások is érezték az Alföld lehetetlen helyzetét, és különféle próbálkoztak. Azonban soha nem jutottak el az egetlen, de az M3-tól az M43-ig tartó útig!

Vannak olyan hálózati térképek is, melyek eleve kihagyják az M47/S47/R47 vonalat és helyettük csak főút van (L. az AP-50-et) 1971-ben, 1977-be, 1985-ben, 2007-ben. Mint 2003-2006 között sem és 2027-ben sem!



A sok kesze-kusza vonal helyett egy szép autópályásat (a szaggatott vonalat) javaslom, az Alföldi „autóutat”:



Már a körökkel és négyzetekkel jelölt utak építését, átépítését elhagyva meg lenne az új út ára. Új forrásra tehát nincs szükség, csak a források átcsoportosítására.

XX

2005.

Dr. Erdősi Ferenc: Az európai közlekedési hálózatokhoz való csatlakozásunk változatai

<http://szemle.pms2000.hu/docs/2005-08.pdf>

Mit mutat a témánk kívülről?



Azonnal szembeütő a lengyel és a magyar gyorsforgalmi úthálózat filozófiája és így a geometriája, hálózattípusa nagy különbsége, mely főleg az alakban jelenik meg. A 3 alapelem közül kettő már 2005-ben nyilvánvaló volt.

Az európai közlekedési makrorégiókba (végső soron az európai térbe) való illeszkedésünk a legutóbbi időkig vagy egy középhatalmi birodalomhoz tartozással (Habsburg Birodalom, Osztrák–Magyar Monarchia), vagy „kvázi önálló” államiság mellett valamelyik diktatórikus berendezkedésű nagyhatalom (a náci Németország, Szovjetunió) érdekszféráján belül a formális gazdasági integráció (KGST), illetve a védelmi közösség (tengelyhatalmi szövetségi rendszer, Varsói Szerződés) tagjaként a vazallusi státusból adódó egyoldalú (1945-ig nyugati, majd keleti) orientációval történt.

Az államszocialista időszakra jellemző, meglehetősen egyoldalú keleti orientációnak megfelelően az 1980-as évekig a nemzetközi közlekedés, a külkeres-

kedelmet szolgáló közlekedési beruházások orosz-lán-része a Szovjetunió felé tartó közlekedési vonalakon folyt. Azonban a politikai feszültség enyhülésével, az 1970-es évektől megélnékült a tranzitforgalom is. A hagyományos, de nem különösebben jelentős K–Ny irányán kívül még három tranzitfolyosó vált figyelemreméltóvá.

- A DK–ÉNy irányú, amely Délkelet-Európa és a főként német nyelvű nyugat-közép-európai térség közötti szállításokat szolgálta.
- Az ÉK–DNy irányú átmenő forgalom túlnyomóan a Szovjetunió és Olaszország közötti árucseréből adódott. (Moszkvai bankok finanszírozták a Kiskunfélegyháza–Kiskunhalas vasútvonal villamosítását.)
- A nagyjából É–D irányú, szerényebb szállítási igények ellenére magyar és lengyel kezdeményezésre készült a TEM autópálya és a TER vasúti rendszer tervezése (Skandinávia, Lengyelország–Cseh-szlovákia, Adria, Földközi-tenger).

Akkor éppen ezek! A Szovjetunió, Csehszlovákia, Jugoszlávia, a KGST, a Varsói Szerződés megszűnése miatt lényegesen új helyzet állt elő, melyben nagyon megváltoztak a korábbi szállítási irányok, és arányok! Nagyon régen voltak hasonló nagyságú változások Magyarország körül. Vajon, meddig hisszük el, hogy az áruszállítási irányok alapos átrendeződése ellenére a régi hálózat fejlesztési filozófiája és főleg a hálózat ma is jó?

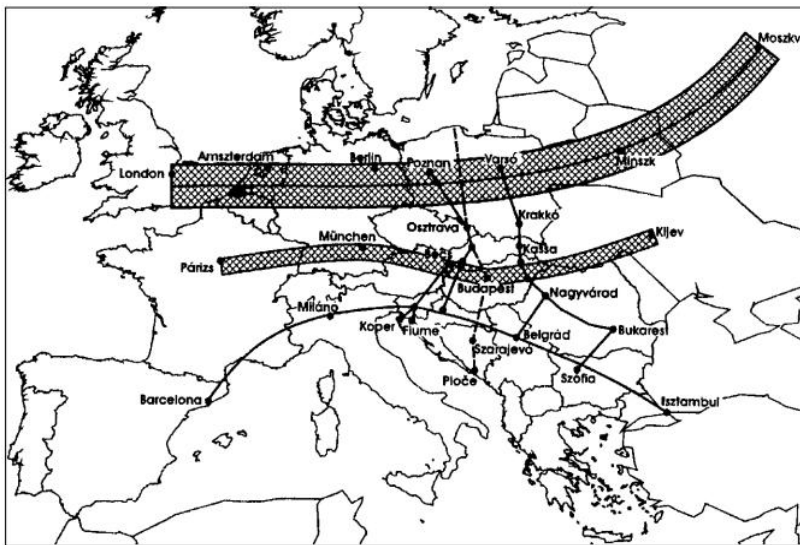
Hazánk európai közlekedési térben való elhelyezkedésének egyik legizgalmasabb kérdése: hogyan alakul térbeli viszonyunk a főként a politikai, gazdasági rendszerváltás hatására megváltozott, de legalábbis módosult meghatározó nemzetközi közlekedési áramlásokhoz. Európában több tényező, leginkább a politikai megosztottság hatására a forgalomáramlás fő folyosói korábban É–D irányúak voltak.

A vasfüggöny eltűnése óta földrészünk nyugati és keleti fele között olyan nagyszabású Ny–K irányú új infrastruktúrák kiépítése kezdődött meg, amelyekhez a térbeli viszonyunk érzékenyen befolyásolhatja a fejlett nyugat-európai, sőt végső soron az összeurópai forgalomrendszerbe való bekapcsolódásunk lehetőségét is. a „Kék Banánt”). Kialakulóban van tőlünk északra egy különleges teljesítményű, az Ibériai-félszigettől, illetve Angliából induló, Franciaországban, a Benelux államokban folytatódó, Németországon, Lengyelországon és Fehéroroszországon át Oroszorszáig tartó megafolyosó (2. ábra – Erdősi, 2004).

Ugyanakkor a Szovjetunió felbomlásával, a politikai motiváció megszűntével *töredékére csökkent az*

Olaszországot Ukrajnával és Oroszországgal (illetve más FÁK államokkal) Magyarországon keresztül összekötő DNY–ÉK irányú tranzitvonalak forgalma. Az Észak-Franciaországból, Svájcból és a Felső-Duna menti osztrák és német tartományokból Magyarországon (Záhonyon) át Ukrajna felé tartó vasúti tranzitforgalom erősen visszaesett, egyebek mellett a forgalom egy részének a jóval olcsóbb szlovák vasutakra terelődésével.

Íme, a megváltozott szállítási feladat. A következő ábra mutatja a fő csapásirányokat is és a sáv szélességgel a szállítási feladat nagyságát is. Látszik: egészen más mondjuk Portugália helyzete, mint Lengyelországé, mert rajta van alaposan a „hadak” útján!! Ezen ábra után talán kár magunkat azzal kábítani, hogy nem változott itt semmi, ezért jó továbbra is a gyorsforgalmi hálózatunk, mint eddig. **Vajon az előbbi áramlatok közül melyik akarhat Budapest körül keringeni, kóvályogni?**



A déli perifériára szorultunk? Vajon ma milyen lenne ez az ábra? Ezek a nyugati országok érdekeit szolgáló főirányok. Ma a Köztes-Európai országok egymás közti anyagmozgásai még nagyon kicsik ezekhez képest. Nincs is ilyen áramlás jelölve. Ez nem azt jelenti, hogy ilyen nem is lesz. Ma a német és a V-4 országok közti dominál.

Végül is *Magyarországnak az európai forgalom-áramlás meghatározó folyosóitól félreesőbb helyzet-re kell berendezkednie.* Nemcsak a Kárpát-medencétől északra kialakuló megafolyosótól, hanem a hagyományos nyugati nemzetközi irányoktól (pl. a Rajna-Rhône völgye, a Rotterdam és Marseille között közvetítőtől, a Hamburg–Frankfurt–Zürich–Milánó irányútól) is távol vagyunk. Ezt nem ellensúlyozza a Délkelet-Európából hazánkön át Nyugat-Közép-Európába és Nyugat-Európába vezető tranzitvonal tartósna ígérkező forgalom-élénkölése.

XX

2005.

Fleischer Tamás: Fenntartható fejlődés – fenntartható közlekedés

<http://szemle.pms2000.hu/docs/2005-12.pdf>

Más helyen³ felhívtuk a figyelmet arra, hogy amikor *hálózatokról* beszélünk, a fenntarthatóság *térbeli* dimenziója is megfogalmazandó, nevezetesen az *intra-generációs* viszony, – azaz az egyidejűleg élők közötti kötelezettség (ti. anélkül elégíteni ki a *helyben lévők* szükségleteit, hogy ez veszélyeztetné a *máshol élők* lehetőségét arra, hogy ők is kielégíthessék a szükségleteiket).

Magyarra fordítva: nem fenntartható az a folyamat, ahol a főváros kiszigereli a vidéket!

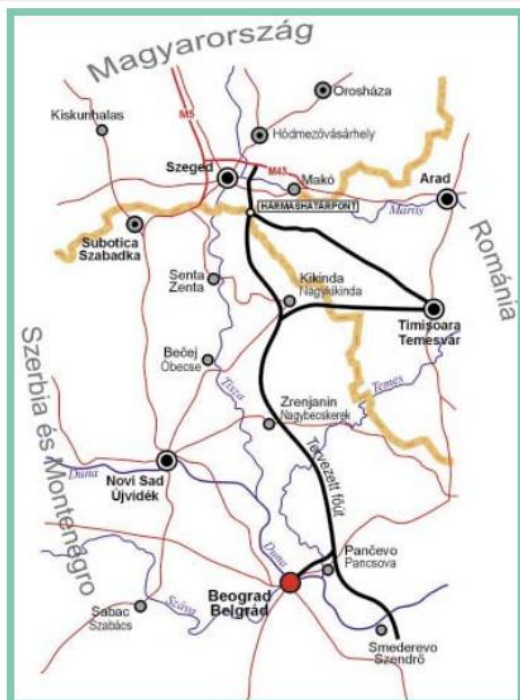
XX

2005.

dr. Rigó Mihály: A bánáti főút

<http://szemle.pms2000.hu/docs/2005-05.pdf>

A Bánáti főút és a Banatska magistrala egyberajzolva- Ez az M43 és a Belgrád közötti szakasz. Határ köztük a szerb-magyar határ. A határvonalak sárgák.



XX

2006.

Ajtay Szilárd-Horváth Zsolt Csaba-Dr. Kovács András-Kovács házy Frigyes-Küzmös György-Dr. Tóth László: A gyorsforgalmú úthálózat és főúthálózat kiemelt beruházásainak hosszútávú fejlesztési programja megalapozó vizsgálata

<http://szemle.pms2000.hu/docs/2006-03.pdf>

A cikk lényegében ütemezéssel és nem hálózatfejlesztéssel foglalkozik. Változatokat készít, majd azokat 9 szempont alapján minősítik.

A szemléletüket, az értékrendjüket jellemzi az, hogy csak 7. „a területi kiegyenlítetttség, a hátrányos térségek, települések felzárkóztatása”.

A 8. pedig „kiemelt térszerkezeti célok (a centrális hálószerkezet oldása)”.

Ez a két szempont szinte valamennyi hasonló vizsgálatban majdnem ugyanígy szerepel. Nulla eredménnyel! **Ez csak egy kötelező lózung volt mindig, de nem sokat adtak rá.**

Ha van valami, amiben a szugas-gyűrűs hálózat nagyon rosszul teljesít, akkor ez éppen ez a két szempont!

A helyzetelemzés munkarészben kiemelten kezelt kérdések:

- A jelenleg érzékelhető kritikus útállapotok és a gyorsuló leromlási folyamatok a finanszírozási arányok alapvető megváltoztatását teszik szükségessé.
- Gazdasági, úthálózati és forgalmi térszerkezet (erővonalak): A közúthálózat szerkezetét és a forgalomáramlási viszonyokat alapvetően meghatározza a fővárosban koncentrálódó államigazgatási, gazdasági stb. potenciál kimagasló aránya.

A 2. bekezdés tartalmazza a felmentést, mint mindig! A hálózattervező nem tehet semmit az ellen, hogy minden, ami számít, az a fővárosban van, mert szándékosan oda lett telepítve. Elvégre a hálózattervező nem vihet 10 autópályát fővárosi minta szerint pl. Baktalórántházára, ha nincs ott semmi!

XX

2007.

Molnár László Aurél: Gyorsforgalmi úthálózatunk szerkezete és számozása

http://szemle.pms2000.hu/docs/2007_08.pdf

„Csak a 90-es években erősödött fel az a törekvés, hogy a most már végre mindenképpen megépítendő autópályáinkkal ne a régi, korszerűtlen térszerkezeti vázat másoljuk. Mind többen hangoztatták, hogy a gyorsforgalmi utak feladata nem egyszerűen annyi, hogy a túlterhelt főutak mellett pótlólagos kapacitásokat hozzanak létre, hanem hierarchikusan azok fölé emelve és a jellegzetesen gyorsforgalmi úti tulajdonságokat és szerepeket hangsúlyozva egy új térszerkezeti vázat kell megjeleníteniük.”

„Gyorsforgalmi úthálózatunk ... merőben új eleme az ország nyugat-keleti nagytengelye Szentgotthárdtól Berettyóújfaluiig. A megvalósult Duna-híd Dunaújváros határában annak biztosítéka, hogy ez a nagytengely, aminek gondolata a 90-es években született, előbb-utóbb megépül. S ha valóban elkészül ennek a nagytengelynek legalább a középső szakasza Veszprémtől Szolnokig, végre megnyílik a lehetőség, hogy oldódjék a merev sugaras térszerkezet, s az ország és fővárosa megszabaduljon Budapest kényszerű fordító-korong szerepétől.”

„Az Országos Területrendezési Tervben (OTRT), mint legmagasabb rangú, törvényként megerősített tervünkben, ma már körvonalazódik az új, rácsos szerkezetű hálózat, de fellelhetők még a régi centrális, sugaras-gyűrűs rendszer bizonyos jegyei is. Összességében tehát úgy jellemezhető, mint egy átdolgozás alatt álló, „se hús, se hal” megoldás. **Belátható, hogy ezt a kettős jelleget meg kell szüntetni és a rácsos szerkezetet letisztítva kell érvényre juttatni.”**

„A rácsos szerkezet – amint arra több tervező is tett már javaslatokat – 3 vagy 4 észak-déli és 3 nyugat-keleti elemre építhető fel”

„Foglaljuk össze tehát azokat az alapelveket, melyeket a szerkezet kialakítása és a számozása során követni célszerű.

- A hálózat rácsos szerkezete Nyugat-keleti és Észak-déli elemekből épüljön fel, összhangban az E-utak rendszerével.
- A meglévő gyorsforgalmi hálózati elemeken csak a legszükségesebb változtatásokra kerüljön sor.
- A hálózati elemek számozása kövesse a rácsrendszer logikáját és minél nagyobb távolságokat fogjon át. Más szóval az egyes tengelyek minél kevesebb elemből álljanak, sőt lehetőség szerint országhatártól országhatárig teljes hosszukban egyetlen számot viseljenek.”

„A rácsos hálózat fő elemei Ezeket az alapelveket szem előtt tartva a fő folyosók a következők:

1. Észak-déli folyosók

1.1. (Pozsony)–Rajka–Csorna–Szombathely–Nagykanizsa – Letenye – (Zágráb) TEN-T folyosó

...

1.2. (Zsolna)–Parassapuszta/Esztergom–Budapest–Dunaújváros–Szekszárd–Ivándárda–(Eszék) TEN-T folyosó ...

1.3. (Kassa)–Tornyosnémeti–Miskolc–Debrecen –Berettyóújfalu–(Nagyvárad) TEN-T folyosó

...

2. Nyugat-keleti folyosók

2.1. (Bécs)–Hegyeshalom–Budapest–Nyíregyháza–Záhony ...

2.2. (Grác)–Rábafüzes–Veszprém–Dunaújváros–Szolnok–Berettyóújfalu–(Nagyvárad–Kolozsvár) TEN-T folyosó ...

2.3. (Ljubljana) – Tornyiszentmiklós – Nagykanizsa – Szekszárd – Szeged – Nagylak – (Arad) Szeged-Nagylak szakasza TEN-T folyosó ...

„A másik ilyen hálózat-szerkezeti probléma az M9. Nincsen logikus magyarázat arra, hogy miért vezet Sopronból Nagykanizsán át Szegedre, ahonnan az M47 folytatta az egykori Déli Autópálya (DAP) vonalát Nyíregyházára. Ha a DAP szellemében egy külső félgyűrűben gondolkodunk, akkor indokolt lenne Soprontól Nyíregyházáig egyetlen autópályáról beszélnünk. Ez azonban mind a kiépítés ütemezése, azzal összefüggésben a szelvényezése, és az útbaigazító rendszere tekintetében súlyos zavarokhoz vezetne. Gondoljuk el, mit írunk ki Sopronban, az út elején? Hogy Nyíregyháza Dél felé van? S azt tanácsoljuk, hogy aki oda akar utazni, útközben keresse fel Nagykanizsát és Szegedet is? Hiszen látható, hogy ez a monstruózus félgyűrű markáns É-D-i és K-Ny-i elemekből áll össze. Ha pedig ezek külön elemek, külön-külön meg is kell neveznünk őket.”

„Javaslat a rácosan kialakított gyorsforgalmi úthálózatra”



Miközben élesen, csodálatosan elválasztja a két égtáj szerint a gyorsforgalmi utakat kékre és pirosra és még benne hagyja nagyon helyesen zölddel a Komárom–Székesfehérvár–pécsi irányt, sajnos bent hagyja ráadásul É-D-i irányú gyorsforgalmi útnak az M47-et!

Ez „a hajsza a húsleveses tálban” –eset.

Ilyen rettenetes tengelygeometriájú autópálya talán a világon sincs, talán még a legvadabb hegyvidékeken sem! Ez a tengelygeometriát érdemes lenne hungarikummá nyilvánítani, ha ki akarnánk magunkat a világgal nevetetni!

Ez az ábra mutatja a magyar Alföld rettenetes helyzetét, közlekedési átgondolatlanságát. Egy fokkal rosszabb is van:

egyek szerint az Alföldön elég a magyar-román határon lévő, a határral párhuzamos romániai út.

Az ország fele évtizedek óta arra ítéltetett, hogy ne legyen benne gyorsforgalmú út, mintha valaki elátkozta volna a vidékünket.

XX

2007.

Molnár László Aurél: Kelet-Közép-Európa úthálózata, int a felzárkózás eszköze

http://szemle.pms2000.hu/docs/2007_11.pdf

Egyrészt, ha nincs Nyugat-Közép-Európa, nem lehet Kelet-Közép-Európa sem! Mi Közép-Európában élünk, annak is a szívében! Ne vegyük magunkra mások lealacsonyító bélyegeit!

„... bizakodva észre kell venni, hogy a Kopertől és Burgasztól, majd nemsokára Dubrovniktól Tallinig húzódó terület jövőbeli prosperitása az egész Unió jövőjét is döntően befolyásolja.”

„Azt azonban sajnos tapasztaljuk, hogy Közép-Európában a feszültségek forrásai egészen más természetűek, és napjainkban is fel-felbuzognak. Itt tehát a népek nehezebben ismerik fel közös érdekeiket, mert azokat sokszor eltakarják, belepik önző és káros indulatok. Így a felismert érdekek gyakran a politikának álcázott önzés áldozatává válnak. Szerencsére a technika és tudomány képviselői könnyebben értenek szót egymással, de a közös nevező megtalálását, kiszámítását mégis nagyon sok szakmán és észszerűségen kívüli erő gátolja.”

„ A TEM keretében felvázolt észak-déli autópálya-rendszer azonban nem valósult meg, aminek egyik oka valószínűleg az elkötelezett politikai akarat hiánya, másik oka a forráshiány volt.”

„Ha Eurázsia domborzati és közlekedési térképére nézünk, az egykori vasfüggöny és a Szentpétervár-Odessza vonal között három nagy egység rajzolódik ki előttünk. Északon a Német-lengyel-síkság terület, aminek erővonalai **kelet-nyugati** rendezőkhöz igazodnak. Tőle délre, a Kárpátok karéjában, hazánkkal a középpontban **egy nagy András-kereszt** rajzolódik ki: ezt követi a IV. és az V. páneurópai közlekedési folyosó. Még délebbre a Balkán félsziget, amelynek **fő tranzit iránya északnyugat-délkelet**: Nyugat-Európa és a Közel-Kelet történelmi útvonala. Ha úgy tetszik, ezek a népek országútjai évezredek óta. Ma ezeken dübörögnek a tranzit-forgalom árutonna-milliói.”

„... hierarchikus rendben, több szinten kell felépülnie, és az egyes szinteknek a szomszédos szintekkel mindenütt harmonikus csomóponti kapcsolatban kell lennie [5, 15, 16, 17, 21, stb.]. E tételnek sajnálatos, de világos bizonyítéka éppen a magyar gyakorlat. A nagy ütemű autópálya-fejlesztés, amit nem egészít ki a főutak és a helyi utak fejlesztése, és ami nem kapcsolódik közgazdasági, piacépítési és gazdaságélénkítési eszközökkel is felszerelt térségfejlesztési programokhoz, nem szolgálja hatékonyan a területi kiegyenlítődést és a térségi fejlődési potenciál növekedését sem”

„**A 2005-ben megrendezett dubrovnikai IRF kongresszuson dr. Branko Dokić, Bosznia-Hercegovina kommunikációs és közlekedési minisztere, a Bosznia-Hercegovina számára legfontosabb tényezők felsorolását azzal kezdte: „Az V/c páneurópai közlekedési folyosó (E-73-as út) a Balti tengertől az Adriáig, ...”**

„Szinte tükörképe – vagy speciális elágazása – ennek a gondolatnak, ami a **2007. május 29-én, Pozsonyban aláírt politikai nyilatkozatban öltött testet. (Political Declaration on creation of the Central European Transport Corridor – Bratislava, 29th May 2007). Tizenkét horvát, magyar, szlovák, cseh és svéd területi önkormányzat vezetői vállalták, hogy együttműködnek egy Trelleborg-Szczecin-Brno-Pozsony-Szombathely-Rijeka kapcsolat előkészítésében és megvalósításában, igényelve egyúttal az EU támogatását is. Érdekes módon ettől függetlenül 2007 tavaszán egy másik kezdeményezés is útjára indult. A Szczecini Nyugat Pomerániai Kereskedelmi Iskola azzal a javaslattal fordult a közép-európai közlekedési tárcákhoz, hogy vegyenek részt egy közös, multimodális, profitabilitási kutatásban és elemzésben, amelynek címe: „A gazdasági együttműködés modellje a Balti tenger és a Mediterrán tenger országai és régiói között a Swinoujście-Trieszt közép-európai közlekedési folyosóra alapozva”.**

Lényegében az E65 jelű út az alapja, mely Lengyelország keleti szélén fut és áthalad Magyarország nyugati szélén is. Ez az alaphármas, első nyugati alapeleme! Mai vonala finomítható. Ha Bécset kikerüli, kihagyhatná Prágát is. Van olyan változat is, mely Bécset sem kerüli el. Nagy lehet a Bécs-Pozsony vita.



Az alaphármas 2. főeleme, a középső:

„Az V/C folyosó ugyanis ma Budapesten ér véget, míg a VI. folyosó Zsolnán (Žilina). A két végpont mintegy 270 km-re van egymástól. 1997-ben, Helsinkiben, amikor az európai közlekedési miniszterek az V/c folyosót felvették a hálózatba, az érintettek számára ez is nagy eredmény volt, és senkiben sem merült fel a két folyosó összekapcsolásának lehetősége. Annál kevésbé, mert még nem hálós rendszerben, csak ösztönös folyosókban gondolkodtak.”

Ez az alaphármas középső eleme! Alapítja az E75, mely Lengyelország közepét szeli át. Nagy erők dolgoztak korábban azon, hogy a vonal Budapestre fusson be, majd az M6-on hagyja el hazánkat dél felé, az Adriáig, elhagyva a belgrádi irányt!



Magyar javaslatra a két jó elem, az E75 lengyel szakasza (a VI. helsinki folyosó) és az E73 (az V/C helsinki folyosó) Budapest alatti szakasza összekötéséből jöhet létre a tengertől tengerig tartó –kiváló geometriájú – út (valami ilyesminek kellene lenni az Alföldi „autóútnak is nem olyannak, mint az M47!):



http://www.acc.hu/barack/images/big/hid5_screen.pdf
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/temtermp/docs/TEM_and_TER_Vol_II.pdf

A jobb oldali kép szerint nem kötelező a lengyel fővároson átmenni! Láthatóan lehet elágazás, párhuzamos szakasz is. Sajnos példa e rajz a másik, a szomszédos főtengelybe való átmászkálásra is. Természetesen lehet vitatkozni azon, hogy Gdansk vagy Tallin legyen a vége, Komáromon vagy Esztergomon menjen át a szlovák-magyar határon, bemenjen-e pl. Varsóba a vonal, legyenek-e elágazásai, párhuzamos szakaszai, mint minden ilyen vonal esetén.

Érdekés felvetés 2007-ből:

„Hiányzik viszont a felsorolásból a ... (Belgrádból-RM) délre a Prištinába (Koszovó!-RM) és Podgoricába (Montenegro-RM), Tiranába (Albánia-RM) vezető összeköttetés.” **Három dél-balkáni ország Miskolc és Szeged alatt, Szeged és Miskolc meridiánján!**

A helyszín új országai, a sok változás emlékeztetőjéül:



„Érthető tehát, hogy amikor az Országos Területrendezési Tervbe bekerült az M8/M4 nyugat-keleti főtengely, középen a dunaújvárosi Duna-híddal, és sikerült annak némi nemzetközi hírverést is csinálnunk, öröndetes újság volt, amikor Románia programba vette az ú.n. Észak-erdélyi Autópályát biharkeresztesi határcsatlakozással, Zilah (Zalău) – Kolozsvár (Cluj) – Brassó (Brasov) nyomvonalon, és Ausztria is felgyorsította a Heiligenkreutzból Grácba (Graz) vezető autót előkészítését. Összességében hatalmas programról van szó: az A2 autópályától (Ilz-Fürstenfeld) Brassóig összesen mintegy 900 km új gyorsforgalmi út építése a nálunk gazdagabb és összehangoltabban működő országokban is sok munkát, időt és pénz igényelne. De a legfontosabb, hogy a gépezet beindult, a fejlesztési szándék kikristályosodott. A következő generáció bizonyosan élvezni fogja gyümölcseit.”

A 3. alapelem születése, mely Lengyelország kelet felén haladna:

„E nyitott kérdésre egy a lehetséges válaszok közül Jerzy Polaczek lengyel közlekedési miniszter kezdeményezése. 2006 őszén a délkelet lengyelországi Lancutban javaslatot terjesztett az érintett országok, Litvánia, Szlovákia és Magyarország közlekedési miniszterei elé (házánkat Felsmann Balázs szakállamtitkár képviselte) egy Kelet-Lengyelországot észak-déli irányban átszelő, Kaunas – Suwałki – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek – Eperjes – Kassa - Miskolc gyorsforgalmi út kiépítésére, a TEN-T hálózathoz kapcsolódóan.”

Miskolc és nem Debrecen! Fontos azt is jól érteni, hogy a lancuti út csak Miskolcig tartott északról, Lengyelországból érkeve!

Az első próbálkozás a hazai és az európai hálózatok harmonizálására: (MLA javaslata)



Nagyszerű ez a gondolat. Tessék megnézni a kék vonalat, a V5-öt! Milyen remek a vonala Helsinkitől Miskolcig! A javaslatom ezen vonal déli végét is széppé tenné, akár a zöld mintájára. Ezeket elfogadásuk után be kellene nyújtani az európai útügyi szervezetnek, finomítani az európai hálózatot! Azt is lehet ezen látni, hogy a kék vonal miként silányul el Miskolctól délre! A lengyelek mind a zöld, mind a kék vonalat elsőként be akarták Varsóba vinni. A rajzon már csak a zöld egy változatában maradt ez meg.

Nagy hibának – magyar hibának, mert magyar javaslatra történt - tartom a kék színű vonal deréktáji törését, kificamítását, a Via Carpatia Magyarországról való kirúgását, mert nem szabad keverni az alaphálózat É-D-i elemét az alaphálózat K-Ny- irányú vonalaival.

Majd a végének egy É-D-i irányú úthoz méltatlan kígyószerű tekergését, mert nem szabad egymással keverni az alaphálózat egyik É-D-i irányú elemét a szomszédos, a kelet felé következő alaphálózati, É-D-i irányú elemmel. Nem szabad ezek között kóvályogni, mint egy állomási vágánymezőben a párhuzamos vágányok között. Ezt MLA sajnos átvette, tehát mind nem az Ő hibája!

„Tennivalók:”

- „Nemzetközi együttműködést, közös hálózattervezést kell kezdeményezni, elsődlegesen a visegrádi országok, másodrészt Románia részvételével. (A továbbiakban ez a munka a Balti országokra is kiterjeszhető, a keleti és déli szomszédokkal pedig egyeztetni kell a kapcsolódási pontokat.) Kezdeményező lehet valamelyik illetékes tárca, esetleg a Magyar Mérnöki Kamara, a Magyar Útügyi Társaság vagy a Közlekedéstudományi Egyesület. Közreműködésre, támogatásra felkérhetünk nemzetközi szervezeteket, mint az IRF, az AIPCR, stb.”

A volt Jugoszlávia mérnökeivel a kezdet kezdetétől együtt kell dolgozni!

- „A hálózat vázlatos kialakítása után célszerű javasolni az EU illetékes fórumain, hogy nyújtsanak szakmai és anyagi támogatást a tervezés részletfeladatainak kidolgozásához, azzal a kinyilvánított szándékkal, hogy a megtervezendő hálózatot be fogják építeni a TEN-T hálózatába.”

A korábbi világgyarmatosítók által vezetett és uralt mai Európai Unió ma is a jól bevált gyarmattartói logikáját követi. Egyáltalán nem áll érdekében a birodalmán belüli összefogás a gyarmatrészei között. Sőt! Mindent megtesz a megosztásért! Nagy erővel végzi bomlasztó aknamunkáját, melynek jelei ma is jól láthatók, pl. az erősödni akaró V-4 mozgalom szétverésében. Mivel a jobb úthálózat – különösen az É-D-i irányú gyorsforgalmi utak - az előbbiek gazdasági erősödését szolgálná, úgymond vonakodik a támogatásában! Tudni kell, hogy míg térségünk K-Ny-i irányú autópályái szolgálják az EU érdekeit, mert azokon áramolhat az EU termékkínálata, az É-D-i irány csak a köztes-Európa – tehát mi – kapcsolatunkat szolgálná. Nem is haladunk előre szinte semmit! Ha az előbbi okfejtés csupán csak egy rosszindulatú kitaláció lenne, akkor láthatóan európai érdekűként valamely folyosó lennének az É-D-i utak, de erről szó sincs! A tények igazolják a sejtést! Jó lenne, ha ezt meg tudnánk értetni a német és az orosz birodalom közé szorult sorstársakkal, mert csak magunkra számíthatunk. Az 1-1,5 évtizedes stagnálás mással nem magyarázható.

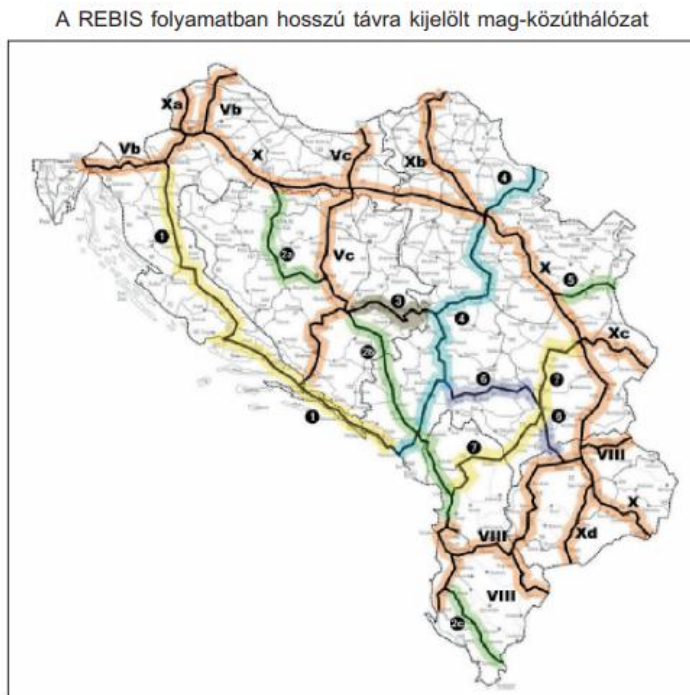
XX

2007.

Fleischer Tamás: Transzeurópai folyosók

http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf07/fleischer_folyosok-toldozgatasa_balkan07.pdf

„az 1992-es első uniós közlekedéspolitikai jelmondatát: „közös hálózatot a közös piachoz”” A V-4-ek most tartanak itt.



<http://beobuild.rs/forum/viewtopic.php?t=1112&start=200>

A bal oldali térkép kék színű vonala a Belgrádból az Adria felé menő 4-es (R4) jelű is lehet a Via Carpatia déli vége, ha déli mérnök kollégák jobbat nem ajánlanak.

A jobb oldali kép a Banatska magistrala Kikinda és Belgrád közötti szakasza.

XX

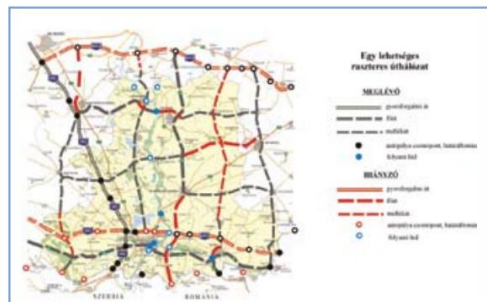
2008.

dr. Rigó Mihály: Javaslat rácson szerkezetű úthálózatra

http://szemle.pms2000.hu/docs/2008_7.pdf



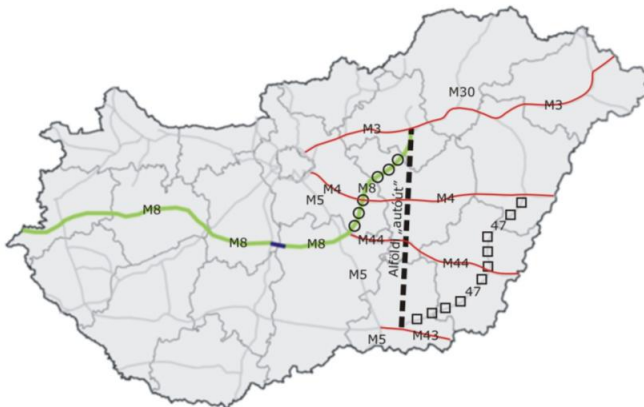
6. ábra - Módosított javaslat a magyarországi úthálózat szerkezetére és számozására



12. ábra – Csongrád megye javasolt részhálózata

Nem bírtam ki, hogy az „M47” borzalmat helyesbítsem!

Majd megyémre, Csongrád megyére, mintaként megrajzoltam egy megyei rácson hálózatot, mely az autópálya csomópontokra, a Tisza hídjaira, a határállomásokra épül! A többi megyére is lehetne hasonlót elkövetni, bízom benne. Az előbb bal oldali képi szaggatott vonal kissé finomítva itt látható. Az Alföldi „autóút” elvi vázlata egy jó tanulmánytervvel lenne pontosítható!



XX

2008.

dr. Keleti Imre: A közlekedéspolitika és a közúti közlekedésfejlesztési stratégiák összhangja. Javaslat a stratégiák rugalmas kezelésére

http://szemle.pms2000.hu/docs/2008_12.pdf

„2.1. A közlekedéspolitikai koncepció közúti célkitűzései”

„– fontosnak tartja

– a hiányzó infrastrukturális elemek mielőbbi kiépítését, a szűk keresztmetszetek megszüntetését, a főhálózati **struktúra főváros-centrikusságának megszüntetését.**”

Már hányadszor? Hiába mondták mantraként a köszönés gyakoriságával, semmit sem tettek ellene.

„... az ország történelmileg kialakult főváros-centrikus térszerkezetéből következik, másrészt abból, hogy a főhálózat negyven év kemény hálózatfejlesztési munkájával továbbra is főváros-centrikus, holott már az 1970-es évek második felében szakmai, sőt politika egyetértésre jutottak az illetékesek abban, hogy ezt a hálózatszerkezetet gyűrűs-sugarassá kell változtatni,”

Mi lett volna, ha még meg sem tudtak volna nagyjaink egyezni?

XX

2008.

Németh Sándor: Miért építünk autópályákat? Döntési szempontok a hazai gyorsforgalmi úthálózat kialakulásának korai időszakában

Németh Sándor: Fejlődési tengelyek az új hazai térszerkezetben Az autópálya-hálózat szerepe a regionális tagoltságban

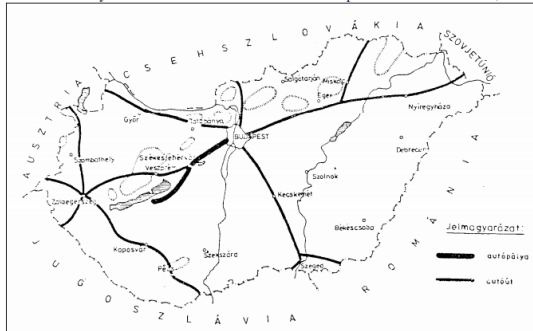
http://www.mtak.hu/kiadvany/fiatal/09_nemeth_nandor.pdf

http://regionalis.elte.hu/mellekletek/phd_NN.pdf

„1953-ban született meg a következő fejlesztési elképzelés, a gyorsforgalmi úthálózatról, Murányi Tamás tollából. Ő elsősorban olyan értelemben módosította Vásárhelyi terveit, hogy az autópályákat és autútakat közvetlenül bevezette a nagyobb városokba ...”

Azaz: a kezdetekkor még az alapelvek kitisztázását sem tartották fontosnak!

2.6. ábra: Murányi Tamás autót-hálózatának nemzetközi kapcsolatokat biztosító része, 1953.

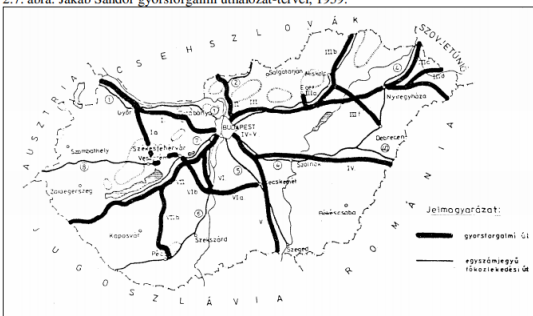


Forrás: Mihályfy 1985: 387.

Érdekes, hogy már 1953-ban sem akartak gyorsforgalmi utat a magyar Alföldre, miközben a Dunántúl ár tele volt!

1959.

2.7. ábra: Jakab Sándor gyorsforgalmi úthálózat-tervei, 1959.



Forrás: Mihályfy 1985: 388.

Érdekes az, hogy már az M6 előtt elképzelték a Győr-Balaton északi sarok-Pécs vonalat! Érdekes, hogy 1959-ben semmi nyoma sincs az É-D-i irány kedvelésének. Az az egy is szétszakad a Balaton sarkánál, hiszen érthetetlenül bele vezették az autópályát a tóba! Érdekes az is, hogy az Alföldön már akkor is inkább a K-NY-i irányú vonalakat kultiválták jobban az É-D-i pályáknál.

Gyakran ér az Alföldi „autót”-tal kapcsolatban, hogy minek az oda, hiszen nincs ott semmi! Tényleg, akkor miért terveznek ugyanoda 2 db K-Ny-i irányú gyorsforgalmú utat?

„... az 1962. évi úttörvény világosan meg is fogalmaz: az autópályák építése „a kapacitás kimerülés alapján történik, azon fontosabb útvonalakon, ahol a két forgalmi sávú út kapacitását

(1200 E/h-t) meghaladó forgalom nagyobb összefüggő hosszon jelentkezik és a forgalom nemzetközi, valamint idegenforgalmi jelentősége számottevő ...” Ez az egyszempontú, mechanikus tervezési alapelv, mely nagyon félre vitte a dalt. Igaz, így nem születtek üres autópályák. Kényes lehet ez az egyensúly a területfejlesztési szándékkal.

„Az autópálya-hálózat kiépítettsége lényegében 2006-ban éri el azt a szintet, amit a tervezők az 1980-as évekre tűztek ki elérendő célként.”

„Ma Magyarország közlekedési hálózata mondható Európában a leginkább monocentrikusnak, amin mindenképpen változtatni kell [Erdősi 1992, Szegvári 1998, Tánczos 1998, Hamarné Szabó 1999]. Ez utóbbi gondolatok, felismerések azonban nem jelentenek koncepcionális megújulást, csak a korszerűtlen hálózat némi korrekcióját.”

„A hálózat kiépítésének eredeti indoklásában nem szerepeltek hangsúlyosan területfejlesztési szempontok; a mai értelemben nyilván nem is szerepelhettek, mivel egészen más volt az ország gazdaságirányítási rendszere. Az 1971-es OTK-val viszont összehangolták a közlekedésfejlesztési elképzeléseket: a hálózat az ország legnagyobb városait volt hivatott összekötni Budapesttel.”

Hamis alapelveket követtek még 1971-ben is!

XX

2009.

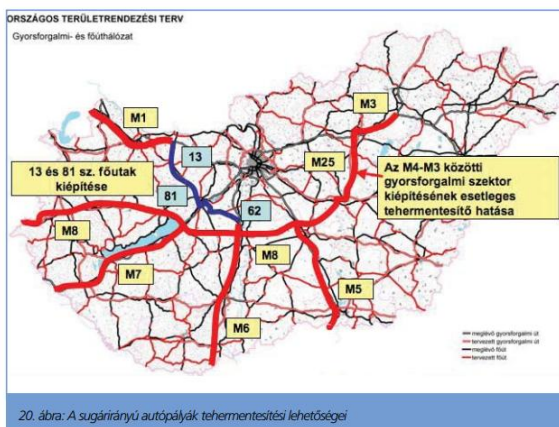
Berg Tamás: A közúthálózat-fejlesztés aktuális kérdései

http://szemle.pms2000.hu/docs/2009_10.pdf

„A nemzetközi gyorsforgalmi hálózatok különböző tervei jól ismertek (TEM, krétai folyosók, helsinki folyosók, TINA-folyosók, TEN-T hálózat). Ezekkel kapcsolatban megállapítható, hogy hiányoznak a hálózatokból az észak–déli kapcsolatok, jöllehet az igen fontos kelet–nyugati irányú kapcsolatoknak a kiépítésére sem került teljes mértékben sor.” Hiába a bölcs fölismerés, ha érdemi intézkedés nem követi.



Romániában is építhető rácsos hálózat! Hosszú K-Ny irányú vonalak lennének kialakíthatók. Újabb gyűrű még 2009-ben is. Még ezt is taszította a Tiszántúl! Vajon mit érezhettek ott, melyet elkerülni ennyire igyekeztek?



XX

2009.

Molnár László Aurél: Cél és toporgás

http://szemle.pms2000.hu/docs/2009_02.pdf

„Hálózatfejlesztési terveink ugyan már évtizedek óta rendre kritizálják a túlzottan centrális szerkezetet, de 1990-re csupán addig jutottunk, hogy célként a gyűrűs-sugaras szerkezetet jelöltük meg.”

„Magyarország fővárosának, Budapestnek az élet minden területén, a lakosság számában, a hatalom és igazgatás intézményeiben, információban, az ipari és kereskedelmi teljesítményben, pénzügyekben, kultúrában stb. **olyan túlsúlya van, amivel nemcsak hogy agyonnyomja a vidéki Magyarországot, de már régen maga is fuldoklik benne.**”

„Olyan sokközpontú térszerkezetre van szükség, amin belül minden város és kistérség könnyen elérhető, tehát közel egyforma eséllyel indulhat a társadalmi versenyben, aminek célja anyagi és szellemi értéket, köznapian szólva jövedelmet létrehozni.”

„Ezt a szükségletet napjainkra mind többen felismerik. A **„fizikai és történelmi tehetetlenség”** lendülete azonban sodorta az eseményeket, így tehát a tényleges fejlesztések zöme továbbra is a gyűrűs-sugaras hálózatot konzerválta, sőt erősítette.”

„Tény azonban, hogy miközben nagy lendülettel és sokszor pazarlóan épültek a sugaras elemek, jóval kevesebb figyelem jutott azokra a kulcs-elemekre, amelyek a korszerű hálózat kezdeményei lennének. Olyannyira, hogy erről a társadalom kezdetben alig vett tudomást, később pedig kudarcként élte meg, hogy az újszerű elemek torzók maradtak, kapcsolatok nélkül lebegnek a térben.”

„... ilyenek a szekszárdi Szent László híd és a kaposvári elkerülő szakaszok, miközben Szekszárdról eljutni Dombóvárra ma is kalandtúrával ér fel. Ilyen a dunaújvárosi Pentele híd, ki tudja még meddig „sehonnan sehová”.

„Mit jelent tehát az autópálya-avatás? „Fenn az ernyő, nincsen kas”. Maximalizmus, ahol építünk, lepusztultság és igénytelenség a hálózat zömén.”

„A politika „a közlekedést ma is agitációs eszköznek tekinti, és szavazatszerző erőforrásként kezeli. A kormányzat pedig kiszolgálja a politikát, anélkül, hogy a szakmai irányítás feladatait ellátná, felelősségét vállalná. A Szakma a maga természete és logikája szerint kezdeményez ugyan, de a szakmai szempontokat, követelményeket nem tudja következetesen érvényesíteni. Többnyire el sem jutnak az ügyek az érdemi tárgyalásig, s a Szakma végül meghajlik a felsőbbbség nyomása előtt.”
A mérnöki és a politikusi kompetenciákat szét kell választani!

„A képviseleti demokrácia természetéből következik, hogy a fontos döntéseket a politika hozza meg. A döntési alternatívákat azonban a Szakmának kell kidolgoznia, s a politika és a kormányzat csak ezeket mérlegelve dönthetne, csak ezek közül választhatna. No de ha a Szakma nem tud felmutatni kiérlelt alternatívákat, a politika magára marad, s joggal hiszi azt, hogy ezekben a kérdésekben is ő az illetékes, döntésre képes szereplő. Nem meglepő hát, ha ilyen esetekben szakmailag hibás döntések születnek, amik társadalmilag károsak és még jó, ha csak pazarlóak, s nem a közös jövőt torzítják el.”

„Mai állapotaink mögött fásultság, közöny, önzés, hiúság, megalkuvás, hatalomvágy és az individualizmusnak még számos betegsége rejtőzik.”

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

2009.

dr. Rigó Mihály: Az Alföldi autótút

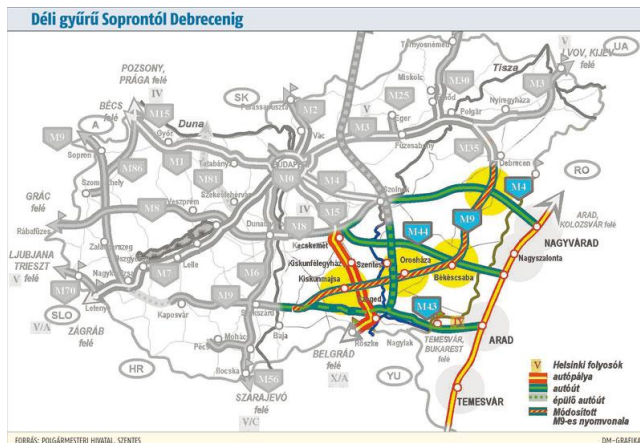
http://szemle.pms2000.hu/docs/2009_05.pdf

2009.

http://www.delmagyar.hu/szentes_hirek/a_terkepen_mar_szerepel_a_deli_gyorsforgalmi_ut/2063467/

Időről időre különféle helyi érdekek megpróbálják kilobbizni az elfogadott nyomvonalak módosítását, melyek inkább csak silány torzítások.

Az egyik a szekszárdi Szent László-híd és Szeged közötti 9 vonalát szerette volna elgörbíteni Szentes felé. Nem derült ki, hogy az egész nyomvonalat vitte volna, vagy csak elágazást akart.



A térképen látszik az M5 is és aromán határ menti út is. A vidám hálózat-tervező e két vonal közé bent hagyta az M47-et is és még behúzott egy Szeged-Szolnok irányú autótutat is, azaz túl nagynak tartotta a két szélső elem távolságát! Még egy laikus is!

Egy második örület 2018-ból: Szabadka-nyugati elkerülő útját a tompai határállomás után egy nagy ívvel rá akarná törni a szekszárdi Szent László-hídra, kitörölve az M9 Szekszárd-szegedi teljes szakaszát!

Az alábbi képen bal oldalon felül van az M9 szekszárdi hídja, jobb oldalon alul pedig Szabadka, melynek készül a nyugati elkerülő útja. Ez beleköt abba az útba, melynek a magyar folytatása az 53 sz. főút.

A határvonal Szabadka körüli sárga vonal.

Szabadkán átmegy az M5, de ők még az M6-ot is el akarják érní a szekszárdi hídon át úgy, hogy a tompai határállomás után egy ívvel ráfordulnának a hídra, kérve az M9 szekszárdi híd és Szeged közötti szakaszának elhagyását.

A károkozási szándék nyilvánvaló.

A hidat és az M6-ot elérhetik az eredeti M9-en is. Ugyanis: az M9 közel párhuzamos lesz az 55 sz. főúttal, a szerb-magyar határral, azoktól északra fog haladni. Az 53 sz. főútkeresztezi csomóponttal az M9-et, ahol felhajthatnak majd a szabadkaiak az M9-re. Nekik két egyenértékű megoldásról van szó, nem úgy a magyaroknak!

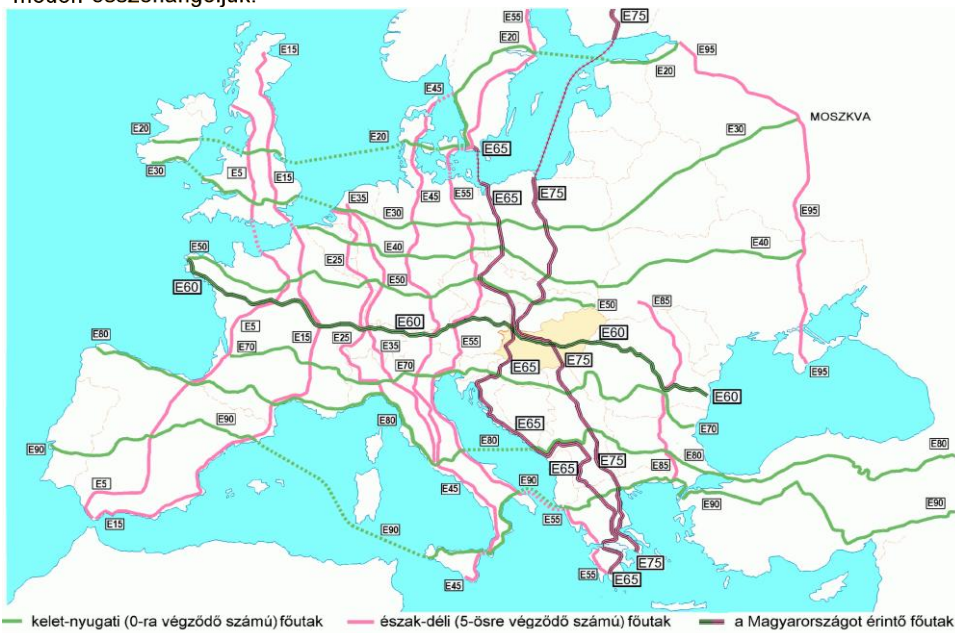


XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

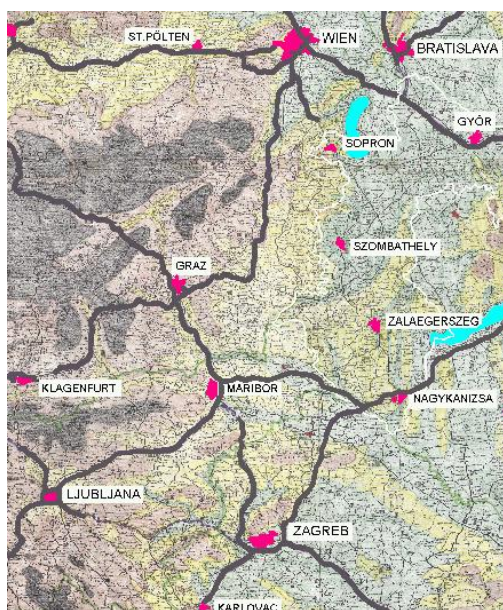
2009.

Somfai András: A Közép-európai térszerkezeti jövőkép kialakításának koncepciója
somfai.try.hu

Az Európai Unióba való belépésünk (is) sürgetővé tette azt, hogy Magyarország következő területrendezési tervét (OTRT 2013) a szomszédos országokkal - és egész Európával is - *interaktív* módon összehangoljuk.

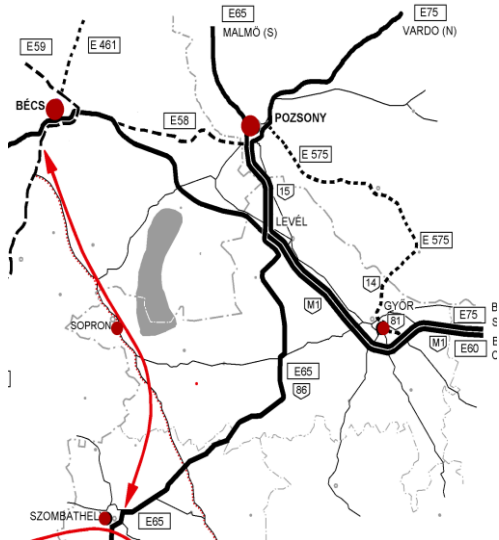


Érdekes az számomra, hogy mennyivel rendezettebbek a zöld, a K-NY, mint a piros, az É-D-i irányú vonalak! Ez a mintánk! A zöld vonalak távolsága majdnem azonos, vonaluk majdnem egyenes. Borzalmas ugyanez a pirosaknál, elég ránézni a Moszkván átmenő távolságára a tőle nyugatra lévő első piros vonaltól. Ezt kár volt behúzni! Másutt meg szinte összesimulnak a piros vonalak.



A Bécs-Graz-Maribor-Zágráb útvonal és az M9 közel párhuzamos és egymáshoz közeli két út a határ két oldalán. Ugyanúgy, mint a román-magyar határ két oldalán a Nagyvárad-Arad-Temesvár illetve az Alföldi „autóút”. Nem furcsa, hogy a kettő közül csak a román határnál lévő esetet rájuk évtizede, az osztrák oldalival semmi gond! Annál is érdekesebb ez, mert az osztrákok az M9 elkészülte után át akarják a forgalom zömét és ezzel a szennyezést Magyarországra nyomni.

A térképen látható Bécs és Pozsony közelsége. A legszélső É-D-i, és hazánkon átmenő útnak el kell ágaznia, különben kizárja valamelyik fontos irányt!



A hely jó ismerője szerint az egyik ága Szombathely-Sopron-Bécs, míg a másik az M86 lehetne.

10 éve más is javasolta a nemzetközi tervezést! Mintha el sem hangzott volna.

A hallgatás kiváló fegyver, mert megöl mindent!

Javaslat egy Közép-európai Térszerkezeti Jövőkép összeállítására

Cél: Az EU versenyképességét elősegítő térszerkezet megalapozása

- Tervezési törzsterület:
- a visegrádi országok
 - Nyugat-Ukrajna (a területi helyzete miatt)
 - Románia és Bulgária
 - a volt Jugoszlávia országai
 - Albánia

Konzulensek: valamennyi további szomszédos ország

Időtávlat: hosszú- és nagytáv

Tervezési idő: kb. 4 év

Tervező: nemzetközi konzorcium, nyugati és minden helyi háttérrel

A nemzetközi konzorciumot alkalmatlannak tartom, mert az megrendelést teljesít. Itt viszont épp az kellene kitalálni, hogy mi legyen megrendelve! A kamarák mérnökei a feladatra mindenkinél alkalmasabbak szerintem, mert mind a cégektől, mind a minisztériumoktól ők a leginkább függetlenek!

Mértékadóink meg sem hallották! Eszükbe sem jutott megkérdezni: miért gondolsz ilyenekre!

Ez az ismerős döntéshozói gőg ismerős. A mérnökök pedig nem képesek ezután kimutatni a nélkülük hozott döntések kárait!

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

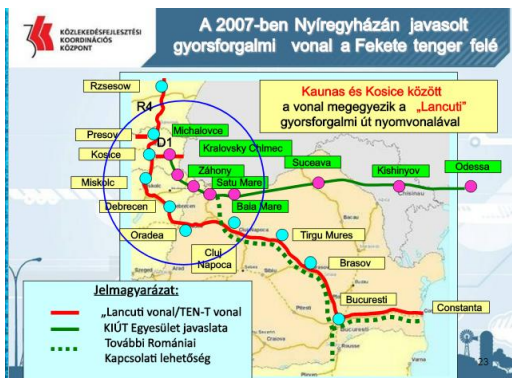
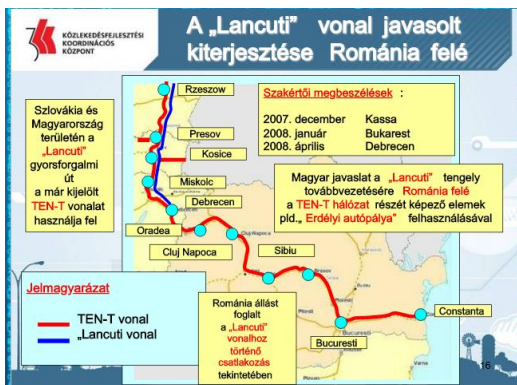
2009.

Berg Tamás: A Balti- és a Fekete-tengeri térség közlekedési kapcsolatainak fejlesztése

<http://slideplayer.hu/slide/2195816/>



Ez az igai lancuti út, mely már magába fogadta északon a Via Balticát. Volt Varsóba is betérő nyomvonalváltozata is, de cél érdekében maradtak az egyenes vonalnál! Ellent tudtak állni a nagy kísértésnek, Varsó mégis csak egy főváros! De akkor jöttek a mi akkori nagy okosaink és szó szerint derékba törték az egészséget! Minősíthetetlen magyarellenes agyar javaslat volt! Ha lehet ezt a vonalat, nosza, álljon neki más is és törögesse!



Itt a derékszögű, és a 45 fokos törés. , majd jött a jó irányhoz legközelebbire törés, a mai nyomvonal. Ha egy folyamat a rossz irányba beindul, nagyon nehéz a jó útra visszatéríteni.

XX

2010.

Dr. Rósa Dezső – Dr. Törőcsik Frigyes: Budapest és a megyei jogú városok közötti közlekedése összevont statisztikai mutatóinak képzése

http://szemle.pms2000.hu/docs/2010_08.pdf

„Nem állt rendelkezésünkre eddig a hazai nagyvárosok közötti közlekedésének minőségét egyetlen mutatóval kifejező módszer arra az esetre, amikor dönteni kell(ett), hogy mely város, városok

úthálózatának fejlesztését, bővítését, elkerülését, az utak felújítását stb. helyezték előtérbe, ugyanakkor más városok indokolt hasonló feladatai esetleg halasztást szenvedtek.”

„Jelenleg sem a városi vezetők, sem más döntéshozók, de az útügyi szakemberek sem képesek a hazai városok, valamint a nagyságrendileg kiemelkedő főváros összetett, sokoldalú út- és forgalmi állapotát egymással összehasonlítható módon jellemezni. Ha például a főváros bemutatja az úthálózata fejlesztési, felújítási igényeit, nem lehet jól érzékeltetni, hogy ez milyen arányban áll más hazai városok hasonló igényeihez képest. Ugyancsak bizonytalanság lehet egyes régiókon belül a saját városaik fejlesztési igényeinek sorolásánál, súlyozásánál. Szükség van tehát olyan megalapozott módszerre, mely a döntéshozók, valamint a széleskörű közvélemény részére is közérthetően, az egyes városok között összehasonlíthatóan be tudja mutatni a városok és a főváros útelátottsági, közúti közlekedési viszonyait ...”

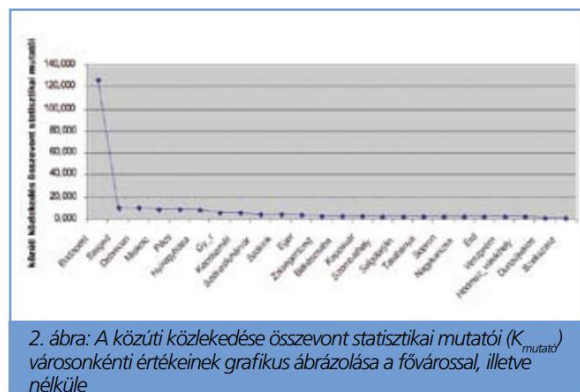
„...a kidolgozott módszer lehetőséget biztosít az egyes hazai városok közötti közlekedésének objektív, egyszerű, mindenki által jól érthető összehasonlítására, rangsorolására.”

„A tanulmány előkészítése során megállapítottuk, hogy a célkitűzésben meghatározott „mutató” – vagy ahhoz hasonló mérőszám – sem hazánkban, sem máshol külföldön még nem készült. Az előkészületek során fellelt szakirodalom általában egyes jellemzőként végzett a városok közötti forgalmára jellemző értékeléseket, de többszempontú, összevont, súlyozott összehasonlításokra nem vállalkoztak.”

A dolgozat végeredménye egy rangsort tartalmazó táblázat:

4. táblázat: A közúti közlekedés összevont statisztikai mutatóinak ($K_{mutató}$) városonkénti értékei

Sorszám	Városnév	Összevont relatív mutató
1.	Budapest	126,776
2.	Szeged	10,570
3.	Debrecen	10,515
4.	Miskolc	9,447
5.	Pécs	9,216
6.	Nyíregyháza	8,061
7.	Győr	6,412
8.	Kecskemét	6,070
9.	Székesfehérvár	4,717
10.	Szolnok	4,270
11.	Eger	3,437
12.	Zalaegerszeg	3,319
13.	Békéscsaba	3,265
14.	Kaposvár	3,185
15.	Szombathely	2,549
16.	Salgótarján	2,534
17.	Tatabánya	2,451
18.	Sopron	2,319
19.	Nagykanizsa	2,258
20.	Érd	2,120
21.	Veszprém	1,951
22.	Hódmezővásárhely	1,923
23.	Dunaújváros	1,047
24.	Szekszárd	1,025

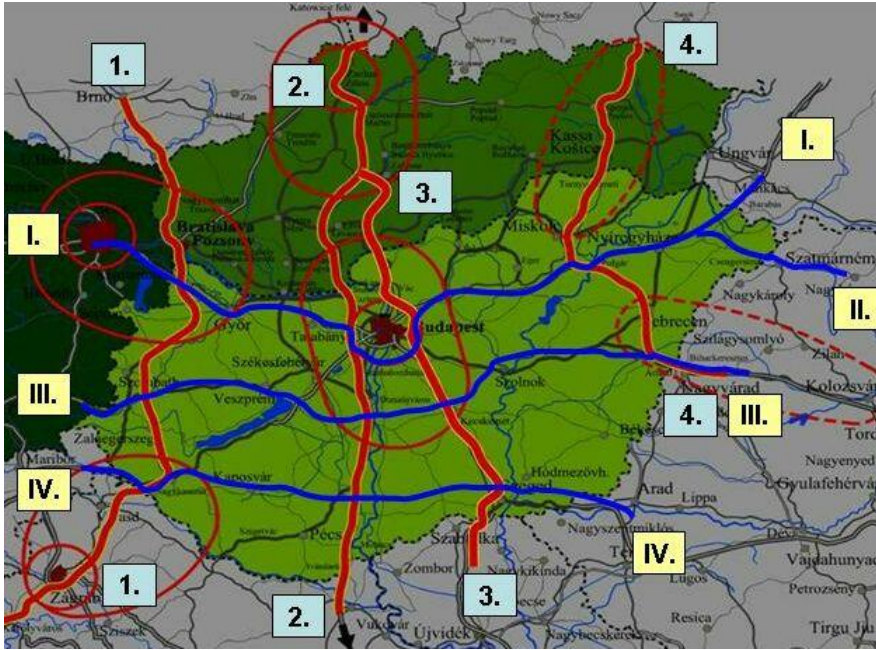


Bármilyen legyen a mutatószám tartalma, arra nagyon alkalmas, hogy a rettenetesen torz világunkat bemutassa. Budapestet egy nagyságrenddel lemaradva követi két város, majd újabb egy nagyságrenddel lemaradva következik a többi. Budapest két nagyságrenddel a vidék fölött! A grafikonon – bár homályos - rajzban adja vissza a táblázatot, a kék vonal zuhanása jól mutatja a valóságunkat, mely nagyrészt a fővárosba bevezetett autópálya sokaságnak, sugárnak következménye. Természetesen ez is visszhang nélkül maradt.

XX

2010.

Berg Tamás: A magyar autópálya hálózat fejlesztése. Fókuszban a határ menti közlekedésfejlesztés
<http://kiut.hu/konf2010021819/index.htm>



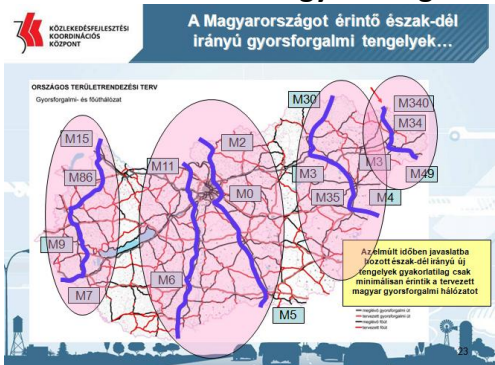
Tökéletes a piros és a kék vonalak határozott elkülönítése! Szerencsére nem tartalmazza az M47-et. Sajnos nincs benne a Komárom-Székesfehérvár-Pécs vonal, mint piros vonal. Látható azonban sajnós a Via Carpatia kirúgása Magyarországról Romániába a Miskolc-debreceni vonalon.

A kéknek egymástól való távolságát mintának kellene tekinteni a pirosak egymástól való távolságaihoz. Érdekes az, hogy a 3 dunántúli vonalnál ez a sűrűség majdnem teljesül is! Sajnos nagyon nem az Alföldön! Jól látható a Tiszántúl feltáratlansága. 50 éve senkit sem zavar az átgondolatlanság?

A hálózati térkép nem kristály, melyben irányonként más lehet a tulajdonság!



Lehet, hogy az európai térszerkezet változott, és ezt még fel is sikerült ismerni, de nem változott semmit a magyar! Még mit nem!



Nyilvánvaló, hogy a Dunántúlon egy „núdli” lemaradt. A legkeletibb „núdli” tényleg csak érinti hazánkat! A felismerés hiába történt meg, mivel nem lett semmilyen következménye, maradt továbbra is a gyűrűs-sugaras.



Még ez a kesze-kuszaság (a „kukacok a nagyító alatt”- eset) sem okozott felháborodást. Egy szó nélkül kifizették. Sajnos az a gyanúm, hogy a tervező csak a színeseket fogta, a színeket valaki lediktálta.

XX
2010.

Berg Tamás: A hazai gyorsforgalmi hálózat

http://www.hidaszokertegyesulet.hu/resources/pdf/ev00021/prg00365_Berg_Gyorsforgalmiutak.pdf



Az Ő idejében ég természetes volt a főváros fejlesztése, minden erőnkkel. De azóta többször nagyot fordult a világ, miközben az erősítést ugyanúgy nyomták, mintha semmi sem történt volna. **Ma a pesti népnyelv ezt úgy fejezi ki, hogy ezt nagyon túltolták!**

Még szép, hogy nagyon félre ment a dal. Így van ez, ha főváros-vidék pénzosztásáról az ellenérdekelt főváros döntöget.



KÖZLEKÉSEFELELTÉS
KOORDINÁCIÓS
KÖZPONT

A hazai gyorsforgalmi úthálózat kialakítása is ezt az utat követte...

Az 1961-ben a fővárosból sugár irányban induló M7 autópálya építése indult meg először, amelyet követtek a további sugárirányú pályák az M1, M3, M5 majd később az M2 és M6 vonalak...

KÖZLEKÉSEFELELTÉS
KOORDINÁCIÓS
KÖZPONT

A „Visegrádi országok (V4)” javasolt TEN-T hálózata (2010)

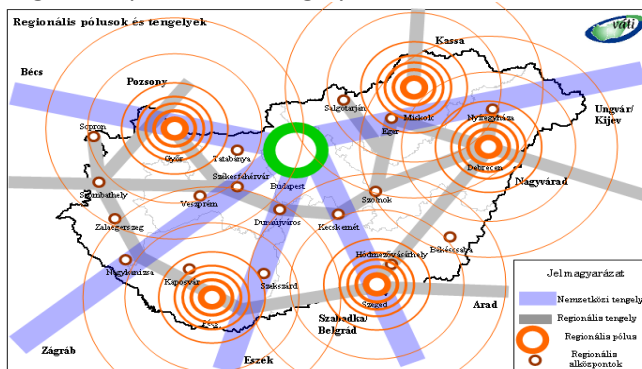
Officially defined TEN-T road network with proposed high priority and comprehensive road networks

Lentebb véleményezem!

XX

dr. Szegvári Péter: A magyar-ukrán határon közös ipari park kialakításának feltételei és lehetőségei
<http://kiut.hu/konf2010021819/index.htm>

Regionális pólusok és tengelyek

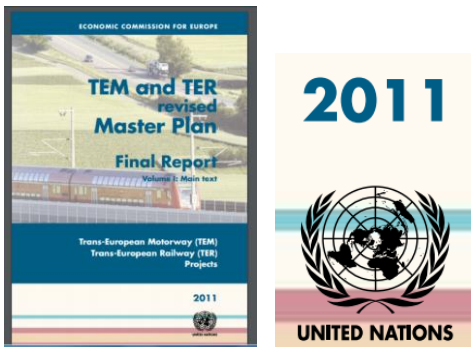


Ez a gyűrűk tobzódása, a gyűrűk ura egyik támadása, egy rémálom. Gyűrűkre felfűzött újabb gyűrűk.

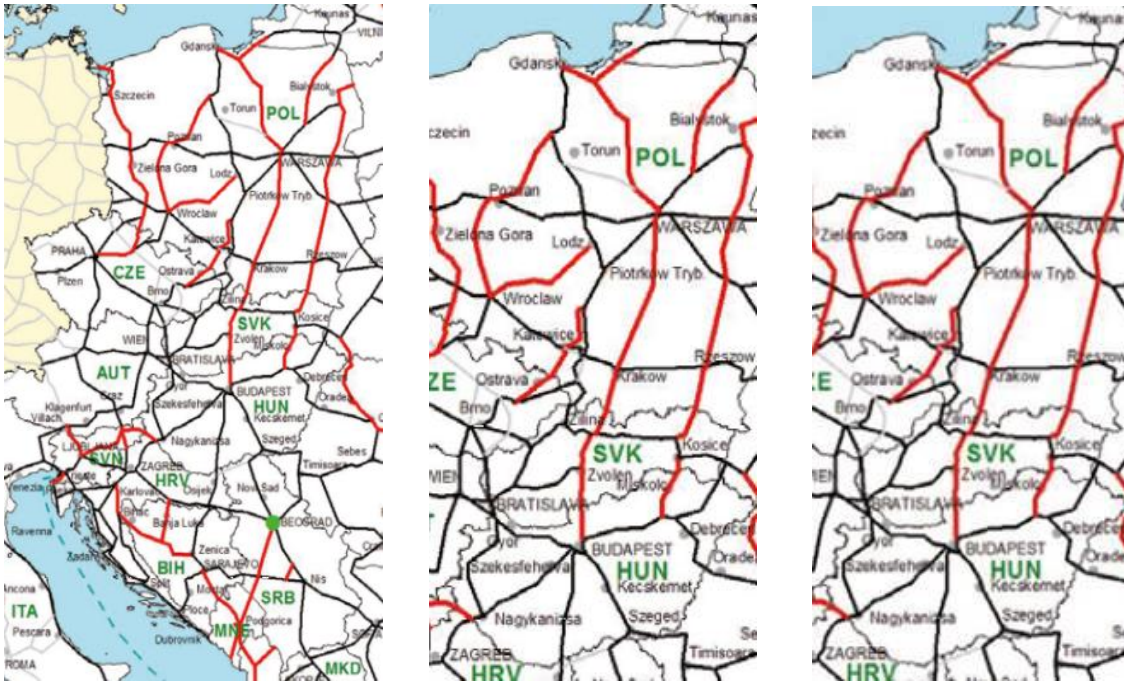
Akinek kalapácsa van, az mindent szögnek néz. Alkotónk mindent körnek nézett, vajon mije lehetett? Aki a budapesti körutakon kívül mást nem tud elképzelni, az mindenhová ilyent tenne. Még rajzolhatott volna további köröket!

XX

2011.



[http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/temterm/docs/TEM and TER Vol I.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/temterm/docs/TEM_and_TER_Vol_I.pdf)
[http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/temterm/docs/TEM and TER Vol II.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/temterm/docs/TEM_and_TER_Vol_II.pdf)



A 3 előbbi kép, 3 nagyítás, egyre nagyobbak mutatom Magyarországot.

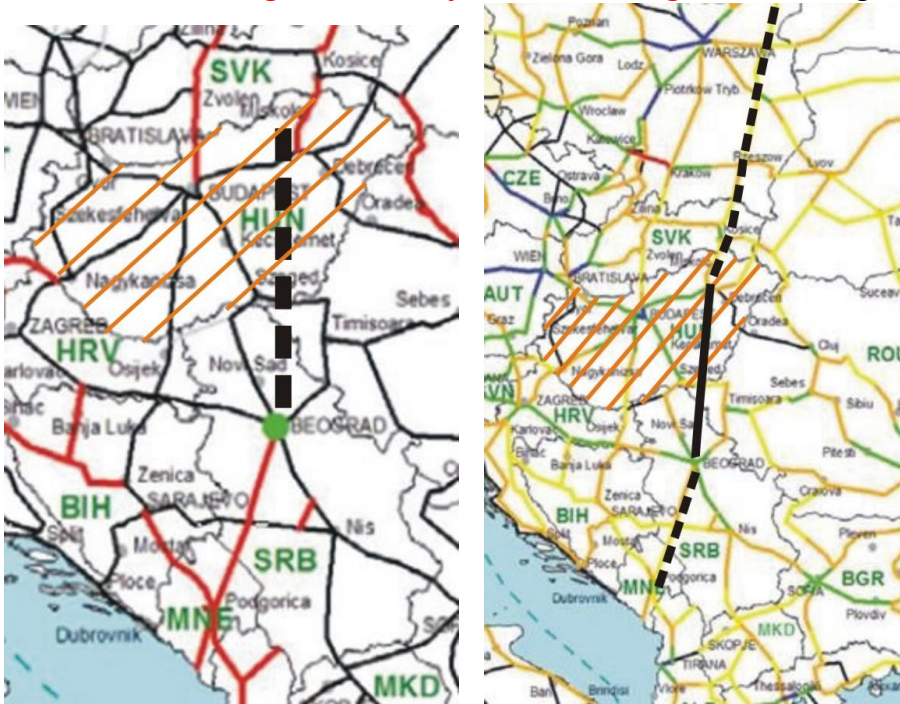
A jobb oldalin Magyarország legalul látszik.

Látható: jönnek felénk északról a fekete, de főleg piros vonalak, Lengyelország felől. A magyarországi M1-M3 vonala ezekre az előbbi vonalakra éppen MERŐLEGESEK. Rendes torlaszok, rendes falak, rendes gátak!

Nálunk elakad a Lengyelország felől jövő rendszer, ha csak rajtunk is nem mehetnek át É-D-i irányban.

Délről hasonlóan fogadásképtelenek vagyunk, csak ott a nagy semmivel várjuk az É-D-i irányú vonalakat.

A mi hálózatunk egyáltalán ne illeszkedik az ENSZ vonalaihoz! **Azok a vonalak, melyek 3 felettünk lévő országon át tudtak jutni, nálunk megakadnak!** Megérett az idő a váltásra!



2012.

Berg Tamás: Tájékoztatás a készülő Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) állásáról

http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/balatonfoldvar-2012/Berg_Tamas.pdf



A Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) javasolt időhorizontja...

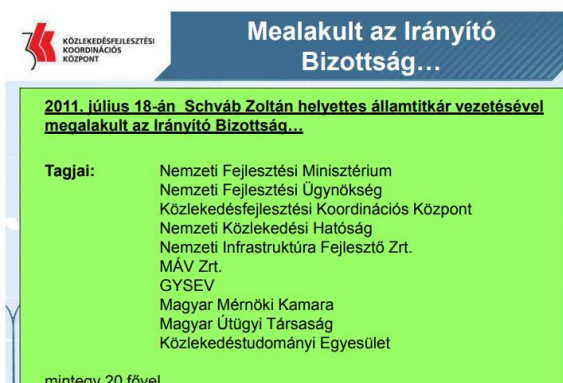
Eredeti javaslat : 3 tervezési fázis...

- Nagytávra 2041 (jövőkép)**
- Hosszútávra 2027 (projektek)**
- Középtávra 2020 (projektek)**

Meg kellene tiltani az ütemezést együtt kezelni a hálózatfejlesztéssel. Az egyik egy mérnöki munka, a másik pedig egy politikai döntés arról, hogy egy kormány az uralkodása alatt mit akar építeni.

Mivel 4 évente van esélye a kormányváltásnak, 4 évente dobálják el a hálózatfejlesztési terveket, melyeket 20-50 évre készítettek. 4 évente eldobni legfeljebb csak a hálózatépítés ÜTEMEZÉSI terveit kellene eldobni, mert egy másik kormánynak mások lehetnek a kedvelt városai.

Ha jól tudom, akkor a minden eddiginél nagyobb erővel, pénzzel készült Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) még 4 évet sem bírta ki! Ennek így mi az értelme? **Javaslom: ez két külön dokumentum legyen ezután! Külön az időt álló hálózattervezés és külön a 4 évre készülő ütemezés.**



Mealakult az Irányító Bizottság...

2011. július 18-án Schwáb Zoltán helyettes államtitkár vezetésével megalakult az Irányító Bizottság...

Tagjai:

- Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
- Nemzeti Fejlesztési Ügynökség
- Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
- Nemzeti Közlekedési Hatóság
- Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
- MÁV Zrt.
- GYSEV
- Magyar Mérnöki Kamara
- Magyar Útügyi Társaság
- Közlekedéstudományi Egyesület

mintegy 20 fővel...

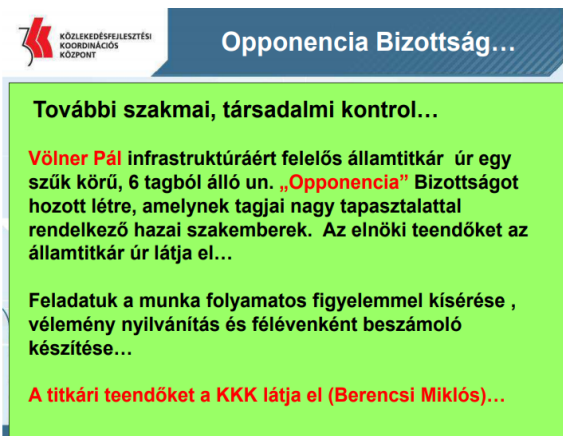


Konzultációs Testület...

Schwáb Zoltán közlekedési helyettes államtitkár a nagy szakmai érdeklődésre tekintettel létrehozott egy ún. **Konzultációs Testületet** több fontos szervezet részvételével. Tagjai azok a szervezetek, amelyek nem szerepelnek az Irányító Bizottságban, de véleményüket az NKS-sel kapcsolatban el kívánják mondani, titkári teendőket a KKK fogja ellátni (Berg Tamás)

- Magyar Logisztikai Egyesztető Fórum
- Magyar Logisztikai Egyesület
- Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége
- Közép-európai Logisztikai Klaszter
- Hungrail Magyar Vasúti Egyesülés
- MÁV Start Zrt.
- Hungarocontrol
- Volan Egyesülés,
- Magyar Kerékpáros Klub
- Magyar Hajózási Országos Szövetség
- Magyar Önkormányzatok Szövetsége
- Magyar Autóklub
- Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület
- Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület
- Magyar Kereskedelmi és Iparkamara
- Vidéki Repülőterek Szövetsége
- Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetsége
- Levegő Munkacsoport
- Reális Zöldek Klub
- Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Alapítvány...

20 szervezet



Opponencia Bizottság...

További szakmai, társadalmi kontrol...

Völner Pál infrastruktúráért felelős államtitkár úr egy szűk körű, 6 tagból álló ún. „**Opponencia**” Bizottságot hozott létre, amelynek tagjai nagy tapasztalattal rendelkező hazai szakemberek. Az elnöki teendőket az államtitkár úr látja el...

Feladatuk a munka folyamatos figyelemmel kísérése, vélemény nyilvánítás és félévenként beszámoló készítése...

A titkári teendőket a KKK látja el (Berenesi Miklós)...

Napóleonnak nem volt annak idején ekkora hadserege! Mégis mi lett a vége.

Miért is tanul akkor egy mérnök az egyetemen 5 évig? Mit főzne egy szakács,ha ennyien szólnának bele?

Mi lett volna akkor, ha az 1879-es szegei nagy árvíz után ilyesmi alakulatok beleszólhattak volna a város újjáépítésébe? Lechner kis létszámú mérnöki csapata 4-5 év alatt a tengerből, egy mocsárból egy ma is jól élhető várost épített. Ha viszont az előbbi bizottságosdit játszották volna, akkor még ma is a mocsárvilágban tocsognánk a bíbicekkel.

XX

2013.

dr. Rigó Mihály: A V4-ek kapcsolatát erősítő, észak-déli irányú gyorsforgalmi utak a Németország és Oroszország közötti sávban

http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/V4_E-D_m.pdf

A 3 alapvonal történetét, kidolgozóit az eddiginél részletesebben ebben írtam le.

XX

2015.

A minisztérium be nem vált ígérete, mely nem hogy 2015-re, de 2018-ra sem teljesült. Nagy a lemaradás!



Nagyon fontos az, hogy az M47/S47/R47 még ebben sem szerepel! Talán szégyellték.

Sajnos csak félig került fel a Komárom-Székesfehérvár-Pécs vonal, de legalább gyorsforgalmiként!

Végre már kitakarították az Alföldön az M3 és az M4 közti területet a korábbi belső körgyűrű elemeitől!

Ezen még létezi az M9 Sopron-bécsi ága.

Az egyik kormány ezt ígérte, majd jön egy másik, az majd mást fog ígérni. Hangsúlyozom, ezek csak az építés-ütemezés gondjai.

De megjelenhet pl. a gyorsút, mely eddig nem volt, talán még a NKS-ban sem, mely átveszi a hangsúlyokat. Ezek egy része az előbbi térképen nem is szerepel, tehát egy kis változást jelentenek a gyorsforgalmi úthálózatban is.

XX

2017.

A Via Carpatia Magyarországon és Szerbián áthaladó nyomvonala

A Via Carpatia ma elfogadott változata, mely Románián, Bulgárián át megy Görögországba:



<http://www.viacarpatia.eu/ovzp/viacarpatia/hu/>

Innen vettem át az út nevének írásmódját is. Ez egy társulás, mely ráült az út ötletére.

Az általam javasolt megoldás, az alternatív nyomvonal, amely Miskolcnál ágazik ki az elfogadott vonalból, melyet a következő ábrákon fekete szaggattal jelöltem:



A Via Carpatia szakaszai északról dél felé:

- 1) Helsinkitől Miskolcig a lancuti út,
- 2) Miskolctól az M3-ig az M30,
- 3) az M3 és az M43 között az Alföldi „autóút”,
- 4) Az M43-tól a szerb-román-magyar hármas határpontig a Bánáti főút,
- 5) a szerb-román-magyar hármas határponttól Kikindáig egy rövid új szerb út,
- 6) Kikindától a majdani belgrádi körgyűrűig a Banatska magistrala,
- 7) Belgrádtól az Adriai–tengerig pl. a REBIS R4 útja.

A Via Carpatia élő példa a vonalak látszólag tetszőleges húzogatására. Mit láthatunk?

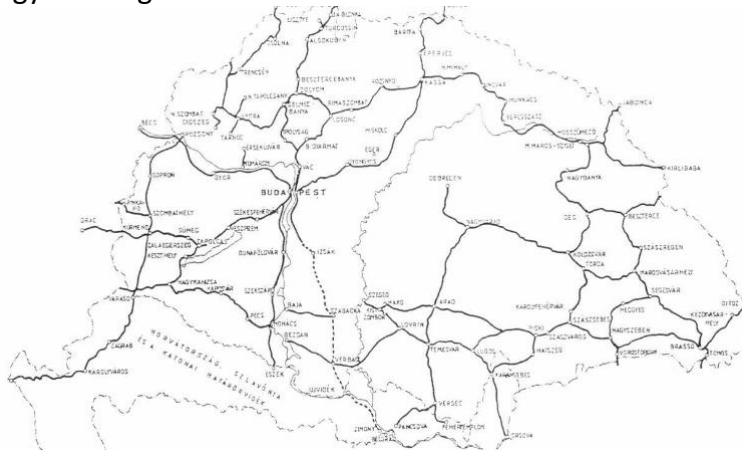
Kezdetben volt az „egyenes” lancuti út. Melyet magyar javaslatként derékszögben megtörttek, hogy Erdélynek legyen autópályája.

A románoknak kedvezőbb lett a 45 fokkal az órával egyező irányban elforgatott irány, mely elkerülte Erdélyt(!) a Bukarestbe vezetett vonal. Hiszen így sem a magyarországiaké, sem az

- A Duna-parti két világ két gazdaságfilozófiát, két gazdaságpolitikát képviselt, melyek térben váltak szét. Ennek megfelelő, ehhez igazodó volta az úthálózatuk is!
- Az is gyönyörűen látszik, hogy a mai Dunántúl főbb útjai már a római időben is a mai helyük közelében voltak, a közelmúlt hálózattervezőinek tehát nem kellett agyongyötörniük az agyukat a mai alaphálózat „kitalálásakor”!
- Az Alföld gyorsforgalmi úthálózatába nem szóltak bele a rómaiak. Itt nekünk kell a mai korhoz illőt kitalálnunk **olyan minőségben, ahogyan a római mérnökök tették.**
- 1990 körül is kétféle világot éltünk meg, de most ezek időben váltak szét: 1990 előttire és utánira. Meg kellene végre tanulnunk a római időkből azt, hogy az ország alapinfrastruktúrájának mindig igazodnia kell az ország gazdaságfilozófiájához, gazdaságpolitikájához. Magyarul: végre le kellene már cserélni az 1990 előtti avított, túlhaladott gyűrűs-sugarasnak csúfolt úthálózatunkat az 1990 utáni világhoz igazítva rácsos (grid) rendszerűre.

A rómaiak után 1870-re majdnem egyformává lett a Duna két partján lévő országrész úthálózata. Az Alföld közepét azonban sokáig a Tisza uralta. Nagy árterülete majdnem áthatolhatatlan vadvízország volt. Az alábbi térkép útmentes feltjában a folyószabályozásig a víz volt az úr. Az ország kiszáritása után eltűnt az útépítés utolsó akadályja is.

Magyarország 1870-es úthálózata:



https://library.hungaricana.hu/hu/view/HidakUtak_Megyei_Uttort_kozutkezeles_tortene_baranya/?pg=23&layout=s

XX

Zárjuk le az elmúlt 60-70 évet, majd jó szándékkal, jó kedvvel kezdjünk neki a szép feladatnak.

Szeged, 2018. március 15.