

**Raszteres úthálózat,
az ország területi különbségei csökkentéséért,
a területi harmónia megteremtésért**

dr. Rigó Mihály okl. építőmérnök

dr.rigo.mihaly@t-online.hu

Magyar Urbanisztikai Társaság konferenciája,

Hajdúböszörmény, 2012. X.

A szándékom

Talán nyilvánvalók a területfejlesztéssel, a vidékfejlesztéssel foglalkozó szakemberek előtt – ha máshonnan nem, hát a KSH Területi statisztikai évkönyveiből - az ország területi egyenetlenségei, fejlettségbeni különbségei.

Nyilvánvaló az, hogy a hatalmas különbségek létének ezer oka van, mint a nem harangozásnak.

Talán az is igaz lehet, hogy ez ellen tenni is akarnak: megszüntetni, vagy csökkenteni az országrészeink fejlettségi különbségeit.

Szerintem helyes lenne, ha minden szakterület átgondolná azt, hogy mit tehet a hatalmas különbségek mérséklése céljából.

Jelen dolgozatommal a közutas szakterület lehetőségeit szeretném bemutatni.

Céлом továbbá annak kérése, hogy a területi különbségek mérséklésére való igyekezet legyen elemei elvárás valamennyi szakterület fejlesztőivel szemben, ha vidékfejlesztésről van szó.

Különösen fontos lenne a területi különbségek mérséklése, az ez ellen való lépések bemutatásának számonkérése a mostanában készülő különféle stratégiák esetén!

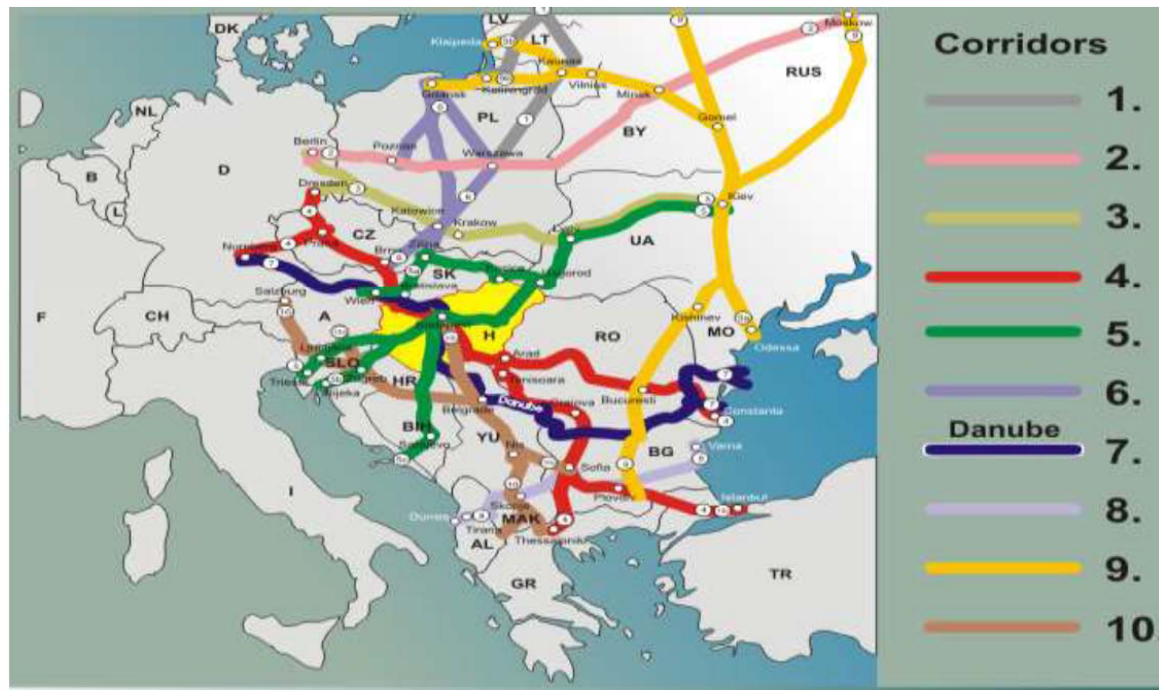
A nyugati érdekű hazai útvonalak, az ún. helsinki folyosók

A zöld, az 5-ös számú, délnyugatról északkeletre, míg a piros színű, a 4-es, északnyugatról délkeletre halad.

A hazai szakaszok jórészt kiépültek, ezzel a nyugati érdekek célba értek. Itthon ez 4 db autópálya fővároson való átvezetésével egyenértékű!

Lehetne ez után már az úthálózat-fejlesztés hazai érdekű?

A „Helsinki Korridorok” európai szakaszai - jól látható Magyarország centrális helyzete



A mai hivatalos elképzelés, a sugaras-gyűrűs gyorsforgalmi úthálózat

Ez már megnöveli, túlteljesíti a fővároson átmenő autópályák számát, de mintegy fájdalomcsillapításként beigéri a VIDÉK-nek a gyűrűs hálózati elemeket. Egy autópálya építésének indokai között mindig szerepet kap annak térségfejlesztő hatása. Budapest mellett nem elmennek, hanem bemennek az autópályák és nem is egy! Hajdúböszörmény mellett pedig egyetlen autópálya sem megy el. Lehet-e akkor egyáltalán a magyar települések esélyegyenlőségéről beszélni, hiszen kódolva van az esélyegyenlőtlenség!?

Budapest egy pókhoz hasonló helyzetben ül az alapvető infrastruktúra közepén, és pénzre, forrásra vadászik!



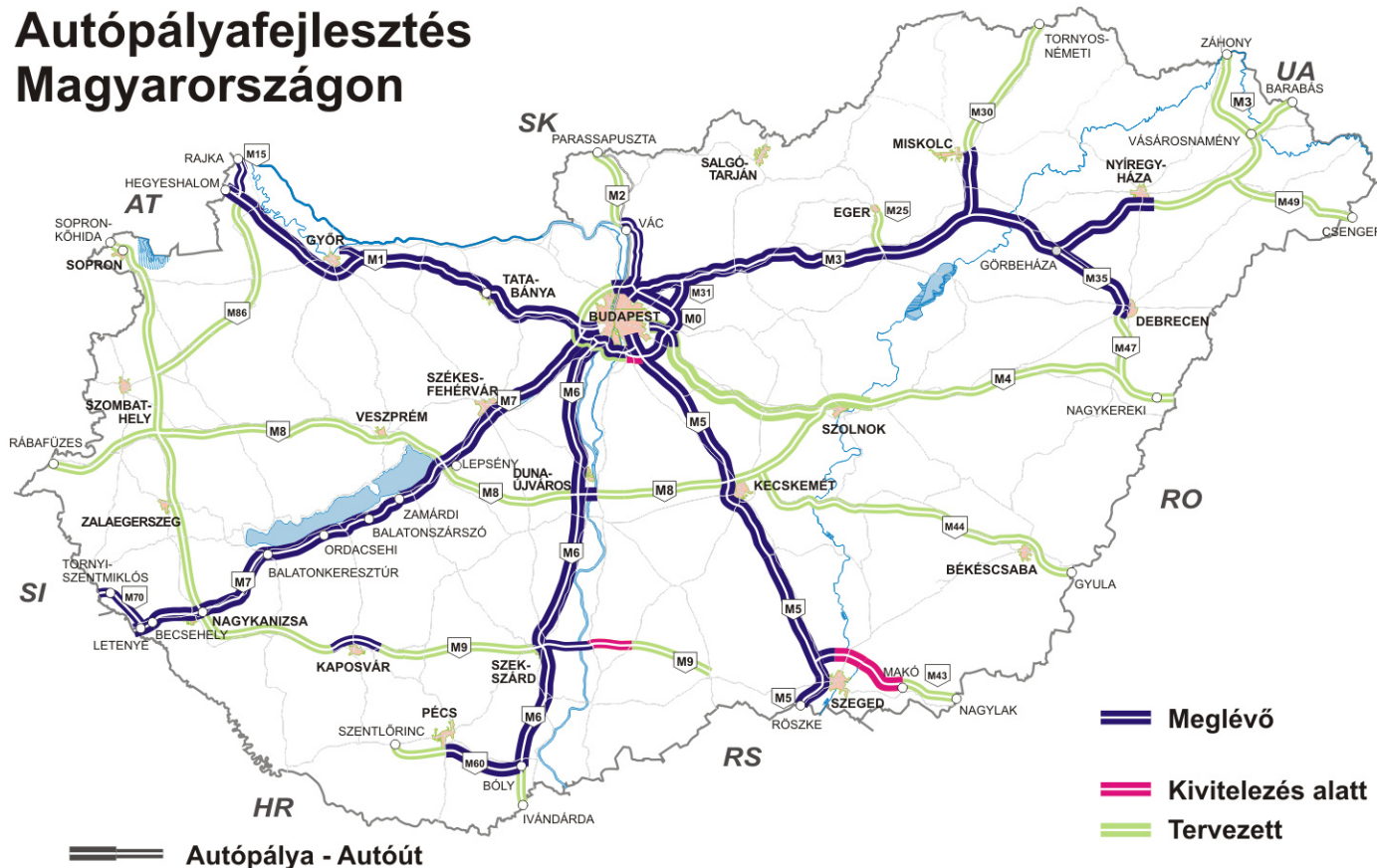
Az ígélet és a valóság különbsége

A fővárosi érdekeket jól mutatja az előbbi hálózat megvalósulása. Micsoda véletlen az, hogy csak a főváros érdekű autópályák épültek ki, majd gyakorlatilag leállt az autópálya építés, úgymond nincs pénz tovább! Éppen ekkor és itt fogyott el.



www.kti.hu

Autópályafejlesztés Magyarországon



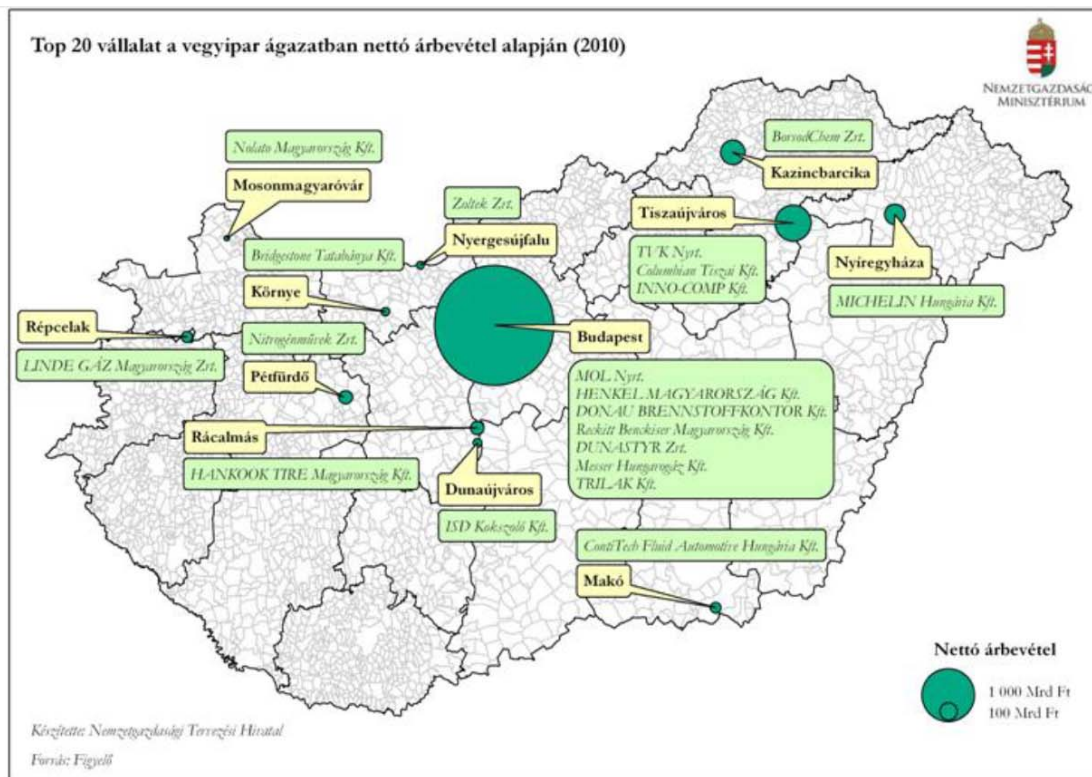
A következmények

- A sugarasság mindent oda vonz, ahol a sugarak metszik egymást, azaz a fővárosba.
- Sajnos nem az következi be napjainkban, amit ígértek: a sok fővárosi jóból majd csurran-cseppen a vidéknek is, majd a VIDÉK is részeseül a fővárosra hulló manából. Bőven hallhattunk az innováció átadásáról, közvetítéséről, szétterítéséről.
- Éppen fordított a hatás!
- A főváros csápjaival mindent magához vonz, magasabb fizetéseivel elvonja a vidéki értelmiség zömét.
- A főváros a rákos daganat összes tünetét produkálva csak nő és nő, a környezete pedig sorvad.

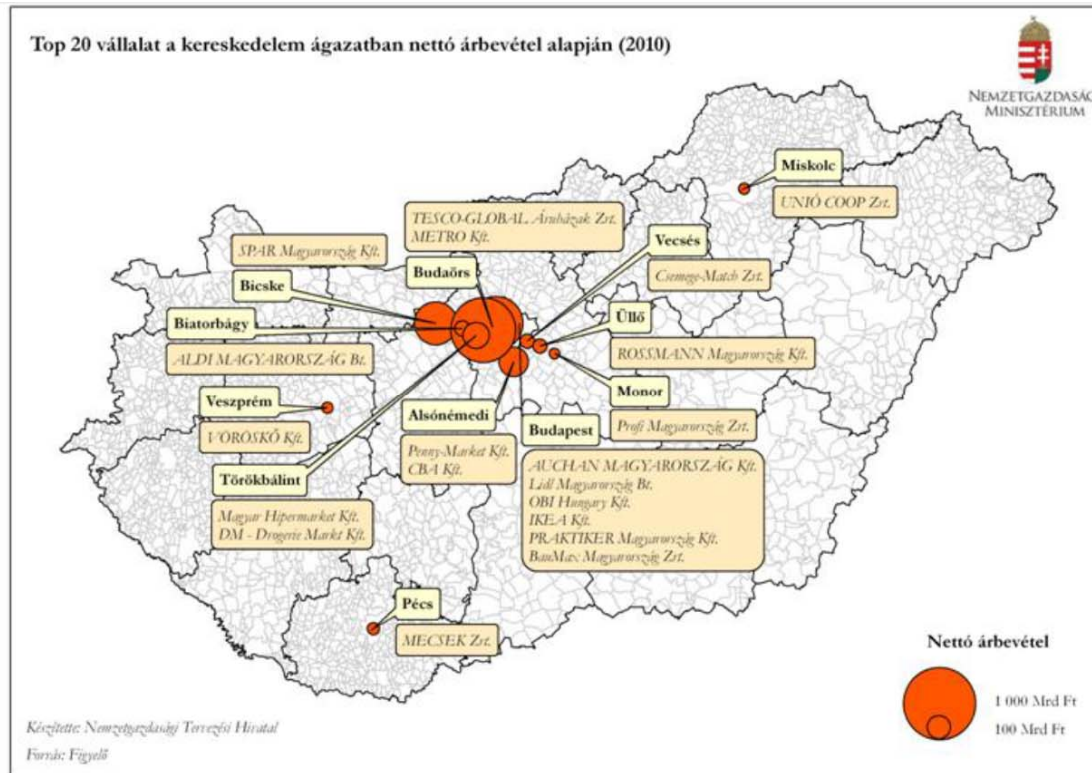
Mi mutatja mindezt?

A 20 legnagyobb árbevételű vegyipari cég elhelyezkedése

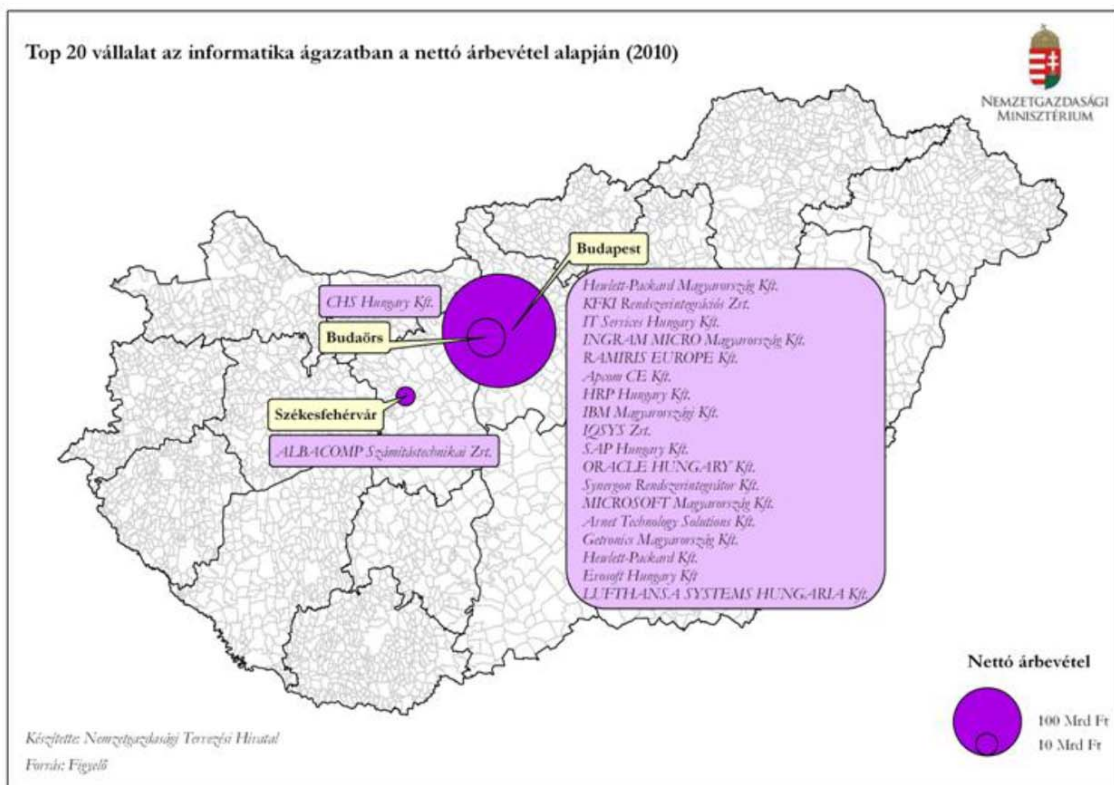
Ki gondolta volna, hogy majdnem mind a fővárosban van?



A 20 legnagyobb árbevételű kereskedelmi cég elhelyezkedése

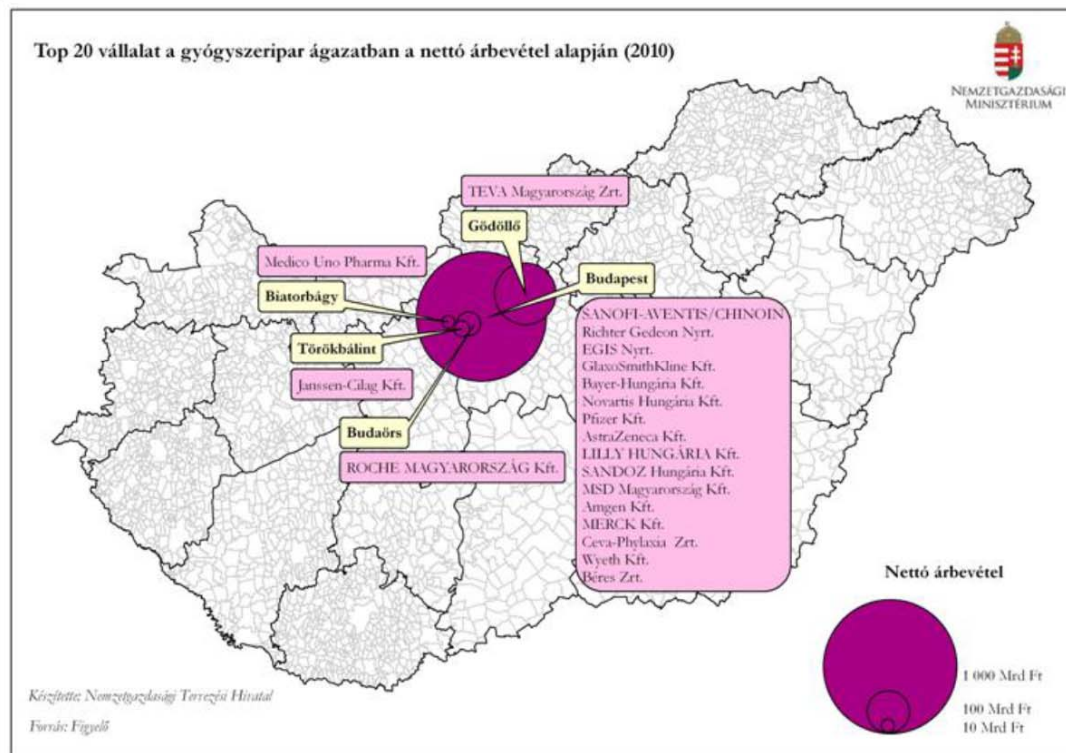


A 20 legnagyobb árbevételű informatikai cég elhelyezkedése



A 20 legnagyobb árbevételű gyógyszeripari cég elhelyezkedése

Majdnem minden fontos szervezet esetén teljesen hasonló az ábra.



További hasonló képek megtekinthetők:

A torz magyar térszerkezet című írásomban, mely megtalálható:

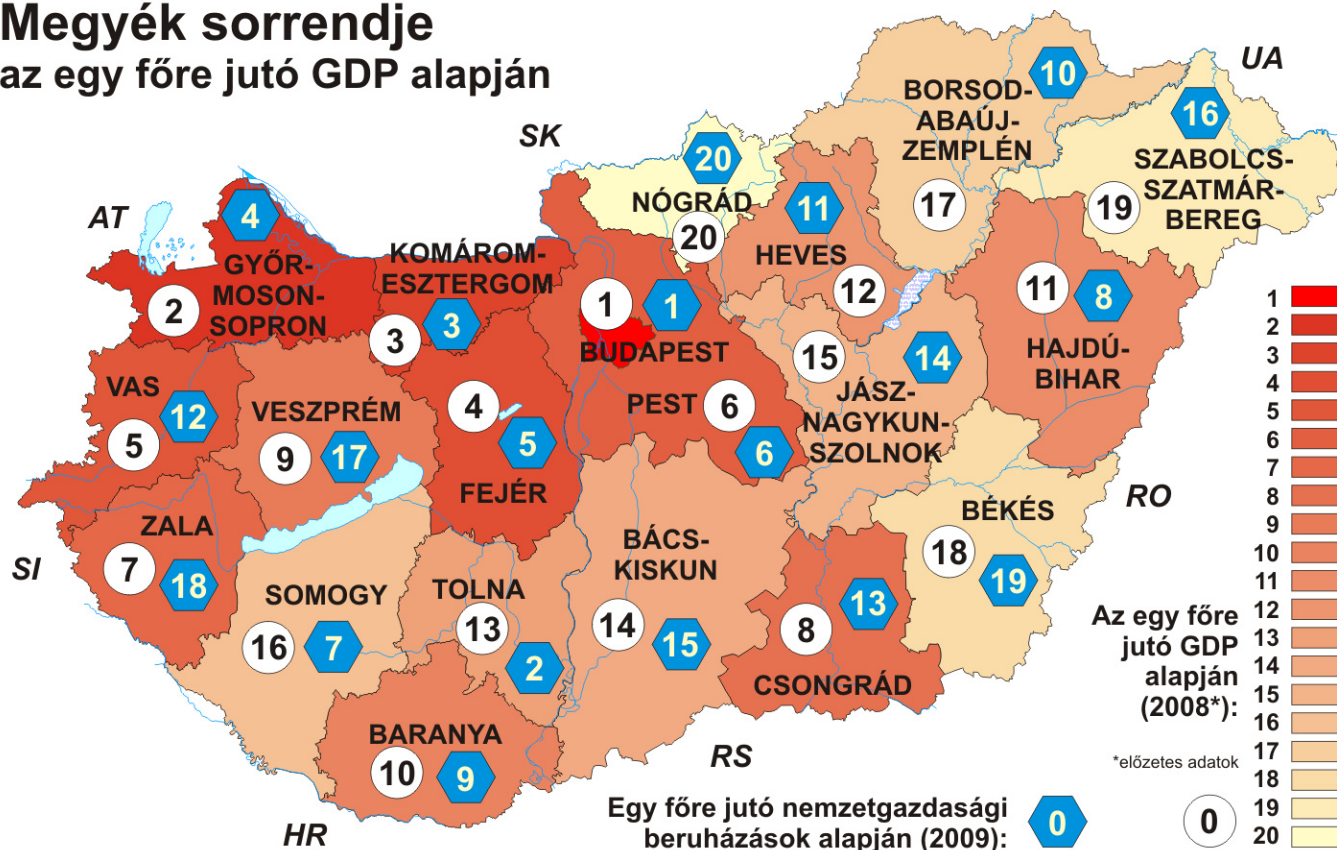
http://www.mernokkapu.hu/index.php?n=5&tartalom_id=232&area=5&kulcsszo=rigó

Az ország kettészakadása a legtöbbször használt mutatószám alapján
 Van egy Balaton feletti országrész, benne hangsúlyosan Budapesttel, és van az
 egyéb, a futottak még.

A mutatók tömegénél teljesen hasonló kettészakadást láthatunk!



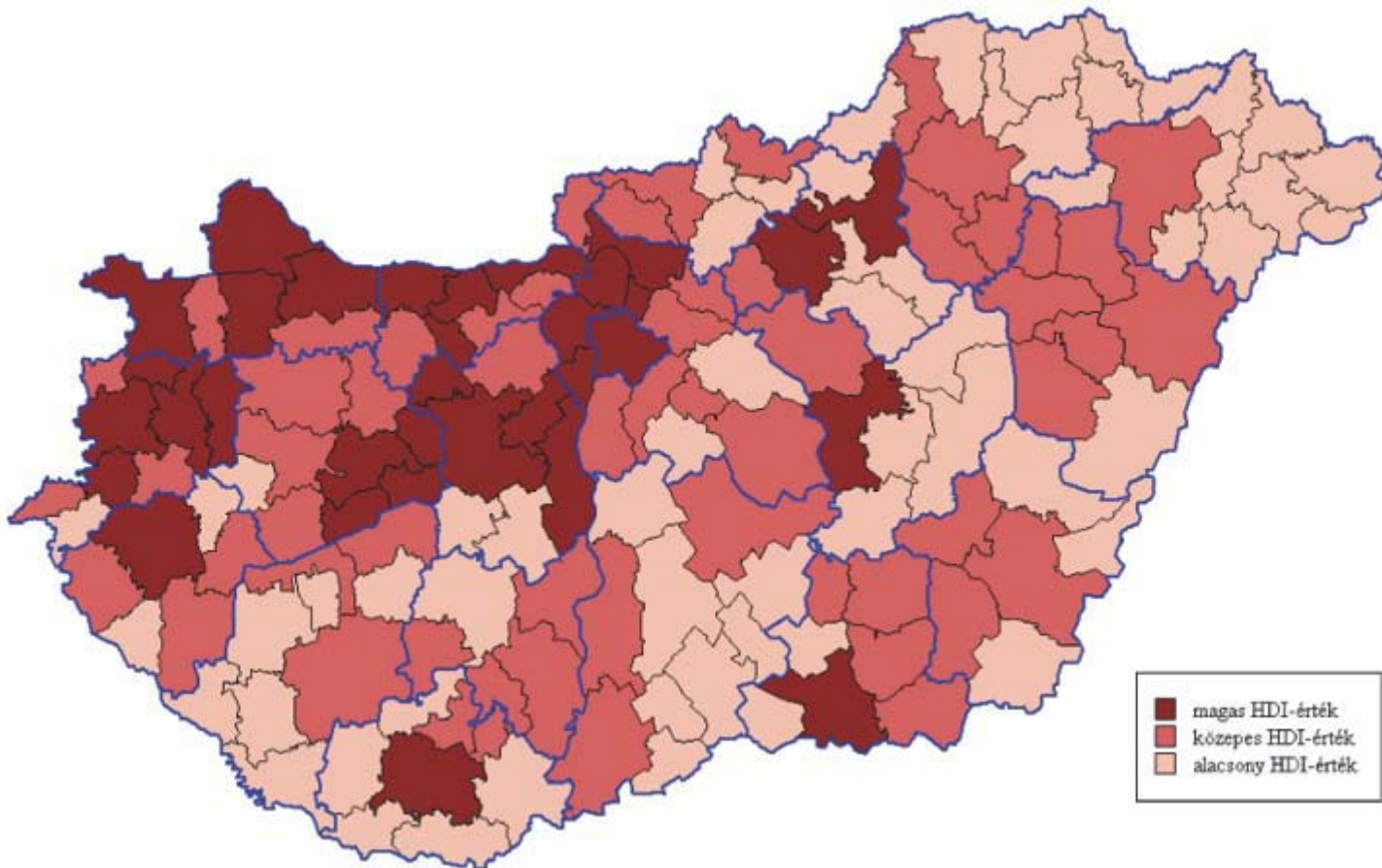
Megyék sorrendje az egy főre jutó GDP alapján



A magyarországi kistérségek besorolása fejlettségük szerint

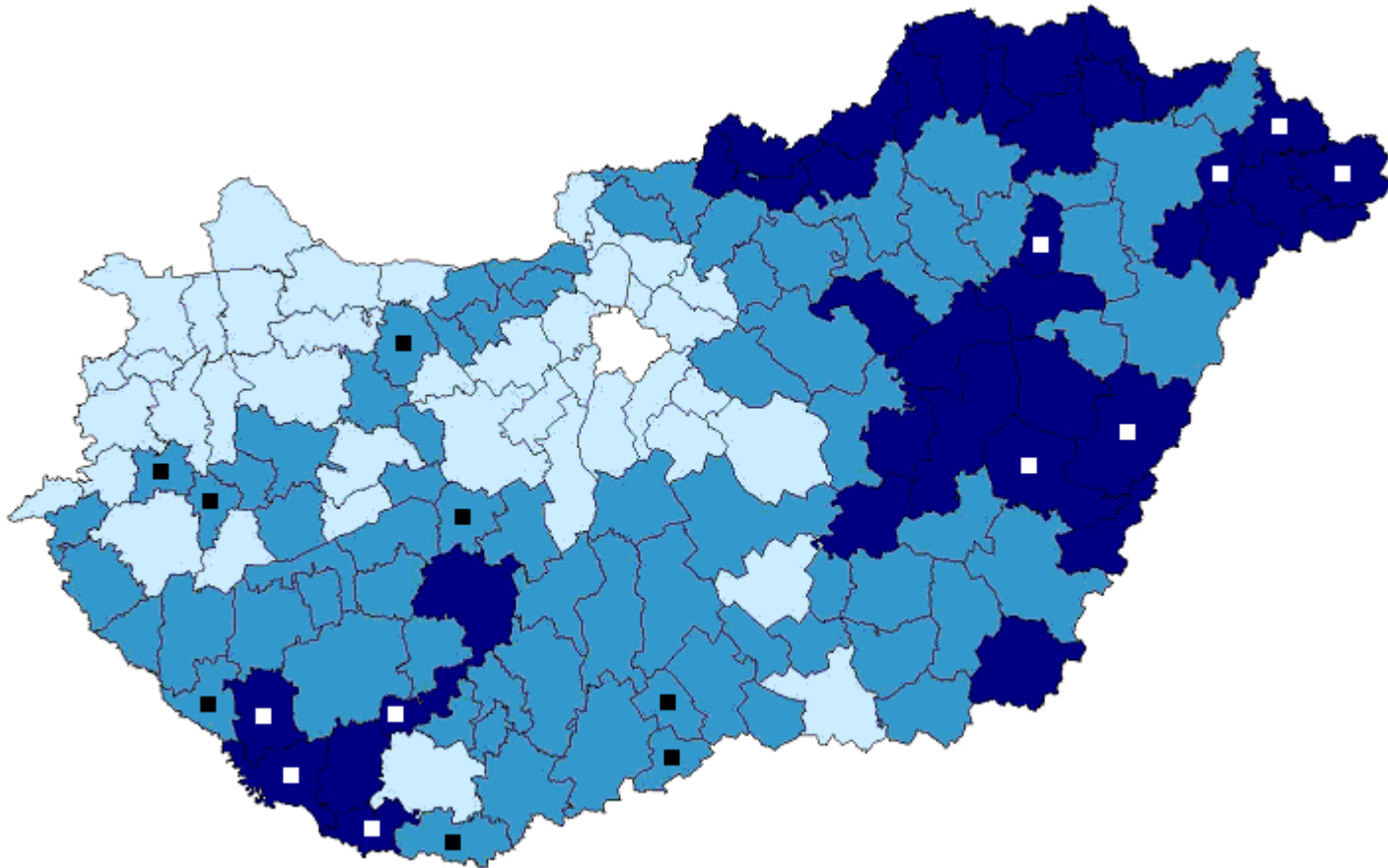
(Területi statisztikai évkönyv 2009. KSH Bp.)

Kettészakadt az ország! Van egy Balaton feletti országrész és van az egyéb.



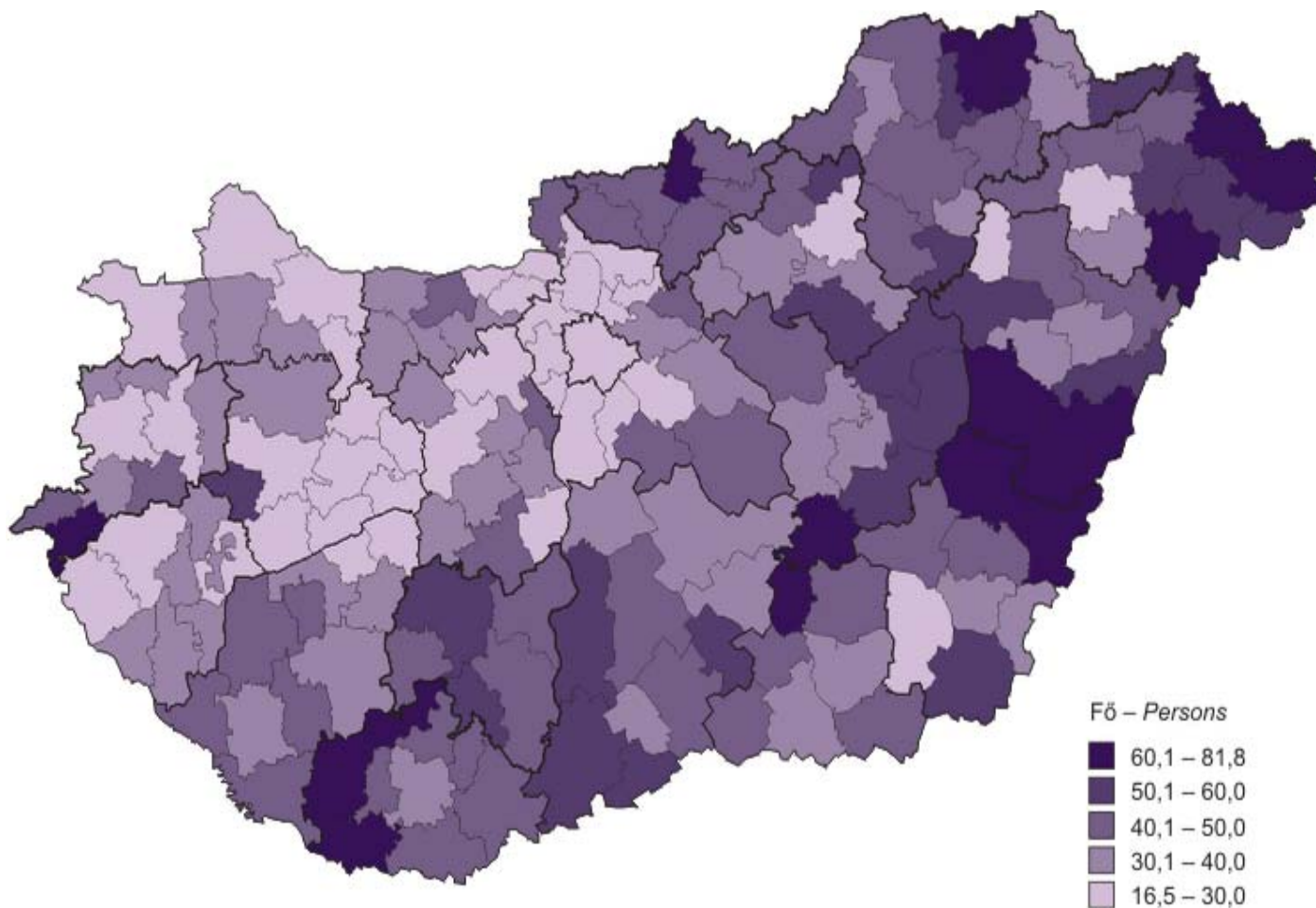
A munkanélküliség eloszlása, 1990–2003.

Ugyanaz a kettészakadás, csak más jellemző szerint.



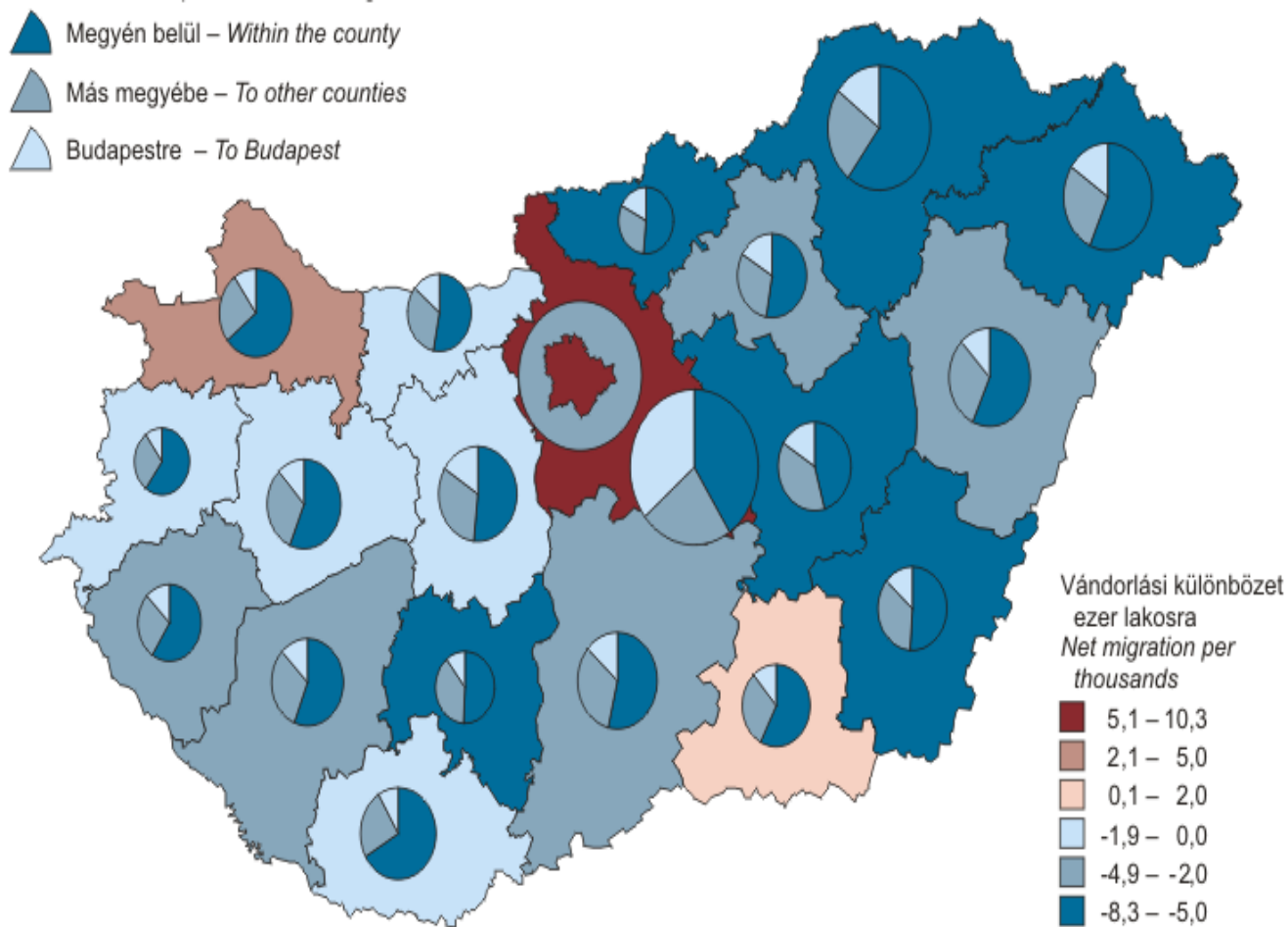
A közgyógyellátási igazolványok száma 1000 lakosra (2009.)

Ugyanaz a kettészakadás, csak más jellemző szerint!



A belföldi vándorlás különbözete, 1000 lakosra 2009.
Az előbbi különbségek szívó hatása a főváros felé, sajnos nagyon egyértelmű!

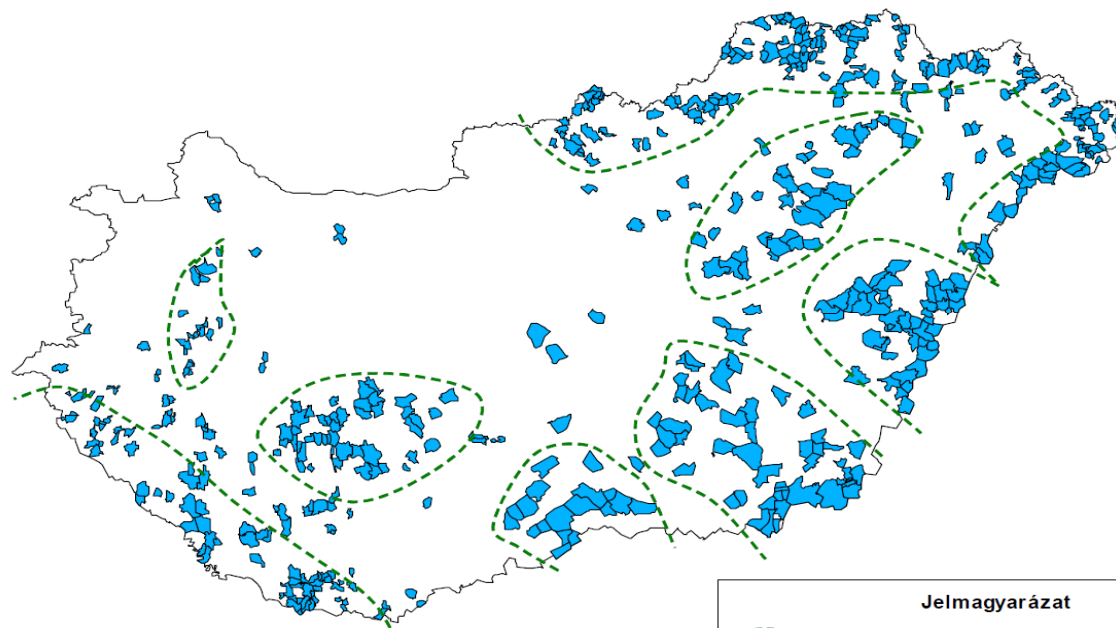
A sötétebb kék területek a vesztesek, a barna a nyertes! Bármilyen szempontból nézzük,
mindig ugyanazt kapjuk.



A kettészakadt ország, itt a leszakadó országrész bemutatásával

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

Társadalmi-gazdasági szempontból leszakadó települések



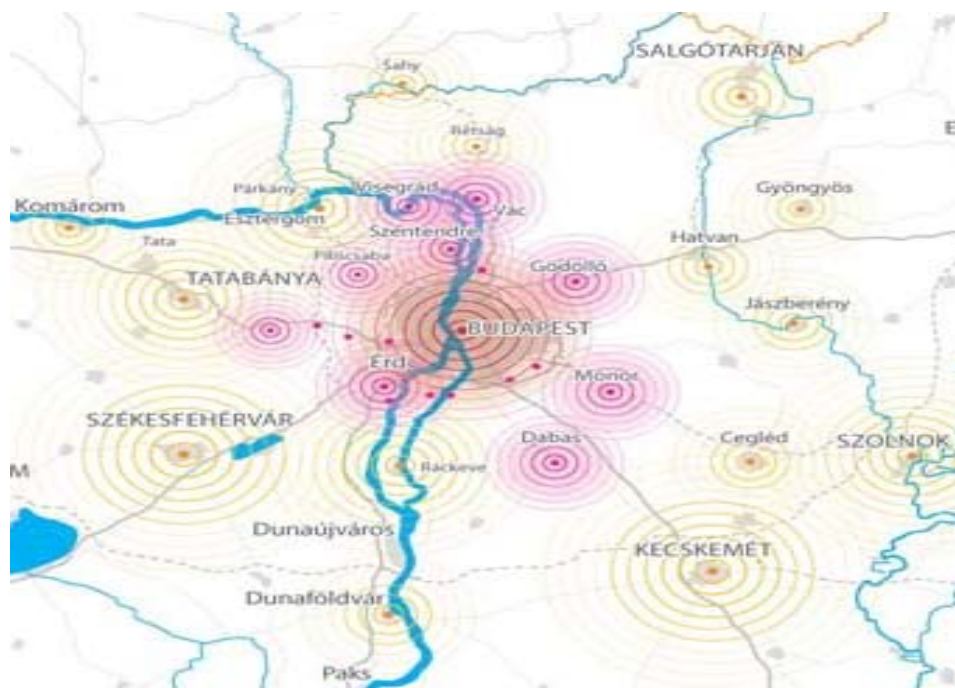
Jelmagyarázat

- Külső, belső periferiák
- társadalmi-gazdasági szempontból elmaradott (2006) és egyben önhibáján kívül hátrányos helyzetű település (2005)

Egy vízió az előbbiek folytatására, kiterjesztésére, kicsúcsosítására: az 5 millió lakosságú főváros ideológiája

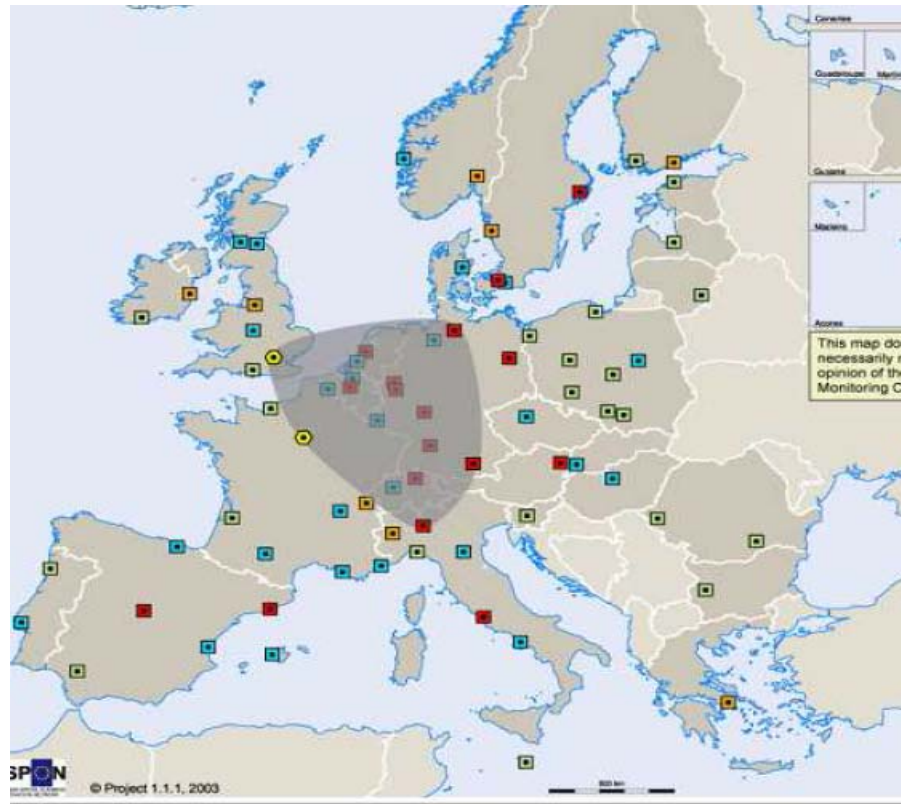
Az új, Nagy-Budapest lefoglalja majd a Komárom-Székesfehérvár-Dunaföldvár-
Kecskemét-Szolnok-Salgótarján határvonalon belőli területet.



**Létrejön egy városállam, egy 5 milliós metropolisz a 9 milliós országban?
A többiek pedig megint maradnak a futottak még kategóriában, a főváros
nyűgjeként!**



A globális városversenyben az EU Bécsnek a MEGA 1.,
míg Budapestnek csak a MEGA 3. kategóriát jósolná!

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



-  Globális csomópont
-  MEGA 1. kategória
-  MEGA 2. kategória
-  MEGA 3. kategória
-  MEGA 4. kategória

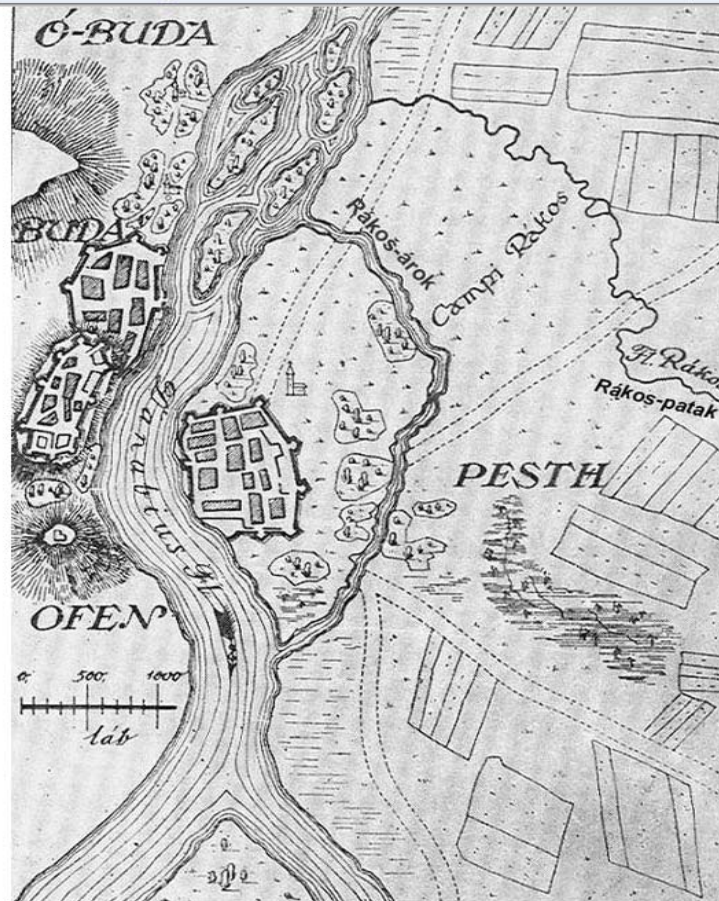
Pentagon terület



Forrás: EUROSTAT, Nem
Statisztikai Hivatalok, Nem
Szakértők
ESPON adatbázis

Pedig volt ilyen picike is!

<http://www.budapestcity.org/02-tortenet/index-hu.htm>



A Rákospalota Mikoviny Sámuel 1737-es térképén
(kép: Dunai Szigetek)

Aztán egyre nőtt!

A fővárosi határok egyre kintebb! Meddig?



Módszerek (?)

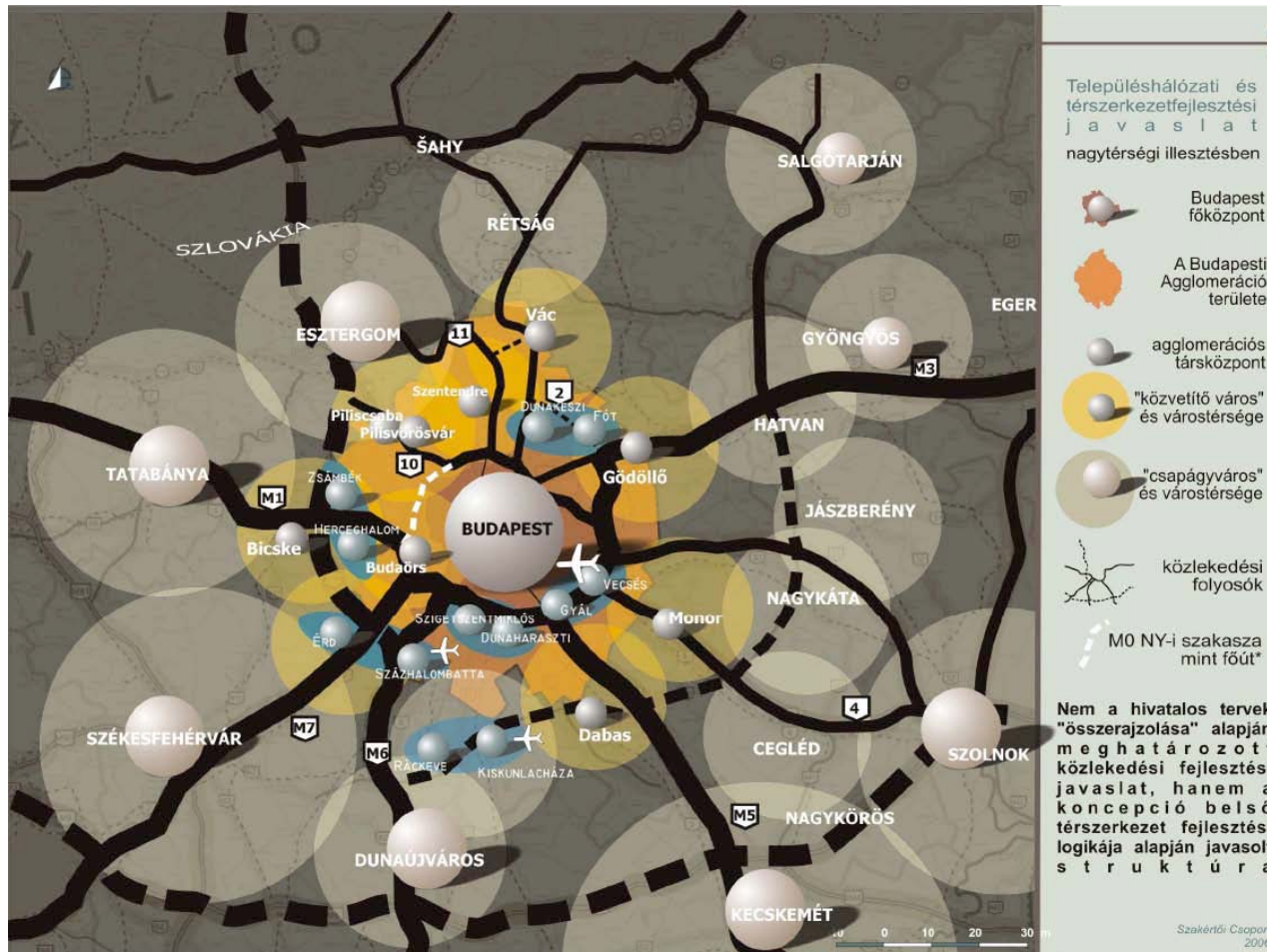
Túl Nagy-Budapest, mely túl kicsi

<http://nol.hu/velemeny/lap-20081024-20081024-42>

- „Budapest 1873-as kialakításakor az akkori vezetők a gombhoz varrták a kabátot. Céljuk a Monarchia társfővárosi szerepére méltó, a nemzet nagyságát kifejező világváros létrehozása volt, két és fél, akkori adottságaik szerint erre nem teljesen megfelelő város fölhasználásával.
- A világváros kialakításához az ország erőforrásait államilag fókuszálni kellett, így már az ország akkori területén sem jöhetett létre a fővárosnak valamilyen regionális ellensúlya.
- Ez az egyenlőtlen fejlődés egyre erősítette a városhatárok kiterjesztésének - már a századforduló idején megszületett - gondolatát. Ezt végül is 1950-ben valósították meg - meglehetősen autoriter keretek között, a korábbi vitákat és a szerves fejlődési folyamatokat figyelmen kívül hagyva.
- Az 1950-es, felülről megvalósított, és a korábbi fejlődésre fittyet hányó kiterjesztés oka tisztán politikai volt. Az egyik cél ismét egy nagyméretű és nagy lakosságszámú, a "szocializmust építő országhoz" méltó, reprezentatív város kialakítása volt.
- Milyen tanulságokat lehet ma levonni a fentiekből? Egyrészt azok a negatívumok, amelyektől az 1930-as években tartottak, jórészt bekövetkeztek. A fővároshoz csatolt települések nagyrészt elvesztették identitásukat, egyediségüket, sok esetben a központjukat is
- A döntéshozatal messze került a városlakóktól - a kerületek esetében éppen csak elérhető messzeségbe, mint egy átlagos megyei jogú város esetén, de a fővárosi önkormányzat már sztratoszferikus magasságokban lebeg a városlakók fölött. Ennek következtében a döntéshozók nem a lakók mindennapi problémáival és érdekeivel foglalkoznak, hiszen alig jutnak el hozzájuk ezekről információk, hanem más gondok kötik le az idejüket, inkább grandiózus, jobbára megvalósíthatatlan tervek készítésével bíbelődnek.
- Valahogy túl nagyra sikerült ez a város.”

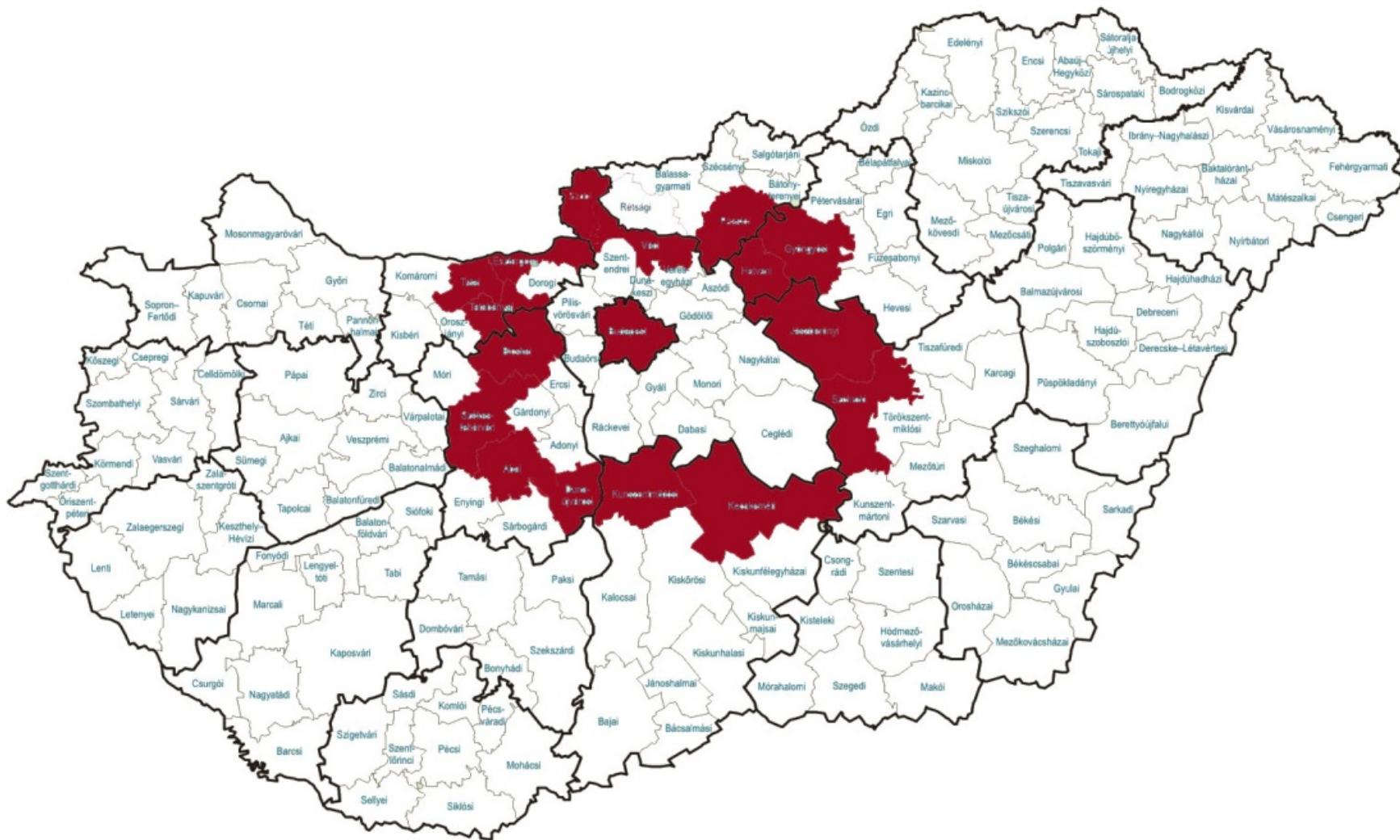
Mégis: „A csapágyvárosok” = növekedés még tovább

http://hetivalasz.hu/data/Konferenciak/konferencia_prezentaciok/kreativ2009/Beleznay_Eva.pdf



Mindez nem elég, növekedés még tovább: Közép-magyarországi gyűrű –csapágyvárosok

<http://www.polgariszemle.hu/app/data/P%E9cs-2007.ppt#277,1,1>. dia



Budapest, mint „A kis gömböc”

http://www.sk-szeged.hu/statikus_html/gyermekkonyvtar/mese/gomboc.htm

„Jő haza a szegény ember, hát nincs se asszony, se vacsora. Keresi, kiabálja: "Hé, asszony, hé, hol vagy, merre lettél?!" Kiabálta a leányait, hírük-poruk sem volt. Benézett az ágy alá, a kályha mögé, fölkajtatott minden zeget-zugot, nem voltak sehol. Aztán felment a padlásra, hátha ott vannak. Ott meglátja a kis gömböcöt. Gondolja magában, majd segít magán, levágja a kis gömböcöt, s lesz vacsora, ha nincs itthon az asszony. De ahogy odament, a kis gömböc mérgesen rákiáltott: - Mit, te is meg akarsz enni? Abból nem lesz semmi! - S hamm! - bekapta a szegény embert is.

No, hát az isten csudája volt eddig is, hogy a kis gömböc le nem szakadott; négyet még csak elbírt valahogy, de mikor a szegény embert is bekapta, puff, leszakadt s leesett.

Aztán elkezdett gurulni, legurult a létrán, ki az udvarra, az udvarból ki az utcára, ottan utolért egy sereg kapás embert s asszonyt, s azokat is bekapta; továbbgurult, ki az országútra, ott szembejött vele egy regiment katona, azt is bekapta. Még ez sem volt elég a telhetetlen gömböcnek.

Gurult tovább, s az út szélén bekapott egy kondásfiút, aki éppen javában ette a paprikás szalonnát. No, hanem a kondásfiúval megjárta. Egy jó hegyes, fanyelű bicska volt a kondásfiúnál, s amikor éppen bekapta, a kés megakadott a szájában, végighasította.

Egymás után ömlöttek ki a katonák, a kapás emberek, a szegény ember s a felesége meg a három leánya. Aztán futott mindenki, amerre látott.

Ott hagyták az árok szélén a kirepedt kis gömböcöt.

Ha a kis gömböc ki nem repedt volna, az én mesém is tovább tartott volna.”

Mint a rákos daganat!

Budapest határa eléri majd a déli magyar országhatárt?

Metropolisz térség alakul ki?

Esetleg városország, városállam? Budapestország?

Debrecen, Szeged, Pécs budapesti kerületekké válnak?

A vidéknek el kell fogadni azt, hogy különbségek mindig lesznek, a különbségek sohasem szüntethetők meg, ezért a vidéki lemaradás ellen semmit sem kell tenni, anyagiakat sem kell erre a célra áldozni?

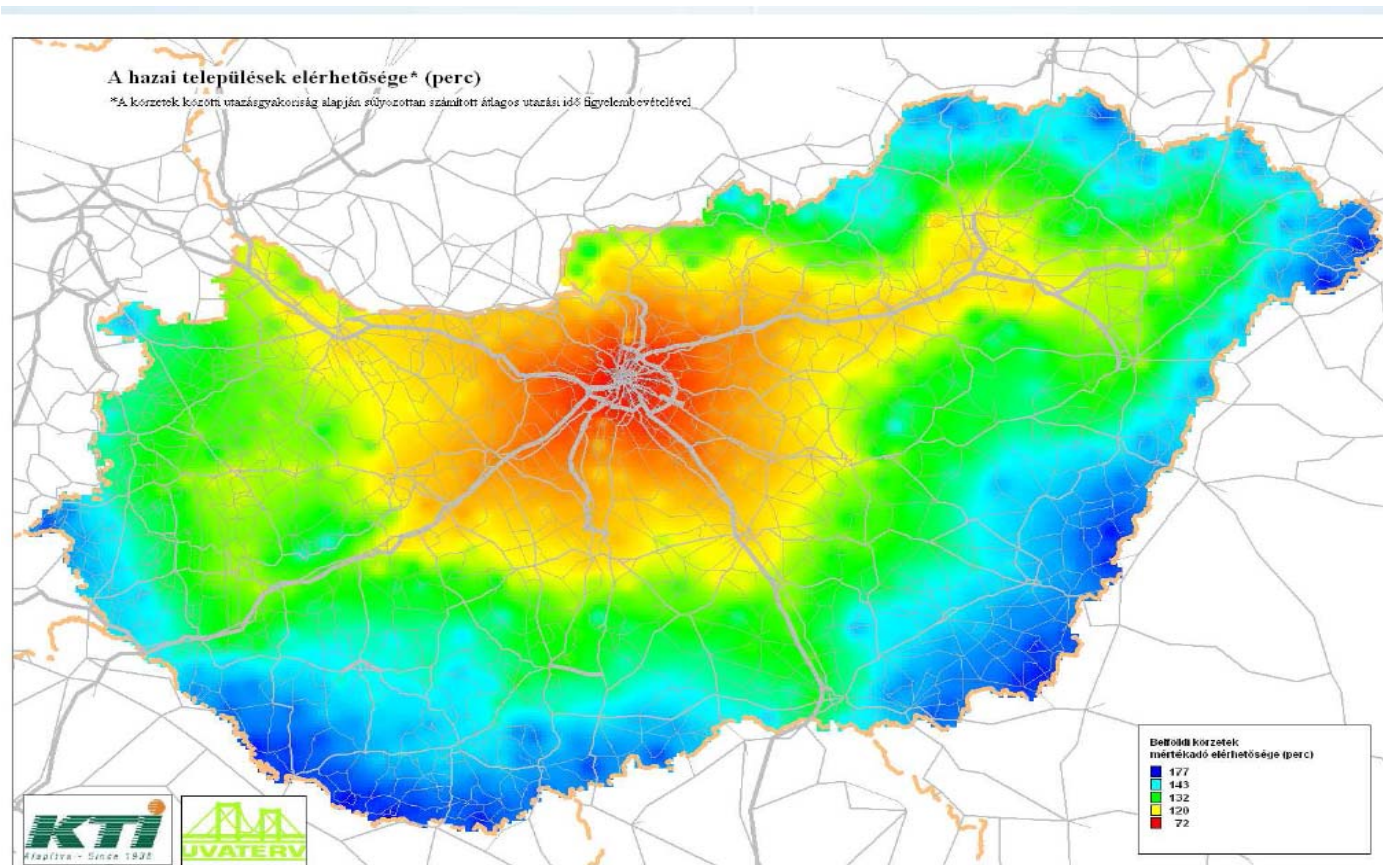
Miközben mindent meg kell tenni, hogy Budapest ne maradjon le Bécstől, kerül, amibe kerül?

Elfogadható a kettős mérce?

A hazai települések elérhetősége Budapestről, **avagy az eddigi úthálózat-fejlesztések hatása**

A gond: a hivatalos, az érvényben lévő koncepció erre erősít rá!

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



Mit lehet tenni az előbbi folyamat megállítására?

- Nyilvánvaló az, hogy a folyamat nem egyokú!
- Nyilvánvaló az, hogy a folyamat legfőbb oka az, hogy a döntések a fővárosban születnek, elsősorban a főváros érdekében, sokszor a fővárosi érdeket országosként eladva, becsomagolva.
- Nyilvánvaló az, hogy egy szakterület kevés a káros burjánzás leállítására.
- Nyilvánvaló az is, hogy minden szakmának tennie kellene azt, amit szakterületén belül megtehet, és a sok kicsi sokra megy elven, hátha sikerülne...
- Nem lehet leírni a fél országot! Hajdúböszörmény az Urálból nézve maga a Nyugat!

Nos, nézzük a közutas hozzájárulást!

Az alapelvek:

1. Az állami úthálózat az ország érhálózata, ideghálózata! Ha az erekkel, az idegekkel baj van, a test elpusztul!
2. Az elmúlt két évtizedben megszűnt a Szovjetunió, Csehszlovákia, Jugoszlávia, a Varsói Szerződés, a KGST. Magyarország a szocializmus építése helyett a kapitalista gazdaságfilozófiát vette át, a NATO és az EU tagja lett. Létrejött Közép-Európa! A magyar határok többé nem falak. Magyarországnak Európa közepének a közepén minden irányból átjárhatónak kell lennie!

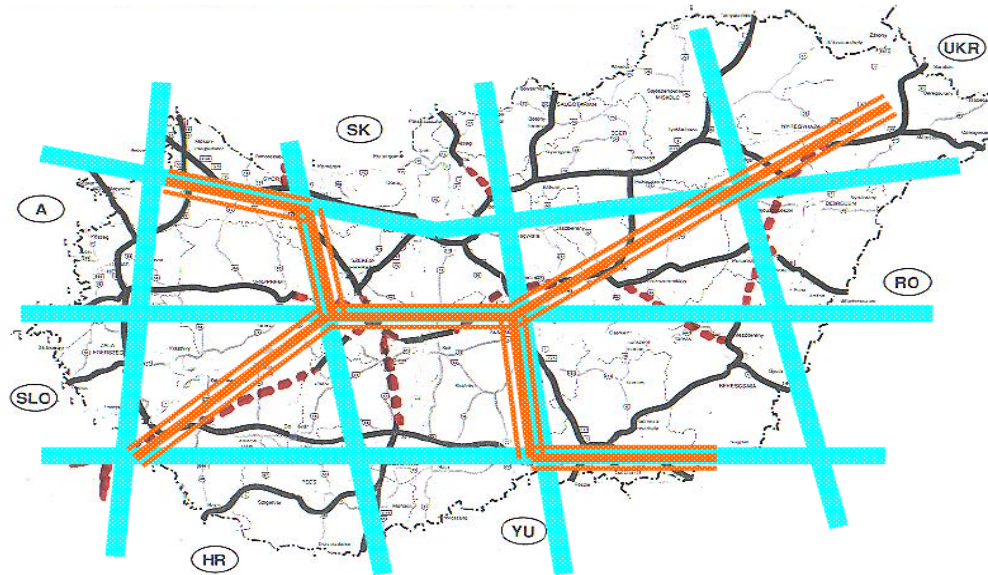
Van tehát egy csomó elemi változás. Az az úthálózat, amely kiszolgált az előző rendszert jó lesz az újnak is? Ha meghal egy öreg ember és érhálózatát halála után átoperálják egy fiatalba, mi lesz azzal?

Fleischer Tamás (MTA VKI) által 2002-ben (éppen 10 évvel ezelőtt) javasolt gyorsforgalmi úti szerkezet

http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf05/fleischer_competing-corridors_ukr-magy05.pdf

A világoskék vonalak szerinti szerkezet az elvi megoldás.

Figure 20
Draft of an alternative proposal for the structure of a long-term high-speed road network



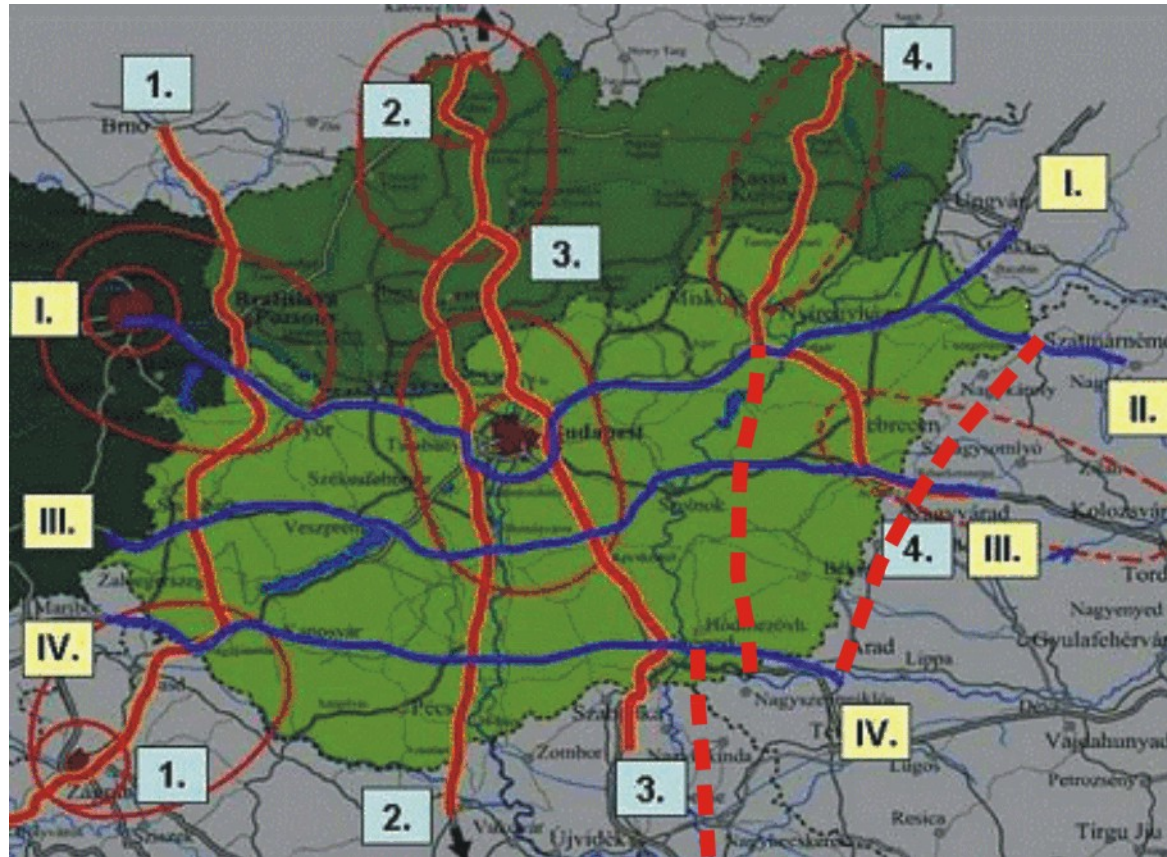
Source: Fleischer T. *et al.* (2002)

A raszteres gyorsforgalmi hálózat

(kék színűek a kelet-nyugat irányú, míg piros színűek az észak-déli irányú gyorsforgalmi utak)

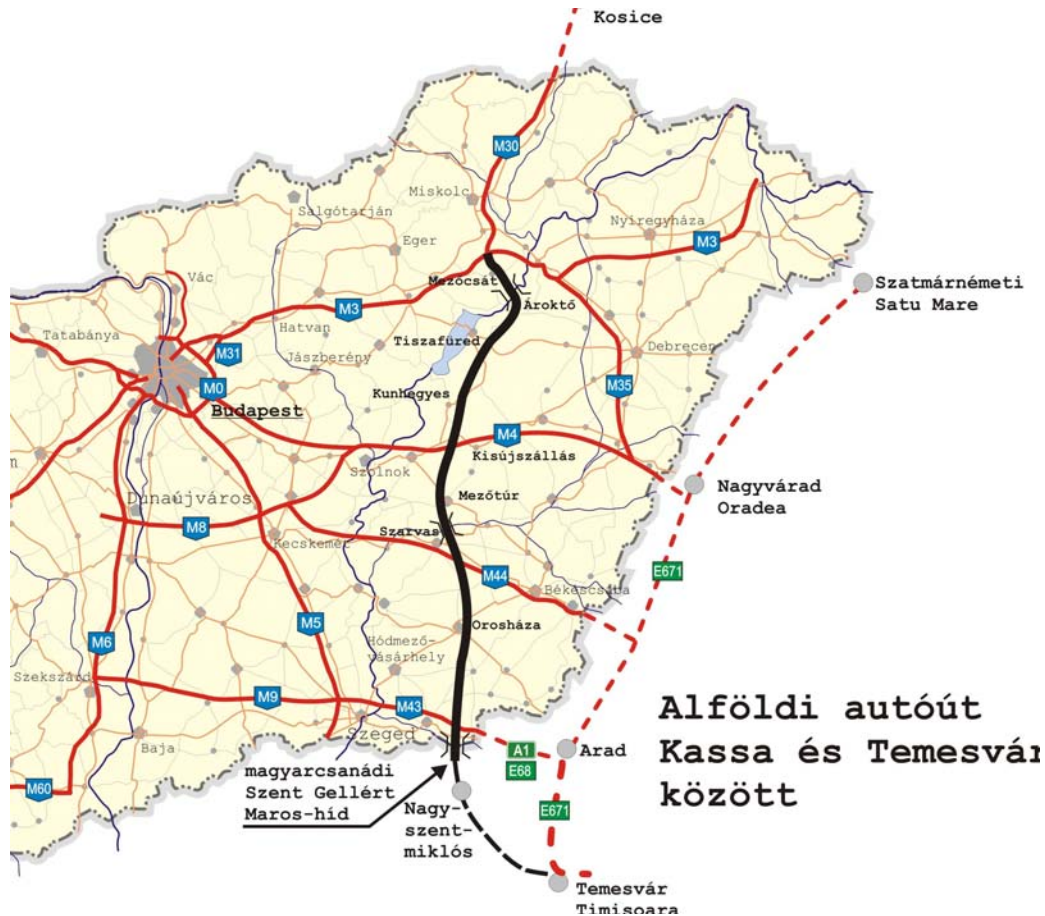
Ez az előbbi elvi szerkezet konkrét megvalósulása.

Fontos rámutatni: a gyorsforgalmi hálózatból csak egyetlen egy nincs még elfogadva, a magyarországi szaggatottal jelölt!



A javasolt Alföldi autót, a hiányzó gyorsforgalmi elem,

mely a lehető legnagyobb mértékben kikerüli a természetvédelmi és a Natura 2000 területeket. A vonal a magyar Alföld közepén haladna Kassa (Szlovákia 2. legnagyobb városa) és Temesvár (Románia 2. legnagyobb városa) között. A fejlett Európában ilyen városok között már autópálya halad.



A magyar autópálya és autóút hálózatra raszteres egyéb úthálózat illeszthető.

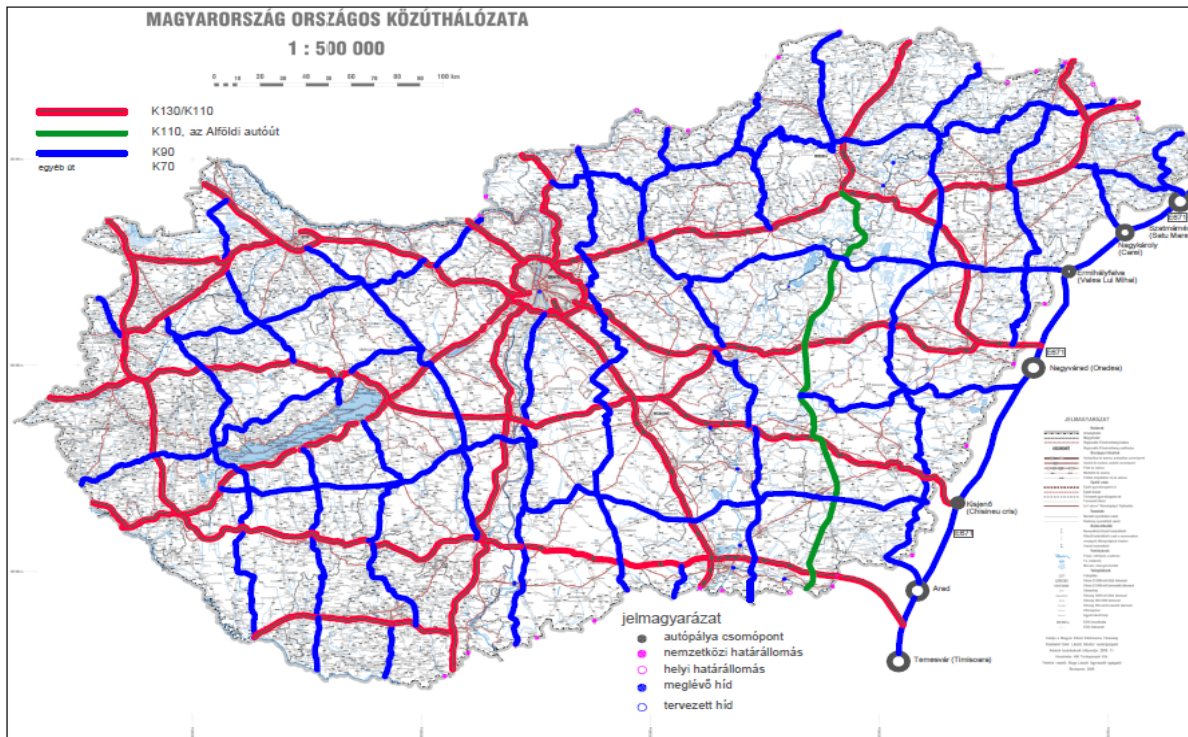
Az alábbi hálózatot az alábbi elvek szerint rajzoltam meg:

1. A meglévő állami úthálózatot használjam fel minél nagyobb mértékben, tehát új utat lehetőleg legkevesebbet kelljen építeni.
2. A költségek csökkentése miatt az induló raszteres hálózat a lehető legritkább legyen, amely azonban később a pénz függvényében sűríthető.
3. A kevés felhasználható pénz miatt a 30.000 km-nyi nem autópályás állami részhálózatot két kategóriára javaslom bontani. A 90 km/óra tervezési sebességű kék színű vonalakra, és a nem ábrázolt egyéb utakra, melyek kiépítését 70 km/óra értékre javaslom felvenni.
4. Az úthálózat fajtáját, sűrűségét szolgáltatásnak tekintem, és így szeretném ezen szolgáltatást az ország egész területén egyformára venni.
5. A kék vonalakat úgy vettem fel, hogy azok átmenjenek a meglévő és tervezett határállomásokon, az autópályák, autóutak csomópontjai és a folyami hidakon!
6. A kevés pénzt ezek felújítására javaslom először fordítani.
7. Természetesen a már meglévő, és nem raszteres irányú autópályák és főutak megmaradnak.
8. A feudális főút, mellékút, elsőrendű, másodrendű, esetleg harmadrendű főút fogalmakat teljes mértékben elhagyni javaslom. Az utakat csak funkcióik szerint javaslom elnevezni annak függvényében, hogy kiépítési sebességük és ezzel pl. a „kanyarok” sugara, 130 km/óra (autópálya), 110 km/óra (autóút), 90 illetve 70 km/óra vannak kiépítve. Így az útkategóriák száma lényegesen csökkenne. Az előbbi elnevezések teljesen anakronisztikusak, hiszen pl. Szegeden van kétsávos elsőrendű főút nagyon kis forgalommal és vannak 4-számjegyű mellékutak 4-sávos útként kiépítve sokkal nagyobb forgalommal terhelve (pl. Csongrádi sgt., Dorozsmai út). Az úthasználót különben sem érdekli a kezelő számára lényeges útkategorizálás.
9. Kéretik figyelembe venni azt, hogy az autópályák nem mennek be egy városba, nem kell azokhoz még csak közel sem menni, mert ezek szerepe a földrészek kapcsolatának a biztosítása. Egy mezőgazdasági út viszont menjen be a szomszédos falvakba!

Az előbbi gyorsforgalmi út alaphálózathoz illeszkedő egyéb állami raszteres úthálózat

A piros színűek: a gyorsforgalmi utak, zöld színű: az Alföldi autóút, kék színűek: a 90 km/óra tervezési sebességű utak, a nem színezett utak: a 70 km/óra tervezési sebességű utak. Mivel követtem a meglévő utak nyomvonalát, a valóságos raszter eltér ez elvi, négyszögletestől, mint amilyen pl. a new york-i Manhattan sakktáblaszerű úthálózata.

Teremtsünk egyenlő esélyt az ország bármely pontján!



Hogy van ez más szakterületeken?

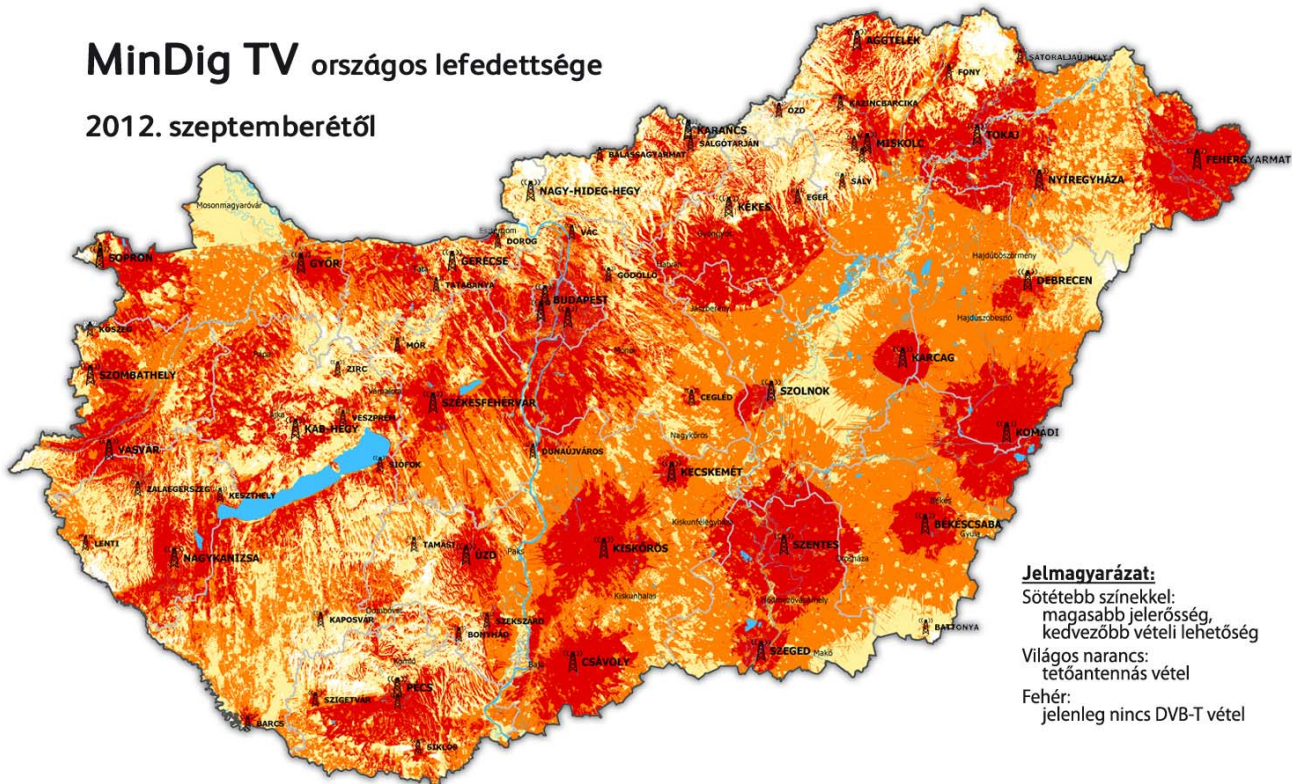
A továbbiakban néhány, a közúttól idegen szakterület, azon igyekezetét mutatom be, hogy miként akarják szolgáltatásukkal az országos lefedettséget, az országosan egységes esélyegyenlőséget, azaz a területi harmóniát elérni.

A MinDig TV igyekezete, mai helyzete

A világos sárga foltokon van még mit tenniük!

MinDig TV országos lefedettsége

2012. szeptemberétől



Jelmagyarázat:

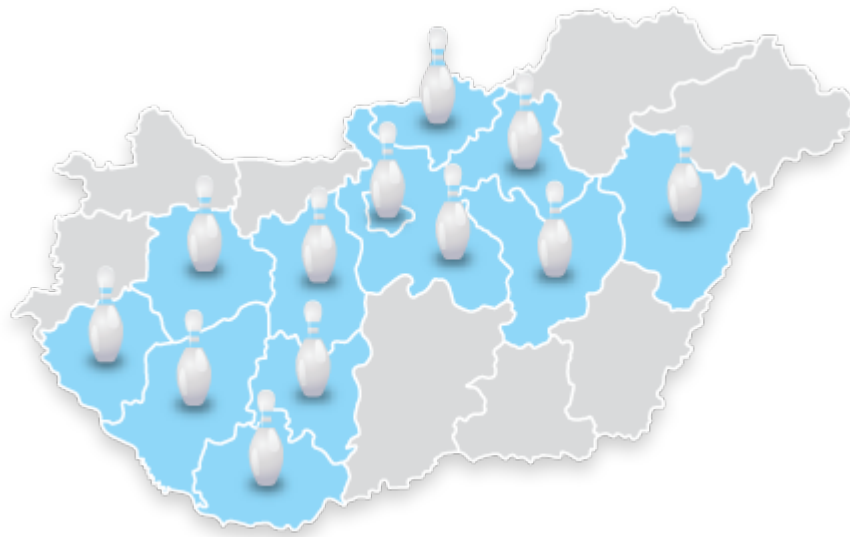
Sötétebb színekkel:
magasabb jelerősség,
kedvezőbb vételi lehetőség

Világos narancs:
tetőantennás vétel

Fehér:
jelenleg nincs DVB-T vétel

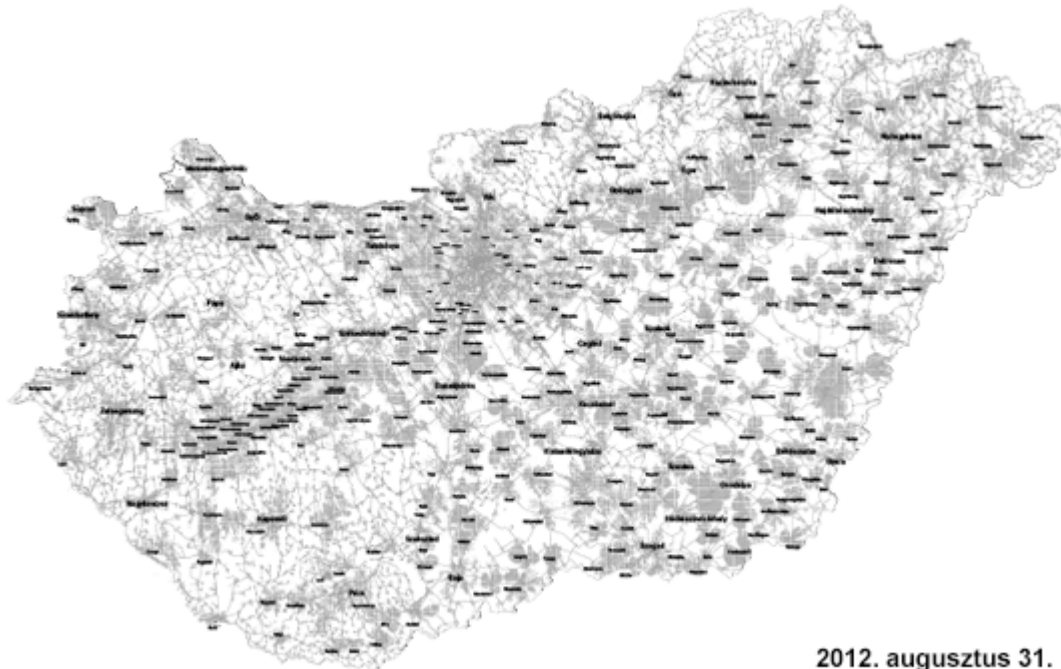
Egy mosdóeszközöket forgalmazó cég szerinti lefedettség

Ők termékeikkel még nem hódították meg a teljes országot.



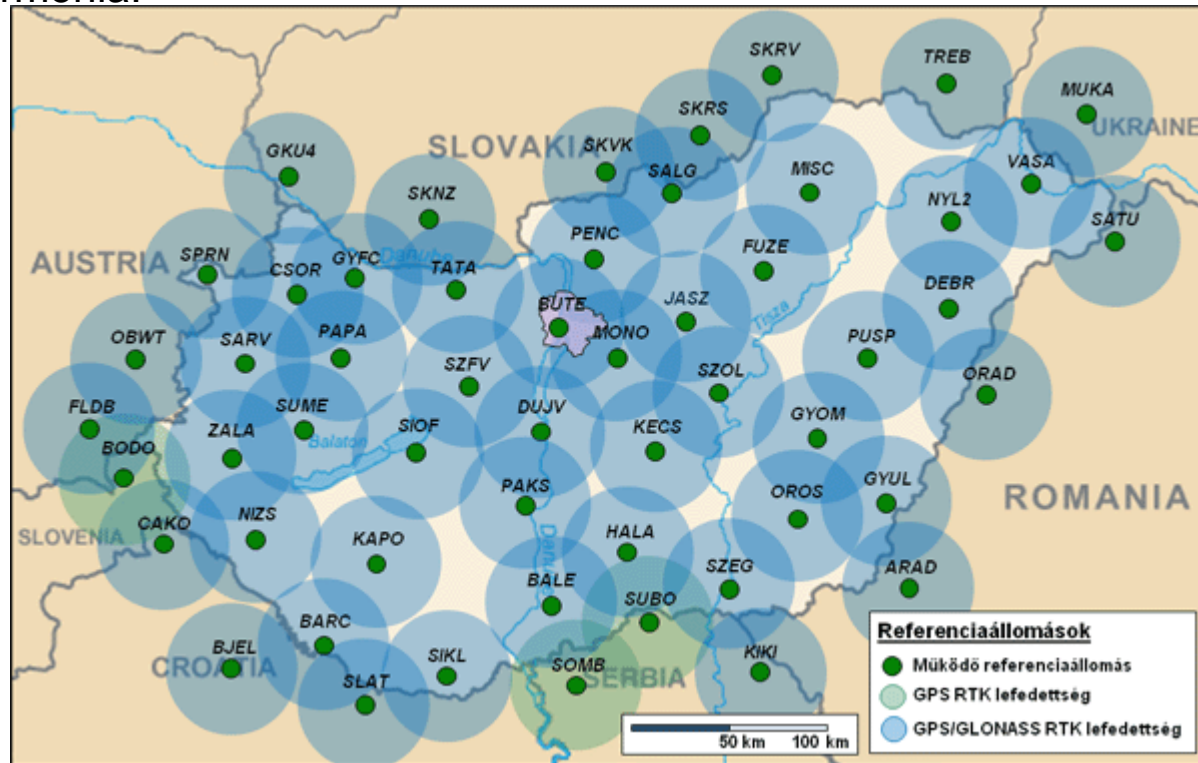
T-mobil lefedettség

Itt is sok még a fehér folt.

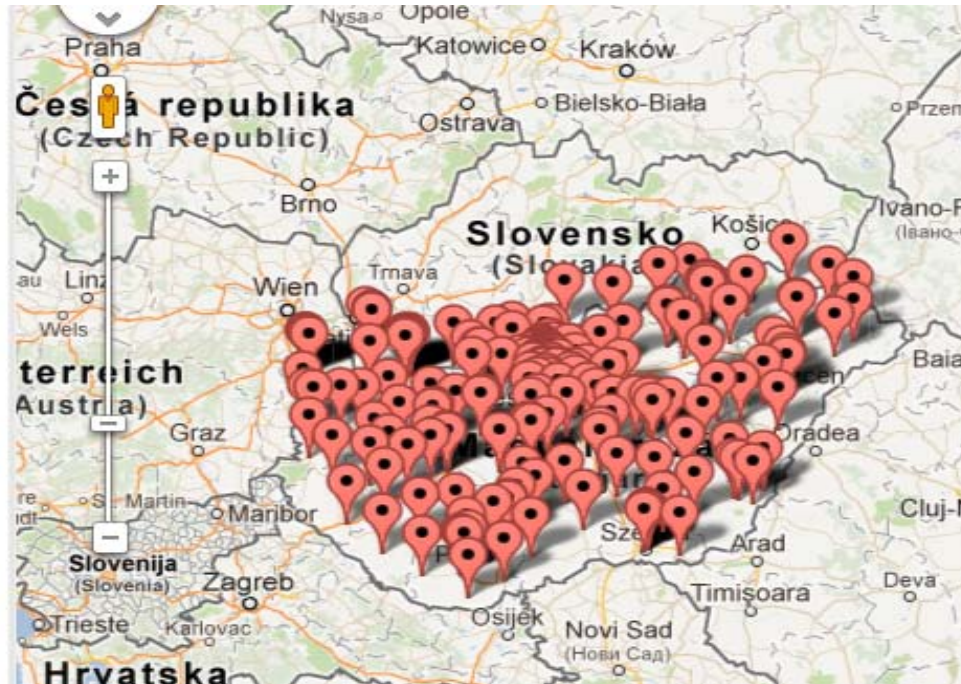


Egy ideálisnak nevezhető lefedettség (GNSS RTK)

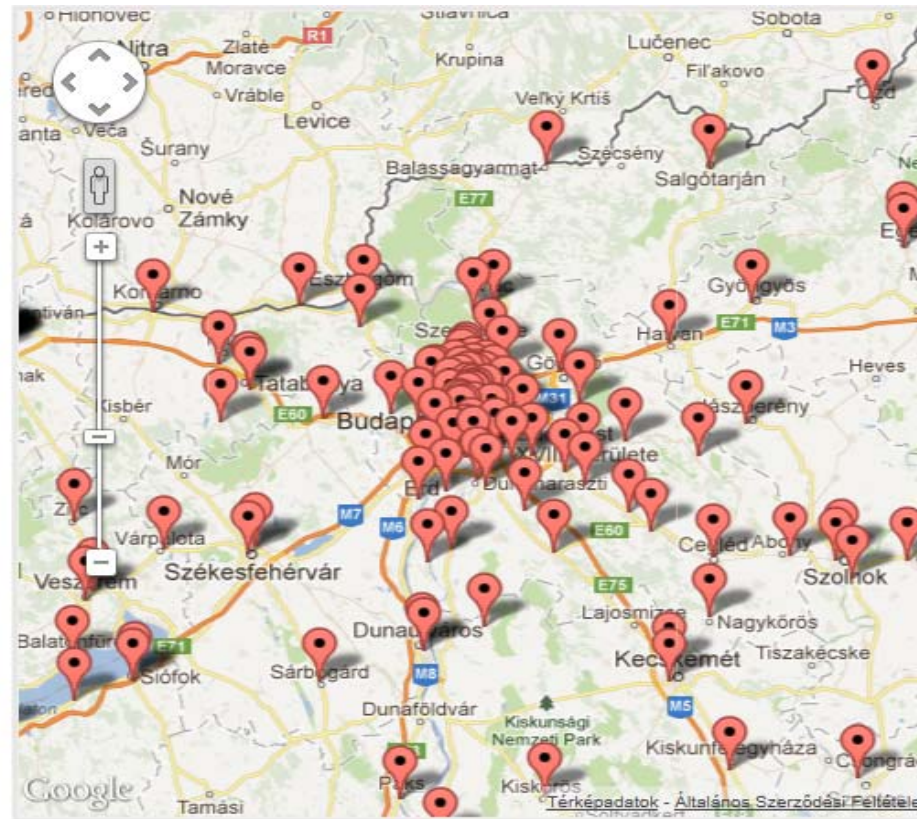
Valószínű az, hogy ilyesmire törekszik mindenki. A kórházak, az iskolák, a posták, a templomok eloszlásában. Az egyenletes lefedés, az egyenletes eloszlás maga a területi harmónia.



A Tesco áruházak területi eloszlása
Ebben a léptékben majdnem az előbbi tökéletesség látszik.



A Tesco áruházak fővárosi nagy tömörülése fényes bizonyítéka a fővárosiak jóval nagyobb fizetésének (valószínűleg itt élnek az elmúlt 20 év privatizációjának nyertesei!), vásárlóerejének, a rettenetesen torz magyar térszerkezetnek!



Teremtsünk egyenlő esélyt az ország minden pontján!

Az út, az úthálózat is egyfajta szolgáltatás!

A sugaras-gyűrűs hálózat esetén a gyorsforgalmi utak a főváros körül és nem Hajdúböszörmény körül sűrűsödnek, ami miatt a főváros számtalan gazdasági előnyhöz jut.

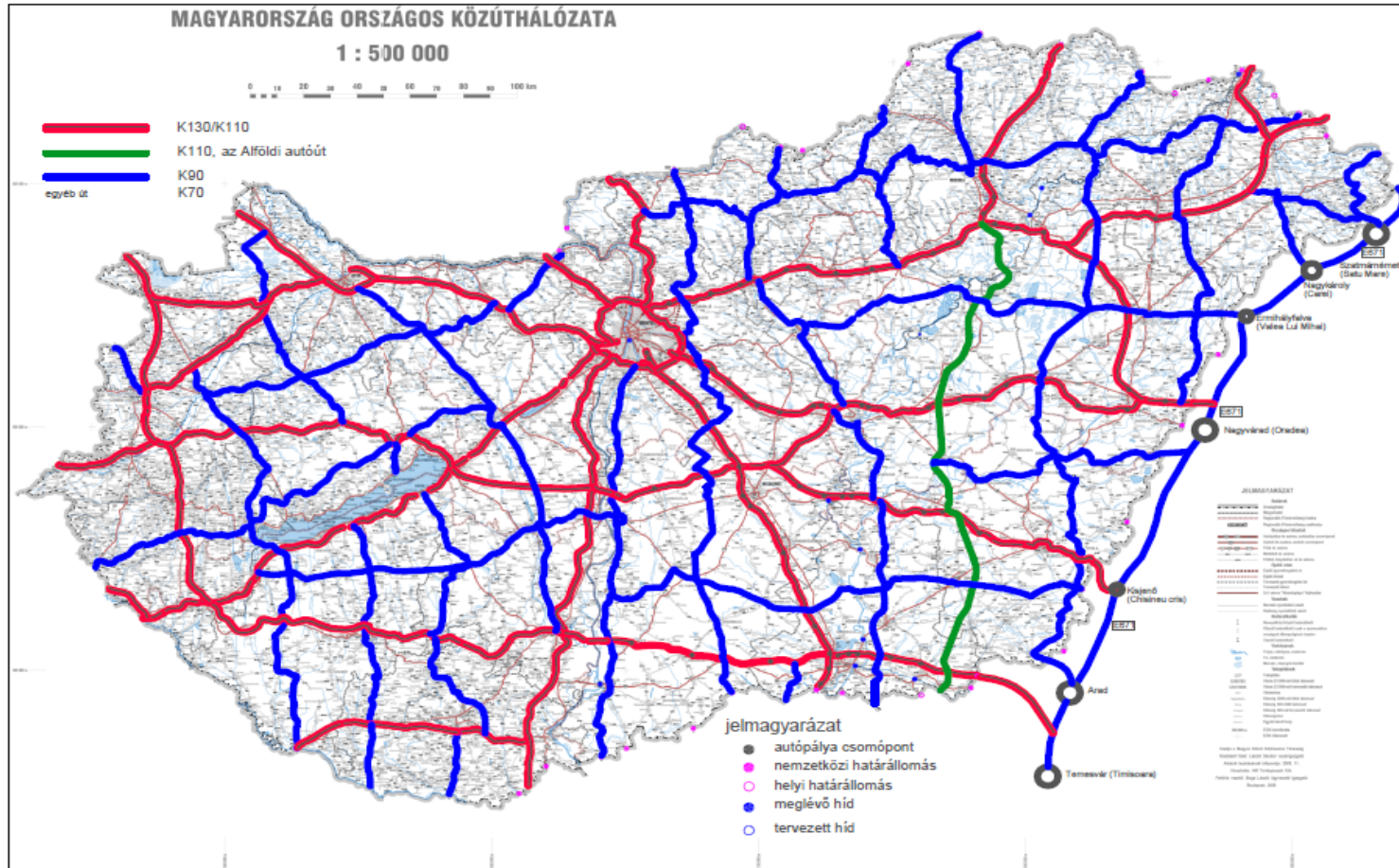
Erre a sugaras-gyűrűs hálózat elemeinek, a főváros közeli autópályák tervezett többsávosítása ismét rá fog erősíteni.

Lehessen Hajdúböszörményben ugyanazokat a szolgáltatásokat elérni, megkapni, mint Budapesten!

Ehhez ajánlom a közutas szakma részéről a raszteres, magyar érdekű úthálózatot.

Az azonos esélyt és így területi harmóniát teremtő úthálózat.

Elveiben híven a 10 évvel ezelőtti elvi elképzeléshez, de a földrajzi kötöttségekhez igazítva. Természetesen hasonló, esetleg nagyobb kék vonal sűrűségű hálózat is elképzelhető, igazodva az ország teherbíró képességéhez, felhasználva a meglévő hálózat elemeit, azokat felújítva.



Mi mások véleménye a jelenségről?
Egyetértünk az alábbi mondattal?
Nem ez lenne a területi harmonizáció?

**„Szabályozni kell a túlzásúft területek növekedését,
és korlátokat kell állítani azoknak, amelyek túl gyorsan fejlődnek;
illetve azoknak a térségeknek kell esélyt adni, amelyek ettől
lemaradva fejlődnek”**

(Európai Regionális Charta)

<http://rgdi.sze.hu/downloadmanager/index/id/466/m/2307>

A területfejlesztők, településfejlesztők beavatkozási lehetősége

Készül a Nemzeti Közlekedési, Közlekedésfejlesztési Stratégia, az NKS.

Ebben időben vegyük észre a főváros érdekű fejlesztéseket és igyekezzünk azokat kigyomlálni valamennyi vidéki magyar állampolgár nevében.

Ez nem főváros ellenesség, hanem az egyre gyorsuló rákos folyamat megfékezése lenne. A főváros már ma is egy környezetébe nem illő vízfej, mely a városok versenyében saját fejlesztésére beáldozza a magyar vidéket.

Nagyon fontos lenne az is, ha az úthálózat fejlesztés egyik fő szempontja Magyarország hatalmas, meglévő területi különbségeinek csökkentése, majd felszámolása lenne.

A területi különbségekről a hajdúböszörményi konferencián megjelentek sokat tudnak, ezért bízom megértő támogatásukban, mely megnyilvánulhat az NKS teljes készítési folyamatának ellenőrzésében.