

Osztott pályás négysávosítás
Befellegzett a gyorsútnak
dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

Az alábbi két utólagos kiegészítésben kérem, szíveskedjenek a gyorsutas folyamat időrendjére – a fogalom bevezetésére, majd kivezetésére - és annak elfogadtatási folyamatára, főleg a módszerére figyelni.

XX

Az 1. sz. módosítás

Az Országgyűlési Könyvtár Szakreferenci Osztály szakreferense, Horváth Eszter úrnő, kérésemre volt szíves megtalálni és elküldeni a gyorsút törvényi kivezetését.

Ezt most is köszönöm! Így a dolgozatcímem második sorában levettem a kérdőjelet. Az alábbi tények megszüntették a dolgozatomban található bizonytalanságokat a gyorsúttal kapcsolatban. Próbáljuk meg minél hamarabb elfelejteni. Élt 3 évet, béke poraira!

Maradjon meg egy szakmai tévelygésként, mely a hazai mérnökség bevonásával megúszható lett volna.

A lényeg, a törlés:

2018. évi XCVIII. törvény¶

az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról¶

1. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosítása¶

¶ Kihirdetve: 2018. XII. 15. ¶

13. § A Kkt.¶

a) a 11/B. § (2) bekezdés a) pontjában az „új autópályák, autóutak és gyorsutak” szövegrész helyébe az „új autópályák és autóutak” szöveg,¶

b) a 11/B. § (2) bekezdés b) pontjában a „gyorsút, autóúttá vagy autópályává, autóút, autópályává történő átépítése” szövegrész helyébe az „autóút, autópályává történő átépítése” szöveg,¶

Ez a törlés!

g) a 42/A. § (1) bekezdés a) pontjában az „autópálya, autóút, gyorsút és főútvonal esetén” szövegrész helyébe az „autópálya, autóút és főútvonal esetén” szöveg,¶

5. A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény módosítása¶

34. § A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény¶

a) 2. § a) pontjában az „1. számú melléklet szerinti autópályák, autóutak és gyorsutak” szövegrész helyébe az „1. számú melléklet szerinti autópályák és autóutak” szöveg,¶

Továbbá:

Amikor még volt gyorsút:

Vajon kik fogalmazták meg, kik bizonyították be a Kormánynak azt, hogy nincs élet a gyorsút nélkül? A tiltakozó szakma?

2015. XII. 15.



Már ez is nagyon korán eldöntött, teljesen függetlenül, lesajnálva a szakma ellenállását!

2016. II. 5.

- Magyar Út- és Vasúti Társaság (MAÚT) szakbizottság felállításával elkészítette „A gyorsforgalmi úthálózat regionális szerepű Gyorsútjainak tervezési jellemzői” című tervezési útmutatót a műszaki szabályozási környezet biztosítására
 - A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) 2016. február 5-én elrendelte (KIF/26775-1/2015-NFM) a Tervezési útmutató használatát a gyorsutakra vonatkozóan, mely egyben felmentést jelentett a Közutak tervezése c. (ÚT 2-1.201) útiügyi műszaki előírás alól.
- Budapest, 2016. november 24. KÖZÖS DOLGAINK – beszélgetések a szakmáról 2

Kik voltak e „szakbizottság” tagjai? Ugye nem ugyanazok, akik a négysávos, osztott pályás új ÚME kidolgozói? Ha esetleg igen, akkor ez a „szakbizottság” mindenre jó, sőt még annak az ellenkezőjére is? Hol és hogyan vette a „szakbizottság” figyelembe a szakmai ellenállást? Mi ennek az írásos nyoma?

Ki is volt az előbbi tervezési útmutató megrendelője?



Bizony a MMK Közlekedési Tagozata! Vajon ők is fizették a remekművet? Hogy maradt ki a minisztérium, amikor az „ötlet” onnan származik? Miért volt szükség erre a testcselepre?

Egy másik – hihetőbb - változat szerint:

„Ezzel párhuzamosan a MAÚT szakmai bizottsága a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ megbízásából kidolgozta „A gyorsforgalmi úthálózat regionális szerepű Gyorsútjainak tervezési jellemzői” útmutatót”

<http://195.228.96.132/hu/node/553>

2016. II. 15.

„Az új gyorsforgalmi útkategória, a „gyorsút” bevezetéséről és alkalmazásának lehetőségéről szóló 1784/2015. (X.30.) Korm. határozatban foglaltak szerint a Kormány egyetért az új gyorsforgalmi útkategória („gyorsút) bevezetésével.”

Fentiek alapján, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által, 2016. február 15-én **aláírásra került „A gyorsforgalmi úthálózat regionális szerepű Gyorsútjainak tervezési jellemzői” címen elkészült tervezési útmutató.”**

<http://www.fomterv.hu/mmk/ertesitesek>

Miféle szakmai egyeztetések folyhattak 2015. X. 30. és 2016. II. 15. között? Hol van ennek nyoma?

2016. áprilisi egyeztetés

Kik vettek részt a munkában?

Résztevő szervezetek: NFM, NKH, KKK, MK NZrt., NIF Zrt., MAÚT

Látható: csupa olyan szervezet, melynek a léte függ a minisztériumtól! El lehet képzelni, hogy milyen keményen fejthették az ellenvéleményüket!

Miután a Kormány döntött, miután elkészült a tervezési útmutató, miután azt a minisztérium aláírásával elfogadta, kezdődött az egyeztetés!

Nem tévesztett itt valaki sorrendet?

Ők azonnal és önként az ügy mellé álltak?

De akkor ki tiltakozott a gyorsút bevezetése ellen, amiről a minisztérium előbb idézett levele szól? Hol lehet elérni e szervezetek véleményét? Csak nem titkosak?

Még egy alátámasztás nélküli szűkítés:

Szintbeni csomópontok

Közbenső körforgalmú csomópontként kizárólag turbó kör alkalmazható.

Kik voltak a bizottságban, mint „forgalmász tudósok”?

Érdekes az, hogy a MK Közlekedési Tagozat honlapján nem található meg Vass Gábor úr előadása, pedig az a Makadám klubban hangzott el, a Közlekedési Tagozat rendezvényén.

Így nyilván azt sem tudhatjuk meg, hogy az ottani hallgatóságnak mi volt a véleménye az egészről! Mi ez, ha nem AZ INFORMÁCIÓ ELHALLGATÁSA?

2016. V. 10-12.



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

„Gyorsutak”

Holnapy László
főosztályvezető, titkárságvezető
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Parlamentari Államtitkárság

Közlekedésfejlesztés Magyarországon Konferencia

Balatonföldvár, 2016. május 10-12.

<http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/balatonfoldvar-2016/19-Holnapy-Laszlo.pdf>

Az előadás részét képezi a mintaszakaszok bemutatása.

A mintaszakaszok zöménél szinte sehol sincs szintbeni körforgalom. Általánosan uralkodott már akkor is a különszintű csomópont. Az az ember érzése, hogy gyorsútból valójában már az elején is csak egyfajta létezett, csak a mindenütt különszintű csomópontos változat.

A körforgalmas csak egy alibi változatnak készült, csak egy parasztvakítás, melyet szinte sehol sem használtak! Egy újabb csel áldozatai lettünk!

Sajnos semmi nyoma nincs annak, hogy a konferencia miként fogadta a főosztályvezetői előadást! Soha nem fogjuk megtudni, hogy utána keletkezett-e vita! Ki, miféle véleményének adott hangot. Voltak-e ellenvélemények?

2016. V. 10. és 2017. XII. 12.

Sajnos semmi információ sincs arról, hogy mi is történhetett. Érdekes időszak lehetett, mert a gyorsút a csúcsról a lemenő ágba került. Mitől? Kitől?

2017. XII. 12.

„A 2003. évi CXXVIII. törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről

Hatályos: 2017.06.23 - 2017.12.11 http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=76353.339329 még tartalmazta a gyorsutakat, a 2017.12.12 állapotban már nem szerepel.”

(L. a minisztérium levelét)

Az időrendből nyilvánvaló: a két év végig a szakmai nyilvánosság kizárásával, mellőzésével telt el.

A szűkebb körű egyeztetéseken a minisztériumtól egzisztenciálisan függő, kiszolgáltatott szervezetek emberei vettek részt.

A velük való egyeztetéseket is megelőzte szinte minden alkalommal valamely magasabb szintű határozat, rendelet, melyekkel ezután már csak egyet lehetett és kellett érteni. Folyamatosnak mondható a kényszerhelyzetbe hozás.

Eltelt 1967-2015 (az utolsó építési év) között 48 év, valamint 1967-2019 közti 52 év, mely alatt sem tudott elkészülni a mindössze 20 km-nyi hosszúságú Csongrád-Csanád megyei útszakasz, mely ma is Canossa-t jár.

Az érintett városok

SZEGED



https://www.google.com/search?rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&q=szeged&tbm=isch&source=univ&sa=X&ved=2ahUKEwim8eKAqLriAhUNqIsKHfc0Bc0QsAR6BAgJEAE&biw=1360&bih=657#imgrc=cHVCgelULGH9gM:

https://www.google.com/search?q=szte&rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiCrYjarriAhUu-yoKHaBwC28Q_AUIDigB&biw=1360&bih=657#imgrc=4rz-XIOIXInAHM:

Szeged megyei jogú város, Magyarország harmadik legnépesebb városa, a Dél-Alföld legnagyobb városa, Csongrád megye és a Szegedi járás székhelye a Tisza és a Maros találkozásánál. A terület az újkőkor óta lakott. A várost először 1183-ban említik.

https://www.google.com/search?q=szeged&rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&oq=szeged&aqs=chrome..69i57j0l2j69i60l2j69i61.2351j0j8&sourceid=chrome&ie=UTF-8

Lélekszám: 161 ezer.

<https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged>

HÓDMEZŐVÁSÁRHELY



Református Főgimnázium, ahol Németh László tanított.



Feketesas Szálló a főtéren



<https://szeged.hu/hirek/22991/atadtak-a-47-es-ut-hodmezovasarhelyi-elkerulo-szakaszat>

A körhíd a 47 sz. főút és a vasútvonal fölött; fölfelé megy a szegedi irány, lefelé hódmezővásárhelyi, jobbra a 47 sz. főút hódmezővásárhelyi északi elkerülő út vége, valamint a gyönyörű vásárhelyi hímzés színei és formái.

<https://www.utazitthon.hu/latnivalo/hodmezovasarhely/himzomuhelyi-varosellato-foglalkoztato-kozhasznunonprofit-kft-23829>

„Hódmezővásárhely ... megyei jogú város, Csongrád megye második legnagyobb népességű, és Magyarország második legnagyobb területű települése, a Hódmezővásárhelyi járás székhelye. Évszázadok óta egyike az Alföld legfontosabb gazdasági és kulturális központjainak, a legsikeresebb egykori mezővárosok közé tartozik. A 20. század közepéig az ország legnépesebb városai közé tartozott: 1920-ban az ötödik, 1930-ban a tizedik helyen állt, 2010-ben már csak a huszonkettedik. 1950 és 1961 között Csongrád megye székhelye volt.”

„1890-ben az ország negyedik legnépesebb városa volt.”

„Először Bródy Sándor nevezte Hódmezővásárhelyt Paraszt Párizsnak 1909-ben, degradáló jelleggel. Ady Endre azonban szembeszállt Bródyval, a korábban sértő elnevezés pozitív tartalmat kapott, utalva a város jelentős irodalmi életére.”

<https://hu.wikipedia.org/wiki/H%C3%B3dmez%C5%91v%C3%A1s%C3%A1rhely>

Lélekszám: 44 ezer.

<https://hu.wikipedia.org/wiki/H%C3%B3dmez%C5%91v%C3%A1s%C3%A1rhely>

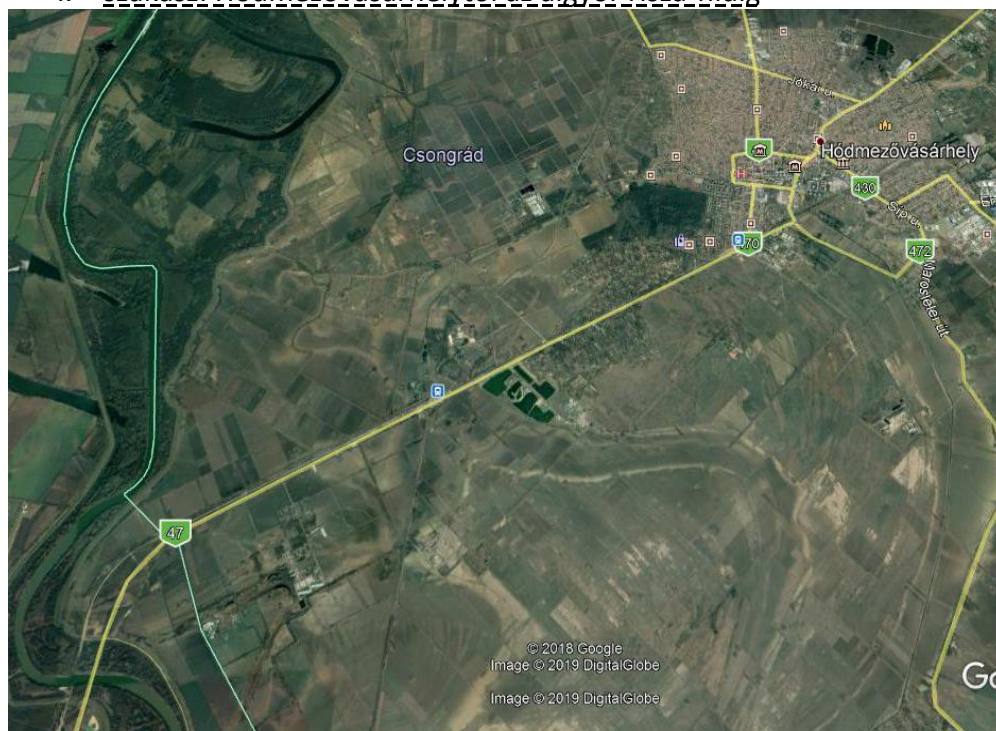
Mivel egy ideig Hmvhely megyei székhely volt, mely ma Szeged, a megyei intézmények helyei megoszlanak a két szomszédváros között. Ezek dolgozói és a Szegeden tanuló diákok teszik ki a két város közt ingázók zömét.

A vizsgált 47 sz. főút szakaszolása

Szegedet és Hódmezővásárhelyt a 47 sz. „másodrendű” főút köti össze.

Kezdetben volt a végig kétsávos, hagyományos főút.

I. szakasz: Hódmezővásárhelytől az algyői Tisza-hídig

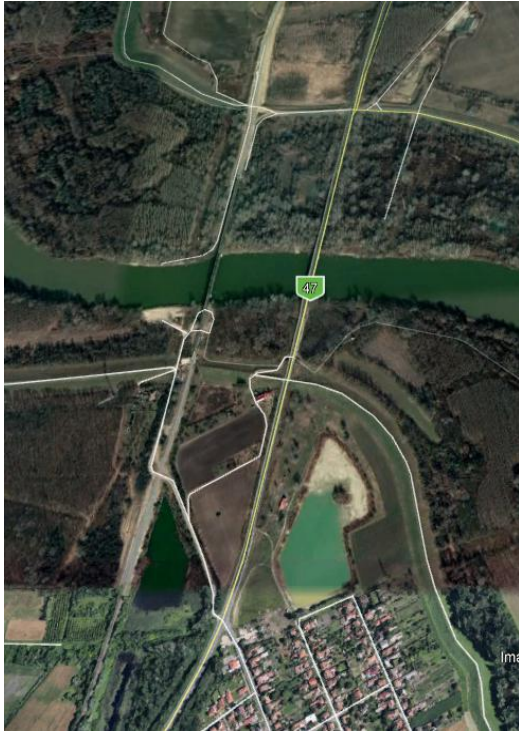


Itt kezdtük az osztott pályás négysávosítást, mely 2002 és 2009. között négy építési ütemben elkészült. Az út párhuzamos azzal a vasútvonallal, melyen most a tram-traint építik. Végig kiváló minőségű földek övezik. A városhoz közel hobbi-kertek található az út mindkét oldalán.

A szakasz közepébe érkezik a 47 sz. főút vásárhelyi, északi elkerülő útjának a vége, a körhíddal.

A II. szakasz: A Tisza-híd és környezete a védőtöltések között.

A fényképen jobbra lévő közúti híd 2*1 sávos, eleve úgy építették, hogy majd egyszer mellé épül a tükörképe, hogy a négysáv folyamatos legyen. Most itt egy szűkület van, hiszen a híd előtt leszűkül a 2*2 sáv kétsávosra, majd a híd után kinyílik újra 2*2 sávossá. Balra van a vasúti híd, melyet a közúti híd léte előtt közösen használt a közúti és a vasúti forgalom. Hatalmas dugók álltak itt, szinte menetrend-szerűen.



A III. ütem a Tisza-hídtól az M43 autópályáig, a sárga színű vonalig.

Valamikor itt kezdődött a négysávositás, de akkor még osztatlan pályásan.

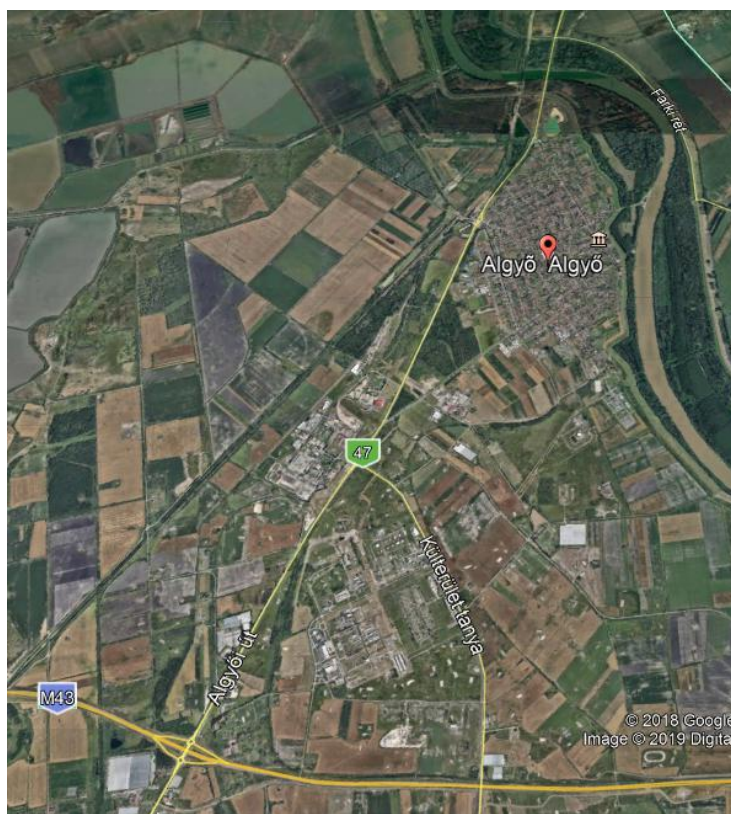
A szakasz két oldalán van az algyői olaj- és gázmező technológiai és kiszolgáló iparterülete. Algyő a környék leggazdagabb és legtakarosabb falva. A négysávositás indoka az olajmező kiszolgálása volt annak ide településekor. Jellemzője a nagy keresztező forgalom.

„A Szeged mellett 1965-ben felfedezett algyői olaj- és gázmező mindmáig az ország legnagyobb szénhidrogén előfordulása és jelenleg is működő olajbányászati létesítménye. 50 km²-nyi területén 1011 darab különböző rendeltetésű, olaj-, gáztermelő-, visszasajtoló-, megfigyelő kút készült, melyekbe több mint 5 millió méter acélcső került beépítésre. A fúrt méterek száma meghaladja a 2 millió métert. Az uralkodóan pannóniai korú homokkőtelepekben felhalmozódott kezdeti, ipari-kitermelhető szénhidrogénkészlet a legutóbbi számítások szerint 37 millió tonna kőolaj és 98 milliárd köbméter földgáz. Ebből eddig kitermeltek 32 millió tonna kőolajat és 73 milliárd köbméter földgázt, ezáltal ezermilliárd forintokkal mérhető értéket adva az országnak.”

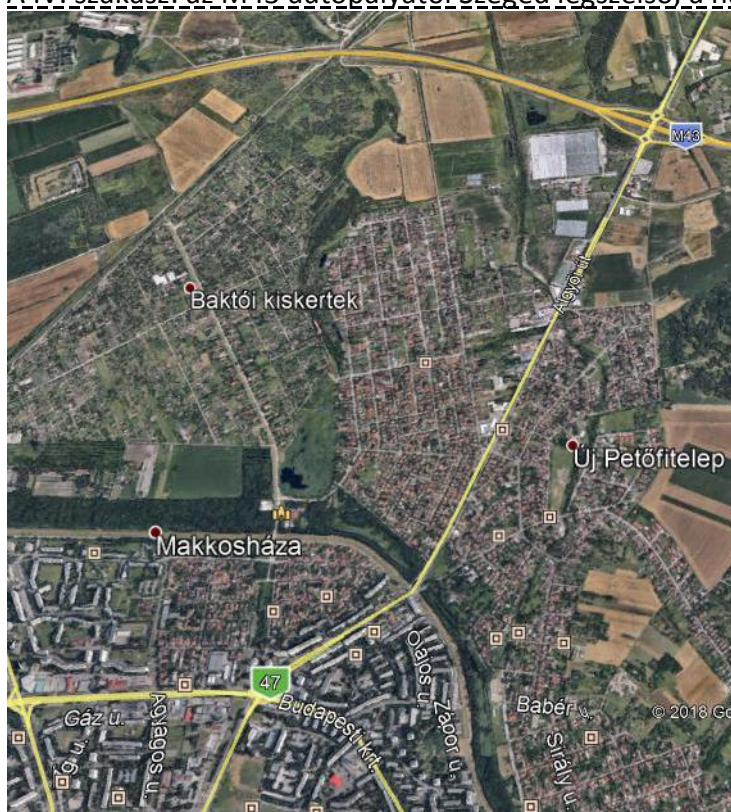
<http://www.termeszetvilaga.hu/szamok/tv2016/tv1603/dank.html>

Nagyon értékes ez a föld!

Miután befejeztük a Hódmezővásárhely és az algyői híd közti szakaszon az osztottpályás négysávositást, nekikezdünk az Algyő és az M43 autópálya közti szakasz hasonló átalakításának.



A IV. szakasz: az M43 autópályától Szeged legszélső, a harmadik, régóta 4-sávos körútiáig



Lényegében ez már Szeged széle, majdnem belterülete. A főút két oldala falusias jellegű két városrész. Az út mellé használt és új autók kereskedőségei települtek, majdnem összefüggő telephelyekkel. A körtöltés vonalát metszve a főút 10 emeletes panelházak között fut.

Ugyanez térképen, a szelvénytávokkal:



Hogyan tükrözta a helyi sajtó (a Délmagyarország=DM) az osztottpályás négysávósítást?

DM 1971. III. 20.

Már 1967-ben készült tanulmányterv a négysávósításra! Azaz: időben rámozdult a szakma az olaj- és gázmező felfedezésére, hiszen 2 éven belül keresni kezdte az igazodás módját, helyesen fölmérve a várható igényt. A főutat az olajipar soha nem látott méretű járművekkel kezdte el használni.

Már 1971-ben foglalkoztak a Hódmezővásárhely-algyői szakasz négynyomúsításával is!

Szegedtől Algyőig négy-sávos autóút épül

A városrendezéssel összhangban — Jelzőlámpák vagy felüljáró ?

Aligha szorult bizonyításra, hogy az algyői olajmező terebélyesedésével egyenes arányban növekszik a Szegedet Hódmezővásárhellyel összekötő, 47-es számú út forgalma. Elsősorban a teherautók számszerű, nem utolsósorban nagysági növekedése okozza az alapvető gondot. A hat-hét méter széles betonon gyakori jelenség, hogy egyetlen kerékpáros miatt egész kórovójnak kell megállnia, mert a szembejövők miatt képtelenség elkerülni azt. Emiatt naponta sok-sok munkára megy veszendőre, nem is szólva arról, milyen gyakran okoz fennakadást az olajmezőben a várt anyagszállítmány késedelmes érkezése.

Külön gond ezen az úton a Hódmezővásárhelyen üzemelő betonelemgyártó üzem. A 16—18 méter hosszú elemeket különleges járművekkel szállítják Szegedre, és ma már egyre nehezebben jutnak el ezek a kocsak a rendeltetési helyükre. Szóval Szeged és Csongrád megye ipari fejlődése következtében kinőtte ezt az utat.

Időben számoltak ezzel a lehetőséggel mind az ipar, mind a közlekedés szakemberei. Erről tanúskodik az a tény, hogy már 1967-ben elkészült egy tanulmányterv, amely részletes forgalom-számlálási, valamint várható forgalomnövekedési adatokat is tartalmazott. Dicsőretére szóljon az akkori felmérés végzőinek; az adataikat maradéktalanul igazolta az élet.

A négy évvel ezelőtt elkészített felmérés szolgált alapul a most megrendelt úttervhez. A KPM Hódmezővásárhelyi Igazgatósága ennek figyelembevételére hívta fel az UVATERV tervezőinek figyelmét, amikor megbízását kiadta.

Maradéktalanul érvényesítik a negyedik ötéves tervben megépülő új út tervezésénél a szegedi városrendezési elképzeléseket is. A körültelesen átvezető út-szakasz vonalvezetése olyan lesz, amely módot ad a szakembereknek Tarján, és a mellette vezető út másik oldalának megfelelő kialakítására is.

Vitatémát képez még jelenleg a tervben, hogy vajon az új, négy-sávos út algyői, valamint az olajparaj bázisnál szükségszerűen kialakítandó kereszteződéseit miként legcélszerűbb megoldani. Több szakember érvel amellett, hogy a jövő szempontjait figyelembe véve, okvetlenül felüljárót kell építeni, legelőször az olajmező központi ipartelepénél, mások viszont a sokkal olcsóbb jelzőlámpás, azonos szintű kereszteződés mellett teszik le a voksot. Ennek eldöntése azonban nem határolható sokáig a tervezők elkészítését, mert az út megépítése gyors elhatározást követel e témában is. Nehé mindegy ugyanis, hogy az út 1973-ban, vagy csak később készül-e el.

Talán nem felesleges néhány szóban arra is kitérni, hogy az algyőt Tiszahídtól Hódmezővásárhelyig terjedő útszakasz szélesítéséről ugyancsak folyik már a vita.

Bede Nándor

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_1971_03/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=214&layout=s

DM 1988. VI. 21.

78. évfolyam, 147. szám
1988. június 21., kedd

A MAGYAR SZOCIALISTA PÁRT SZEGEDI VÁROSI BIZOTTSÁGÁNAK HONLAPJA

Merkur-telep és buszállomás Szegeden

A Közlekedési Minisztérium és a megye párt- és tanácsi vezetőinek megbeszélése

Legutóbb két éve, 1986 márciusában került sor feladatgyűjtés tárgyalásra a Közlekedési Minisztérium, valamint Csongrád párt- és tanácsi vezetői között. Szegeden a vasúti fejlesztések sorában a szegedi vasúti csomópont, a beruházás költségeit és a fizetési részarányait később tisztázhatják egymás között az érdekelt felek. Szóba került még a tisztázott tervek alapján a szegedi

A helyi közvéleményt például a 47-es főút szélesítése foglalkoztatja most a legjobban. Látványos szakaszába érkezett az építés, az algyői Tisza-hídtól Szeged irányába már mutatja magát a leendő **négysávos** útpálya. Am az idén rendelkezésre álló 13 millió (adó nélkül!) forint csak egyetlen kilométerre elegendő. Ilyen ütemben 9 év alatt jutna be a **négysávos** út Szegedre, és akkor még hol van a tiszántúli folytatás? Tegnap úgy határozták, hogy minisztériumi segítséggel további két kilométernyi szakasz megépül — 30 millióért — és így legalább az algyői bekötő útig elkészül a négy sáv.

A szegedi új autóbusz-pályaudvar építésének elkezdését — a rókusai vasútállomás előtti területen — bizonyára gyorsítja majd a tegnapi megbeszélés, illetve az azon hozott döntések. A Tisza Volán a városi tanáccsal kötött megállapodás alapján már korábban megbízást adott a pályaudvar tanulmánytervének elkészítésére a Déltervnek és az Uvatervnek. A műszaki terv költségeit a Volán megelőlegezi, a leg sürgetőbb gond most a megfelelőbb tanulmányterv kiválasztása. A miniszterhelyettes javasolta, hogy a kivitelezést a rendelkezésre álló kisebb pénzüsszegekből is mielőbb meg kell kezdeni — másképp még többé kerül

1967-től 1988-ig nem sikerült messzire jutni!

Milyen nevetséges volt az 1 km/1 év ütemű „konceptió”! Ez mutatja a fővárosi döntéshozók akkori „támogatását”.

Érdekességként: a Pató Pál-módi nem csak a négysávosítást jellemezte! A szegedi buszpályaudvar ügyben 2019-ig sem sikerült döntésre jutni Szegeden! Mintha átok ülne rajtunk.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_1988_06/?query=1988.06.21.&pg=156&layout=s

DM 2001. III. 28.

Négysávos lesz a 47-es

Már nem szerepel a kopáncsi körforgalom megvalósítása a 47-es számú főút Vásárhely–Algyő közötti szakaszának **négysávos** kiépítésére vonatkozó tervben. Miként az is változás, hogy a beruházás a városban, a Kaszap utcánál körforgalmi csomóponttal indulna — hangzott el azon a lakossági tájékoztatón, melyet tegnap délelőtt a vásárhelyi városházán tartottak a beruházó, az engedélyező szervek, valamint a tervező cég képviselői. **Balázs György**, az Uvaterv irányító tervezője egyebek között elmondta: a terület adottságainak megfelelően szélesítik a 2x2 sávos, középen osztott pályás útszakaszt, melyhez Szeged

felé haladva, a kiskertek előtti részen csatlakozna egy párhuzamos, burkolt szervízút. Kopáncson a korábbi nagy körforgalmú csomópont tervének kivitelezése helyett tehát két hagyományos, háromágú csomópont elképzelését valósítanák meg. A munkálatok miatt a kopáncsi csárda lebontásra ítéltetett, a vasúti átjáró viszont teljesen megújul majd. A kiskertek elején kerékpáros-gyalogos aluljárót szeretnének. A tervező arra is kitért, hogy a környezetvédelem érdekében zajvédő falat is elhelyeznek.

Rigó Mihály, a Csongrád Megyei Közútkezelő Kht. főmérnöke arról számolt be: a napokban független bírósá-

gi szakértőket kérnek meg arra, hogy keressék fel az érintett ingatlanulajdonosokat, s tegyenek nekik árajánlatot. A szerződéseket a későbbiekben kötik meg. Az építkezés kezdetének időpontjáról a szakember még nem tudott nyilatkozni, mondván, addig számtalan feladatot kell végrehajtani.

A lakossági tájékoztatón egyebek mellett a négysávosítást követően az ingatlanok megközelítési lehetőségével kapcsolatban merült fel kérdés. **Dr. Hencz Péterné**, a Csongrád Megyei Közlekedési Felügyelet osztályvezetője válaszában leszögezte: megközelíthetetlen ingatlan semmiképpen nem marad.

T. A.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_2001_03/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=382&layout=s

DM 2001. IV. 4.

Négysávos lesz Algyő és Vásárhely közt a 47-es

Búcsú a dugóktól és a cammogástól

Már 1928-ban megszületett az ötlet, a harmincas években pedig konkrét terv is készült arról, hogy a 47-es, Szeged-Békéscsaba közti út elkerülje Vásárhely belterületét. Több mint hetven év múlva az elképzelés végre megvalósul. A hír nem csak a vásárhelyi lakosokat örömeztetheti meg, hanem a 47-es közút használói is. A beruházás keretében ugyanis a vasváros és Vásárhely közötti útszakaszt négysávosra szélesítik.

Rapcsák András vásárhelyi polgármester mindenképpen személyes sikerként is elkönnyelheti, hogy végre megszületett a döntés a beruházás megkezdéséről. Annál is inkább, mert jó hét évvel ezelőtt, már a 47-es út Szeged és Algyő közötti szélesítése idején megváltak a tervek az építkezés folytatására, ám akkor még nem született meg a szükséges döntés a vásárhelyi elkerülő útszakasz nyomvonaláról. Az akkori elképzelések szerint az út északra kerülne volna meg a várost, ám a szakértői vizsgálatokból és a forgalomszámolási adatelemzéseivel a városi közlekedési tervével is összecsengő megoldás, ha az elkerülő út délre, az ipari területek irányába vezetik, amely így még az 57 hektáros ipari park számára is köztéri összeköttetést teremt.

A vásárhelyi közgyűlés a részletes közlekedéstudományi koncepció alapján 1996-ban fogadta el a város új rendezési tervét, amelynek alapján már ki lehetett alakítani az új út vonalvezetését. Ezután, a végleges koncepció kidolgozását követően, 1999-ben kerülhetett

dődhett volna az építkezés, ám – amint Rapcsák András fogalmaz – a város vezetésében bekövetkezett változásokat úgy ítélték meg a fővárosban, hogy azok bizonytalan politikai helyzetet teremtenek. Ennek eredményeként a költségvetésben biztosított összegeket más célokra használták fel.

Rapcsák András hozzátette, ő abban az időszakban is, amíg nem látta el polgármesteri teendőit, országgyűlési képviselőként folyamatosan lobbizott a döntés-

szoliditási helyzet, ha visszaáll a bizalom a város vezetése iránt, akkor megkezdhető az építkezés.

Nemrégiben megszületett a döntés, miszerint a beruházást még az idén megkezdik. Jelenleg a hatósági eljárások vannak folyamatban, két héten belül pedig pecsét kerül az építési engedélyre is. Az építkezés kezdetétől természetesen tárgyalni kell az út mentén fekvő ingatlanok tulajdonosaival a szélesítéshez szükséges területek megvásárlásáról, azt követően pedig el kell végezni az előírt részletes feltárásokat is. Amennyiben ezek a procedurák jól haladnak, az új építés még az idén megkezdhető. De ha a kezdet a jövő évre kell is halasztani, az új tehermentesítő út és a szélesítés 2002-ben mindenképpen elkészül.

Amint a részletekről Csáki Imre városi főmérnök elmondta: az Algyő és Vásárhely közötti útszélesítés 6 milliárdba kerül majd. Az új, négysávos út a lakortávval egyenesen tovább halad majd a vasút mentén a Kaszap utcáig, ahonnan két sáv viszi tovább a forgalmat az iránytávjáig. Itt felüljáró vezet majd át a vasúton, és biztosítja a csatlakozást

	2000	2001
Könnyű sérüléssel járó baleset:	11	4
Súlyos sérüléssel járó baleset:	12	3
Halálos baleset:	5	–
Összesen:	28	7

Rapcsák András, Vásárhely polgármestere és Csáki Imre városi főmérnök térképen mutatja a tehermentesítő út vonalvezetését. (Fotó: Tásik Anikó)

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_2001_04/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=34&layout=s

A két legfőbb hódmezővásárhelyi támaszuk: **dr. Rapcsák András polgármester úr és Csáki Imre városi főmérnök úr** volt. Sajnos egyikük sem élte meg, hogy a közös elképzelés megvalósulhasson.

DM 2001 XI. 8.

Látótávolságban a 47-es szélesítése

A 47-es főút Vásárhely és Szeged közti szakaszán már évekkel ezelőtt állandósult a csúcsforgalom. (Fotó: Tásik Anikó)

Munkatársunktól

Az ország legforgalmasabb közúti közét tartozik a 47-es főút Vásárhely és Szeged közötti szakasza. Zsúfoltabb, mint a pesti belváros, sőt: a 47-esen az autófolyam időnként nagyobb, mint ami az M7-es autópályán nyári hétvégeken tapasztalható. Gyakoriak a balesetek, főleg a kishomoki részen. Mindennek egyik oka, hogy a megegyezésképes és az algyői híd közötti négysávos pálya a hídnál két nyomvonalra szűkül. Az út négysávosra bővítésére tavaly decemberben Orbán Viktor miniszterelnök tett ígéretet. Az építés november 13-án, a munkaterület átadásával kezdődik meg.

(Részletek az 5. oldalon.)

Látótávolságban a 47-es szélesítése

Négysávos remények

November 13-án, azaz kedden délelőtt adják át a munkaterületet a 47-es főút bővítésének első szakaszát közbeszerzési pályázaton elnyert, a Hódút Utépítő Kft.-t fedő Hódta-va konzorciumnak. Ezen a napon az építkezés azonnal még nem kezdődik meg, de biztos, hogy a vásárhelyi laktanyától Kishomok felé nyúló 2 kilométernyi szakaszt 2002. május 15-éig átadják a forgalomnak.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_2001_11/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=92&layout=s

DM 2002. II. 19.

Orbán Viktor Vásárhelyre látogatott

Kormányfői alapkőletétel a 47-esen



Miniszterelnöki alapkőletétel, segédlettel.

Orbán Viktor miniszterelnök tegnap délután Hódmezővásárhely vendége volt. A városházán találkozott Almási István alpolgármesterrel és Lázár János várospolitikai főtanácsadóval, majd letette a 47-es út négyesávos szakasza és a leendő tehermentesítő út alapkővét a laktanya és a vasúti töltés között, az ott megépítendő körforgalmi csomópont mértani közepén. Az ünnepségre érkező miniszterelnök az autójától a színpadig tartó mintegy száz métert negyedóra alatt tette meg: a vásárhelyiek szeretettel fogadták, mindenki kezét akart fogni vele, s alig akarták továbbengedni. Orbán Viktor – aki szerdán Szegedre látogat –, avatóbeszédében hangsúlyozta, az utat nem ajándékba adta a kormány a vásárhelyieknek és a kistérségben élőknek: megdolgoztak ők ezért az utóbbi tizenkét esztendő alatt. A miniszterelnök lapunknak nyilatkozva elmondta, azért is fontos a vásárhelyi beruházás, mert befektetőket vonz a térségbe.

Fotó: Tesik Anikó
Irányunk a 3. oldalon

Orbán Viktor miniszterelnök tegnap délután Hódmezővásárhely vendége volt. A városházán találkozott Almási István alpolgármesterrel és Lázár János várospolitikai főtanácsadóval, majd letette a 47-es út **négyesávos** szakasza és a leendő tehermentesítő út alapkővét a laktanya és a vasúti töltés között, az ott megépítendő körforgalmi csomópont mértani közepén. Az ünnepségre érkező miniszterelnök az autójától a színpadig tartó mintegy száz métert negyedóra alatt tette meg: a vásárhelyiek

szerepettel fogadták, mindenki kezét akart fogni vele, s alig akarták továbbengedni. Orbán Viktor – aki szerdán Szegedre látogat –, avatóbeszédében hangsúlyozta, az utat nem ajándékba adta a kormány a vásárhelyieknek és a kistérségben élőknek: megdolgoztak ők ezért az utóbbi tizenkét esztendő alatt. A miniszterelnök lapunknak nyilatkozva elmondta, azért is fontos a vásárhelyi beruházás, mert befektetőket vonz a térségbe.

Sok széken várta a vásárhelyi laktanya és a vasúti töltés között építendő színpad közelében határán délután azt, hogy Orbán Viktor miniszterelnök részvételével elkezdődjék a 47-es út négyesávos szakasza és a leendő tehermentesítő út alapkővét. Az ünnepség, papírral körülvett északkeleti felirattal kezdődött, s az utóbbi tizenkét esztendő alatt miniszterelnök majd negyedóra alatt futott el a száz métert parkoló autójától a színpadig.

Az ünnepségen először Hódmezővásárhely városvezetését szavazta el Ágoston János. Beadta a szavazatát, majd Almási István alpolgármester köszöntötte. Az alpolgármester hangsúlyozta: „Ezzel a város arculatát is elhelyezte az alapkővét”. Szólt arról is, hogy Kaposkai András munkája nélkül ez a nap nem következett volna el.

Az ünnepség polgármestere Lázár János várospolitikai főtanácsadó, országgyűlési képviselőként működött közre, kiegészítve Kaposkai Andrást a város első polgármestereként megemlékezéssel, hogy erős, gazdasági



https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_2002_03/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=240&layout=s

DM 2002. V. 8.

Befejezés előtt a 47-es első szakasza

Földmunkák, már Kopáncs után



Csaknem elkészült a négy-sávú 47-es főút a vásárhelyi laktanya és Kishomok között, s megkezdtek a további földmunkákat is.

A 47-es úton közlekedők látják, hogyan alakul a vásárhelyi laktanya és a Kishomok közötti útépités. Az első két szakasz – befejezési határideje május 15. – már szinte kész, a burkolatról csak a koptatóréteg hiányzik. Jól halad a Hódtava Közös Konzorcium a déli tehermentesítő út építésével. A napokban megmozdultak a földmunkagépek a 47-es algyői híd és Kopáncs közötti szakaszán is, ahol eddig csak a négy-sávú útjába eső fákat vágták ki. A Nemzeti Autópálya Rt. megbízásából itt a Betonútépítő Rt. végzi az útépitést, és a munkagépek már ennek a szakasznak a középső részén is megkezdtek a humuszolást, azaz készítik a leendő sávok alapját. Az 1,6 milliárd forintba kerülő 3,6 kilométeres szakaszon látványos az építkezés és eddig minden rendben folyik.

Már alakul a következő két sáv alapja.

Fotó: Tésik Attila

B. K. A.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_2002_05/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=84&layout=s

DM 2005. X. 22.

Billenteni akarták az útpályát, hogy lefolyjon a víz, de nem bírták az emelők

Nem moccan az algyői híd



Nem sikerült megbillenteni a hídszerkezetet

Fotó: Karnok Csaba

Meg akarták billenteni az algyői Tisza-hídat, hogy jobban lefolyjon róla a víz, de a hatalmas acélszerkezet nem moccan.

Végső fázisához ért az algyői hídrekonstrukció. Tegnap megpróbálták megbillenteni a Tisza-hídat, de a hatalmas acélszerkezet nem megfelelően reagált a mozdításra. Behorpadtak a máglyává rakott acélgerendák

a hatalmas tömeg alatt. A híd pályáját azért kellett volna oldalirányban megdönteni, hogy a víz könnyebben lefolyjon az útpályáról. A híd mellé eredetileg egy ikerhidat is terveztek, hogy négy-sávú legyen az átkelő, ezért a szerkezet „fél keresztmetszetű”: a két forgalmi sáv egyfelé lejt.

A máglyákra rakott hat emelő együttesen ezkerétszáz tonnányi tömeget tud

megmozdítani. A sajtók azonban a maximális terheléshez közelítve sem tudták a szerkezetet megemelni. Az algyői Tisza-híd felújításának a mostani a harmadik, befejező üteme, a három évig tartó, 750 millió forintba kerülő felújítás napokon belül befejeződik.

Írásunk a 3. oldalon



Meg akarták billenteni az algyői Tisza-hidat, hogy jobban lefolyjon róla a víz, de a hatalmas acélszerkezet meg sem moccant. Most úgy tűnik, nem próbálkoznak tovább a mérnökök, a hídfelújítás hamarosan véget ér.

Behorpadtak, kibicsaklottak a máglyába rakott I gerendák a híd hatalmas súlya alatt, miközben dolgoztak az emelők. Tegnap nap közben megpróbálták megbillenteni az algyői Tisza-hidat.

Jóírt János a Magyar Közút Kht. hídmérnöke, aki felügyeli a hídfelújítást, elmondta: a kivitelezőnek a híd pályáját kellett volna oldalirányban megdönteni, hogy nagyobb legyen az úgynevezett keresztése. Erre azért lett volna szükség, hogy víz könnyebben lefolyjon az útpályáról. Az aszfalton ugyanis előbb-utóbb nyomvályúk alakulnak ki, amelyekből csak akkor folyik le a víz, ha megfelelően lejt az útpálya a széle felé. A korábbi szabványokhoz képest ma nagyobb keresztésést tartalmaznak a műszaki előírások, ezért is szükség lett volna a híd oldalirányú megdöntésére.

A pillérek fölött a keresztartón már eleve

HÍDFELÚJÍTÁS: 750 MILLIÓ

1974-ben arra számítottak, a híd mellé a forgalom növekedésével egy másik szerkezet kerül, így összesen **négysávos** lesz az átkelő. Ezért a híd „fél keresztmetszetű”, azaz a két forgalmi sáv egyfelé lejt. Őszvér szerkezet: a vasbeton lemezzel együtt dolgozó kétfőtartós acélhíd, íve húsz kilométer sugarú. Az algyői Tisza-híd felújításának a mostani a harmadik, befejező üteme, mely 550 millió forintba kerül. 2003-ban a dilatációs elemeket cserélték ki, tavaly pedig a középső szakasz teljes burkolatát felújították. A három év alatt így összesen 715 millió forintot költöttek a felújítására, amelyet napokon belül befejeznek.

kiképeztek emelési pontot a híd tervezői, így az alá acél I gerendákból egy máglyát építettek. Arra helyezték a hidraulikus emelőket.

A hat emelő együttesen 1200 tonnányi tömeget tudott megmozdítani. Ennyit nyom körülbelül harminc megrakott kamion. Egy apró éket kellett volna kicserélni a híd szerkezetében, ezzel a Szeged felőli jobb oldala a hídnek két centiméterrel magasabb lett volna, így három tized százalékkal nőtt volna a pálya keresztése.

A sorba kötött sajtókba egy villamos motor préselte a hidraulikaolajat, de hiába, a sajtók a maximális terheléshez közelítve sem tudták a szerkezetet megemelni. A máglya is nehezen bírta a terhelést, az acélgerendák középrésze megroggyant.

Jóírt János szerint nagyon ritkán kerül sor arra, hogy egy hidat megemeljenek, legutóbb azonban épp Szegeden, a Bertalan híd felújításakor kerül erre sor.

A mérnökök szerint a híd megdöntése különleges szakmai problémát jelent: a csavaráskor jelentkező erők kiszámítása gyakorlatilag megoldhatatlan feladat. A híd ugyanis acélból és betonból álló őszvérszerkezet, a két anyag közös viselkedése nehezen megjósolható, az emelés során is folyamatosan mérték, hogyan reagál a szerkezet a mozgításra.

M. B. I.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_2005_10/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=384&layout=s

Az algyői Tisza-híd kivitelezési hibája miatt nem sikerült a tervezett domború hossz-szelvényi ívet kialakítani. Helyette egy Gauss-görbe-szerű valami sikeredett. Ami miatt a hídon megáll a víz, bemegy a pályaszerkezetbe, mely ettől gyorsan szétfagy. Az aszfaltot szinte évente cserélni kell. A szakaszon a 4-sáv helyett ilyenkor heteken keresztül 1-sávon megy a forgalom, pontosabban áll, mert a dugók hatalmasak. Különösen kibírhatatlan, ha a dugó a nyári kánikula idejére esik. Megoldás ma sincs.

DM 2002. V. 22.



Műszaki átadás a 47-esen Vásárhelynél

Négy sávon a forgalom

Műszaki átadás a 47-esen Vásárhelynél

Négy sávon a forgalom

Elkészült az építkezés szempontjából legproblémásabb útszakasz.

Fotó: Tésik Attila

Az útpadkák füvesítése és a faültetés van hátra a 47-es főút **négysávós** részének első elkészült szakaszán Hódmezővásárhelynél. A Hódtava Konzorcium ezután a laktanyától a leendő Kaszap utcai csomópontig tartó ütemet építi meg.

Megkezdődött a 47-es út négysávossá bővített szakaszának műszaki átadása Hódmezővásárhelynél. A kivitelező, a Hódút Kft. és a Keviép Rt. által erre a munkára létrehozott Hódtava Konzorcium a legproblémásabb részt építette meg először. Az 1/B ütem az Ady Endre utca végén lévő vasúti csomóponttól a kiskertekig tart, s azért ez volt a legnehezebb feladat, mert a legnagyobb forgalom mellett kellett dolgozni, s eközben a vasúti csomópontot is át kellett alakítani.

Rigó Mihály, a Csongrád Megyei Állami Közútkezelő Kht. műszaki igazgatója elmondta, a munka következő fázisa, azaz az 1/A ütem megépítése ebből a szempontból jóval könnyebb lesz: ez az új út

és a Kaszap utca meghosszabbított vonalának találkozásától a laktanyáig terjedő rész. A kettős ütem a Tisza-híd utáni nagyfai elágazástól Vásárhely felé haladva három és fél kilométer. Már folyik az építés: itt a Betonútépítő Rt. dolgozik.

A harmadik ütemre – ez a kishomoki kerteknél lévő szakasz – várhatóan jövőre kerülhet sor. – Itt a hatvanegynéhány telektulajdonosból tízegyhánnyal van még árvitánk, ami az országban folyó útépitéseken tapasztalt arányok ismeretében egész jó eredmény – véli Rigó Mihály. – A vita természetes, és mi ki fogjuk fizetni mindenkinek, amit a bíróság megítél.

A műszaki igazgató azt is elmondta, az átadáson megállapíthatták, hogy az 1/B jelű szakaszon megfelelően elkészült a burkolat. Az útpadka füvesítése és a faültetés azonban még hátravan, s a vízelvezetés terén is akad még néhány feladata a kivitelezőknek.

B. A.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_2002_05/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=280&layout=s

Nekünk 2009-re a 47-esen a mai négysávósítási ÜME-tervezet mintakeresztelvényéhez nagyon hasonló mintakeresztelvényű, egybefüggő, 11,2 km hosszú, gyönyörű szakaszunk készült el, 2015-re pedig (amikor elrendelték a gyorsút bevezetését) pedig még jött ehhez további 6,0 km!



A hatalmasságok beavatkozásai és be nem avatkozásai

- Annak ellenére, hogy tervek alapján dolgoztunk, tehát az UKIG támogatásával, valakihez a minisztériumban mégis későn ért el a hír az osztott pályás négysávósítás építéséről. **Azonnali vizsgálat indult ellenünk, mondván: Csongrád megyében burkoltan, suttymban, szembemelve a minisztériumi nézetekkel autópálya épül.** Néhai Csordás Csaba igazgató úr kapta feladatul a „forradalmi” helyzet felmérését, és talán a „rendcsinálást” is, aki a helyszínen meg is győződött a valóságról. Az osztott

pályás jelleg értelmét nem volt nehéz indokolnom, mert tudtam hivatkozni az osztatlan pályás szakasz baleseteire.

- b) A Hódmezővásárhely és az algyői híd közti szakasz elkészülte után ugyanez a minisztérium tarthatatlannak tartotta azt, hogy a legnagyobb megengedett sebesség a négysávoson „csak” 90 km/óra maradjon. **Valami miatt a négysávosítást csak 100 km/óra fölötti sebességgel tudtak elképzelni, úgy tűnik, hogy sajnos ma is!** Minden áron sebességet akartak emelni.

Hosszú idejű levelezésbe, telefonálgatásba keveredtünk annak okán, hogy mekkora hosszon és mekkora legyen az emelt sebesség!

Ugyanezen időszakban Kóka-féle minisztériumi ukáz alapján, kampány jelleggel, meg kellett vizsgálni a teljes úthálózatot abból a szempontból, hogy hol lehetne megemelni az érvényben lévő megengedett sebességet.

Szerencsénk volt, mert a 47-es főúti szakaszba esett egy tehenészet és egy kendergyár, ahová nagyméretű lassú járművek jártak annak idején. Kénytelenek voltak elállni a teljes hosszra elképzelt sebességemelésről. Az egészről egy rövid szakaszt erőltettek ki a végén: a jobb oldalon a 207,7-210,1 km sz. és a bal oldalon 208,1-210,5 km sz. között. Itt ma 90 helyett 100-zal lehet menni.

Nyilvánvaló az, hogy a közel 20 km-en szinte semmit sem jelent az utazási időben, ha 2,5-3 km-en 100-ra emelik a sebességet.

Káros következménye azonban ennek is volt. A rövid szakasz végén a járművezetők ugyanis gyakran „elfelejtik” a 100-ról 90-re való visszaállást. A minden áron való sebességemelés tehát sajnos mégis bekövetkezett.

- c) Az algyői Tisza-hídon ma is kétsávos főút megy át. Mellé elképzelt ikerhíd hiánya miatt az előtte utána 4-sávos úton ez egy dugóképző szűkület. Sajnos még a legvadabb fejlesztési elképzelések között sem fordul elő az új híd melléépítése. A meglévő a híd is beteg, mint amint erről előbb írtam, mely évente ismétlődő dugók okozója.

- d) Nincs engedély az M43 autópálya és a négysávos szegedi harmadik körút közötti főúti szakasz négysávosítására. Még a tervezésére sem!

A kétsávos szakasz előtt is, és után is négysávos szakaszok vannak, mi sem lenne logikusabb, mint kilőni a köztes szűkületet!

Ez egy újabb dugó a rövid főúti szakaszon. Ezen a szakaszon nem is lenne elég a négysávosítás, hiszen majdnem teljes hosszban balra forduló sáv is kellene ötödikként, a főút mellé települt telepek kiszolgálása miatt. Valójában 5-sávosítás kellene. A nagy igény a balra fordulásra, ismét dugók forrása. Mindez erősen közművesített területen, városi környezetben, viszonylag szűk felhasználható sávban. Valószínűen ez lenne a legdrágább négysávosítás a 47-esen.

A fővárosi döntéshozók ezt a szakaszt a városra akarják rátukmálni, akik tisztában lévén a várható költségekkel, hallani sem akarnak az útszakasz átvételéről, a helyzet itt is fekélyesedik.

Még az sem számít, hogy ez az útszakasz köti össze Szegedet, a város északi részét, az M43 autópálya egyik legforgalmasabb csomópontjával. Itt a forgalomnagyság egyre nőni fog, tehát a baj csak nőhet.

- e) Súlyos teher az M47 gyorsforgalmi úti gondolata.

Itt sem sikerült ugyanis eldönteni, hogy egy párhuzamos, de teljesen más területsávon haladjon egy teljesen új út, vagy a meglévőre tegyék rá, annak szélesítésével. Az első esetben a lassú járművek maradnának a mai főúton.

Sajnos nem akarják figyelembe venni azt, hogy a szakaszon nagy a lassú jármű forgalom és nagy az igény az út melletti területek kiszolgálására. Emiatt számolni kell a szervízutak szükségességével akkor, ha a meglévőt fogják szélesíteni. Így azonban ez már nem 4-sávositás, hanem inkább 6-sávositási feladat lesz!

Ez elemi döntés lenne, mert a tervezési feltételeket nagyon befolyásolja!

Mindezen ellenszerek következménye az, hogy a 20 km-nyi szakaszt 50 év alatt sem sikerült befejezni.

Sajnos az is elképzelhető, hogy ehhez újabb 50 év kell, a világ csúfságára. Ez a rettenetesen hosszú idő is mutatja, hogy ez a szakasz sem tartozik a fővárosi döntéshozók kedvencei közé.

Többsávós körforgalmak az osztott pályás négysávós szakaszon

Tényként szeretném rögzíteni:

- a) Hódmezővásárhely és a híd között a 2*2 sávós szakaszon hagyományos, jelzőtáblás, balra forduló sávós csomópontok működnek. Továbbá:
- b) A híd és az M43 autópálya között pedig többsávós körforgalmak sorozata dolgozik!

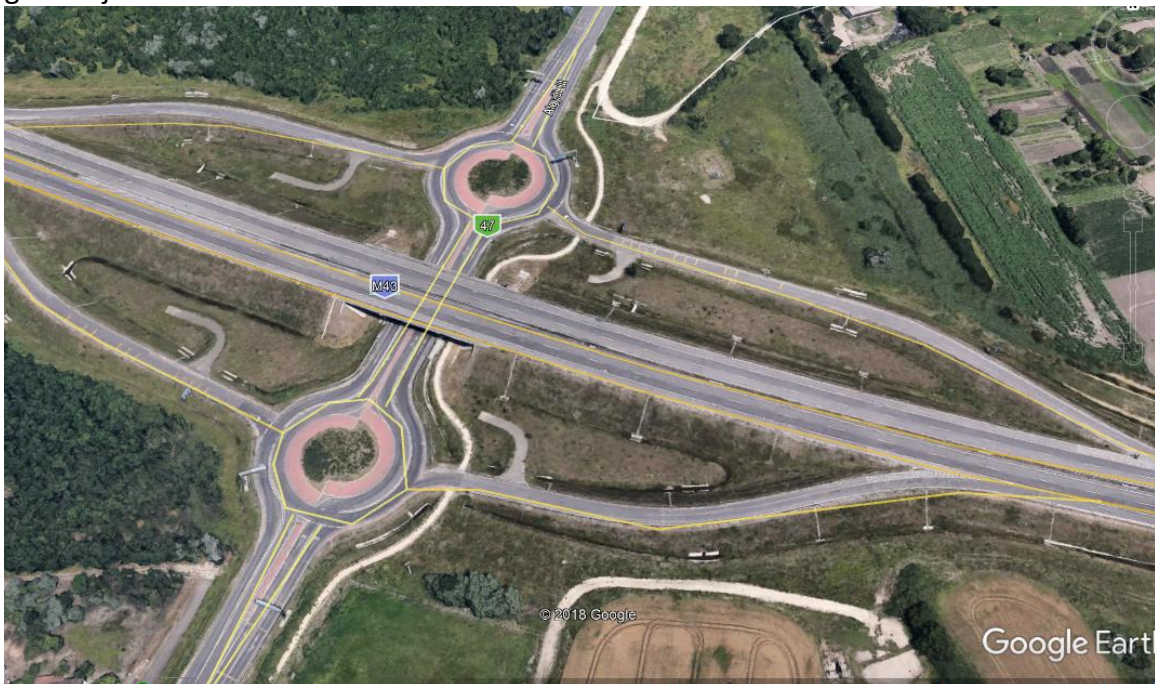
Ez ellenőrizhető!

Nem lehet tehát csodálkozni attól, ha nem tudom ezek után elfogadni azt a valamely minisztériumi asztal magányában hozott döntést, hogy a többsávós körforgalom „NEM VALÓ” a négysávós szakaszra.

Kínosan hasonlít ugyanis a mai helyzet arra az időszakra, amikor az egysávós körforgalmakról mondták ki ugyanezt. Az is alaptalan volt, ma már látható! A körforgalmak már 30 évvel ezelőtt sem a járművezetőknek, hanem a „forgalmász tudósoknak” okoztak gondot.

Jó kenne nem felejteni!

„Forgalmász tudósak” azt a kiválóságot hívom, aki a körforgalmak elterjedését gáncsolta, gáncsolja.





Másutt is épült, másutt is bevált

Amikor 2019. májusban ezen dolgozatomhoz hozzáfogtam, megkértem a Magyar Közút OKA-s szakemberét, legyen szíves szűrje le: előttünk, tehát 2002 előtt más megyében épült-e osztott pályás négysávosítás. Kíváncsi voltam arra, hogy mások mennyire előztek meg bennünket akkoriban.

Berkes Péter Magyar Közút központjában dolgozó vezető mérnök kollégától kaptam meg a szűrés eredményét:

„1995 - 1997 – 2 sz. főút ~ 20+700 - 21+800 km sz. között.” 1,1 km

„A 4. sz. főút JNSZ megyei szakasza 1998 előtt végig 2*1 sávos főút volt.

1998-1999-között a 105+643 – 107+741 szakaszon új pálya épül a meglévő mellé ...,

A Szajoli vasúti felüljáró mellé egy újat építenek. ... 2,1 km

2000-2003 között a 107+741 -112+126 szakaszt kiszélesítik 2*2 sávossá, középen szalagkorláttal elválasztva.” 4,4 km

„A 26-os útnál a bal pálya 1990-ben 4,1 – 5,8-ig, 1992-ben 5,8-9,3-ig készült el.” 5,3 km.

Huszár János, Molnár Lajos és Tarr Levente miskolci volt kedves kollégáimtól még azt is tudom, hogy „A szakasz vége a sajóbábonyi csomópontig (a 9+309szelvényig) tartott, tehát nem Sajószentpéterig. A NIF később külön beruházásban folytatta a 2x2 sávossá kiépítést addig a körforgalomig, ahonnan talán mostanában indul majd a Sajószentpétert elkerülő út.

Az építés oka elé egyszerű volt: irgalmatlan nagy volt a forgalom, főleg Kazincbarcikaig a Borsodchemig (korábban BVK). Egy-egy IFA után mehetett 15-20 km-t, mire meg lehetett előzni.

A műszaki megoldás: a meglévő út tetőszelvényével maradt a jobb oldali félpálya, a bal oldalt pedig egyoldalú eséssel alakították ki. A középső zöldsávba került egy nyílt folyóka, ami a jobb félpálya felé a vizét vitte el. Ezzel később elég sok üzemeltetési probléma volt, eltömődött, nehéz volt megközelíteni stb., azóta az ilyeneket próbáljuk elkerülni. A csomópontokban az új félpálya elhúzásával lehetett használható (bár ma már nem szabványos) kanyarodósávokat kialakítani. Ezekkel a kompromisszumokkal viszonylag gazdaságosan lehetett megoldani problémát és legalább a sajátbányai ipari üzemekig meggyorsítani a közlekedést.”

Mindannyian megerősítették azt, hogy ilyen jellegű utak 2002 után is épültek, mint ahogyan a mi megyénkben is.

ÚME igyekezett

Az autópálya és a főút közti nagy távot, nagy képcsőt érzékelve születhetett meg sajnos a gyorsút fogalma, de fontos lehetett az elképzelt feladathoz képesti pénzhiány is. **Az elvi tévedés az volt, hogy e köztes úttípust csak gyorsforgalmi útként tudták elképzelni.**

A továbbiakban egy érdekes folyamatot szeretnék bemutatni, amely a gyorsút fogalmától átvezet a 2*2-sávós utakra. Írhatnám úgy is, hogy **vissza az eltévelyedéstől a normalitás felé.**

Előre veszem a mai csúcsteljesítményt, a 2019-es, a 2*2 sávós utak ÚME-tervezetét, mert ehhez szeretném viszonyítani a 2015-2019 közötti gondolatokat, azok változásait.

Az alábbiak a Magyar Közút honlapján 2019. márciusban közzétett, véleményezésre felrakott anyagból valók.

20 M KORONASZÉLESSÉGŰ, 2X2 SÁVOS
KÜLTERÜLETI KÖZUTAK TERVEZÉSI
RÉSZLETSZABÁLYAI



MAUT/tervezési - 2019/03.12.
XXXX.XX

Tartalom: x oldal

20 M KORONASZÉLESSÉGŰ, 2X2 SÁVOS
KÜLTERÜLETI KÖZUTAK TERVEZÉSI
RÉSZLETSZABÁLYAI

Ezen útügyi műszaki előírás célja, hogy a Kormány döntésének megfelelően elindított és tervezett 2x2 sávós útfejlesztések a közlekedésért felelős minisztérium (továbbiakban: minisztérium) által kért elvárásoknak megfelelően, egységes kialakítással valósulhassanak meg.

Meglepő, de szó sincs semmiféle gyorsútról!

Nem lehet azt sem tudni, hogy a továbbiakban érvényben marad-e vajon a gyorsutak tervezési 2016-os segédlete, tehát e kettő párhuzamosan fut majd tovább, vagy csak az új marad talpon.

Kétféle négysávósítás tervezhető:

Ezen útügyi műszaki előírás alapján 20 m koronaszélességű, 2x2 sávós külterületi autóút vagy főút a következő feltételek mellett tervezhető:

Korlátozás nélkül, amennyiben:	Első ütemként, amennyiben:
A tervezett út a hálózati szerepét tekintve nem a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) törzshálózati eleme, valamint a forgalomba helyezés várható időpontjától számított 15 éves távlatra előrebecsült átlagos napi forgalma legfeljebb 12.000 jármű/nap, a nehéz motoros (nehézármű) forgalom értéke legfeljebb 1500 jármű/nap.	A tervezéssel érintett út időben ütemezetten épül ki, és a tervezett ütemezett kiépítést a minisztérium határozza meg, valamint a tervezett út forgalomba helyezés várható időpontjától számított 15 éves távlatra előrebecsült átlagos napi forgalma 12.000 és 18.000 jármű/nap érték közé esik, a nehéz motoros (nehézármű) forgalom értéke 1500 és 3000 jármű/nap érték közé esik.

1.1.1 Tervezési sebesség és a tervezési elemek szélső értékei

A jelen útügyi műszaki előírás alapján tervezett utak tervezési sebessége:

- autóút esetén: 110 km/h,
- főút esetén: 90 km/h.

A tervezett főúthálózati elemeken 110 km/h megengedett sebességű homogén szakaszok akkor tervezhetők amennyiben jelen és valamennyi egyéb vonatkozó előírás 110 km/h tervezési és megengedett sebességhez tartozó részletszabályai maradéktalanul betartásra kerülnek, és a 110 km/h megengedett sebességű homogén főúti útszakasz hossza legalább 3 km.

Az új tervezet szerint lesz négysávós autóút és négysávós főút. A gyorsút helyett a nagyobb forgalmú változatot autóútnak táblázza ki. Ez mintha azt sugallná, hogy már NEM gyorsforgalmi hálózati elem a gyorsút, melyet a 2015-ös Kormányhatározat berakott oda, de továbbra sincs szó a gyorsút sorsáról.

Meglepő közvetlenül a 90 km/órás főút definiálása után a 110 km/órás főút felbukkanása. Így aztán nem egyértelmű az, hogy miből hol, mi tervezhető. Ez a fejezet egy mini-káosz.

1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet 14. § (13a) bekezdése alapján mezőgazdasági vontató, lassú jármű, mezőgazdasági erőgép vagy e járműből és pótkocsiból (vontatmányból) álló járműszerelvény felhajtására fokozottan kell számítani. A jelen előírás tárgyát képező utak, valamint az ezekkel az utakkal egy beruházásban megvalósuló egyéb utak tervezése során a tervezési elemek szélső értékeit a tervezési sebesség függvényében az 1. táblázat tartalmazza. (70 km/h tervezési sebesség alatt a meglévő KTSZ értékei alkalmazandók)

1. táblázat: A tervezési elemek szélső értékei a tervezési sebesség függvényében

Tervezési elemek	Tervezési sebesség, v_t [km/h]		
	110	90	70
Legkisebb helyszínradii körívsugár, R_{min} [m]	600	340	180
Legkisebb átmenetiív-paraméter, p_{min} , m	220	165	85

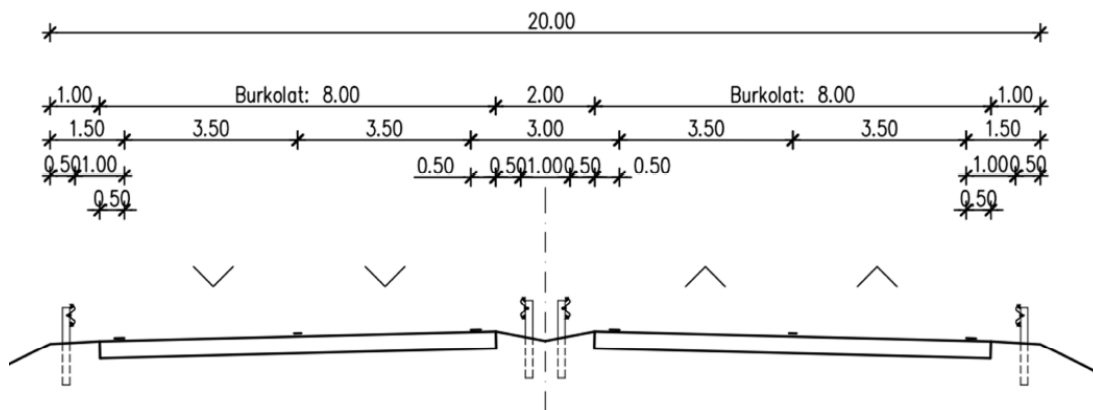
Ha az új úttípus eleve vagy 110-re, vagy 90-re tervezhető, mint az elején rögzíti, akkor ez a két érték miért szélsőérték?

Ha az elején rögzíti a 110-et vagy a 90-et a két új úttípusra, akkor miért számolja föl ezt a kijelentést a 70 bevezetésével.

Esetleg azt akarta írni, hogy a 110-es kategóriában is lehet mind 90-re, mind 70-re tervezni?

Ha az adott útszakaszon a környezeti körülmények miatt az adott tervezési sebességhez tartozó szélső értékek biztosítása csak aránytalanul nagy beruházási költséggel vagy az érintett környezet aránytalanul nagy sérelmével valósítható meg, ez esetben az Útügyi Műszaki Szabályozási Bizottság (továbbiakban: ÚB) támogató állásfoglalása mellett az adott útszakasz egyes műszaki jellemzői vonatkozásában a tervezési sebességhez tartozó szélső értéknél kedvezőtlenebb, de legfeljebb az adott útkategóriához tartozó tervezési sebességnél 20 km/órával alacsonyabb tervezési sebességhez tartozó érték is alkalmazható, az alkalmazott paramétereknek megfelelő forgalomtechnikai jelzések egyidejű kihelyezésével..

E szerint a 70 helyett akár még 50 is lehet a tervezési sebesség? Kissé furcsa és értelmetlen is ez a pontatlanság. Csak úgy hemzseg a félreérthetőség, a pongyola fogalmazás.



Ha eltekintek a széleken lévő szalagkorlátoktól, akkor azt kell írnom: ez a 47 sz. főút általunk 17 éve átadott szakaszának a mintakeresztszelvénye, melyért akkor majdnem fővesztés járt!

A gyorsúti mintakeresztszelvényekhez képest ez óriási változás, ez nagy közelítés az általunk évtizedekkel ezelőtt használthoz. A normálshoz közelítésnek természetesen nagyon örülök, mintha kezdenénk bezökkeni a régi kerékvágásba.

Örvendetes az üzemi=leálló sáv leradírozása, mely eddig minden gyorsutas mintakeresztszelvényen rajta volt és az eddig épült gyorsutakon is ott virít a költséges „nemesített”, „stabilizált” jó költséges padka. Kezdetől mondjuk: elég a szokásos füves padka.

1.3 Pályaszerkezet és padka

A jelen előírás tárgyát képező külterületi közutak forgalmi sávjainak útpályaszerkezeténél cementstabilizációs burkolatalapot és aszfaltrétegekből álló burkolatot kell alkalmazni a forgalomba helyezés várható időpontjától számított 15 éves távlatra előrebecsült nehéz motoros (nehézcikló) forgalom értékéhez igazodóan, az alábbiakban meghatározottak szerint.

Legfeljebb 500 jármű/nap nehéz motoros (nehézcikló) forgalom esetén:

- az aszfaltburkolat vastagsága 18 cm legyen,
- az aszfalt kopóréteg SMA (mF), az aszfalt alap és kötőréteg AC (mF) keverékből készüljön.

500 jármű/nap értéket meghaladó, de legfeljebb 1000 jármű/nap nehéz motoros (nehézcikló) forgalom esetén:

- az aszfaltburkolat vastagsága 20 cm legyen,
- az aszfalt kopóréteg SMA (ml), az aszfalt alap és kötőréteg AC (ml) keverékből készüljön.

1000 jármű/nap értéket meghaladó, de legfeljebb 1500 jármű/nap nehéz motoros (nehézcikló) forgalom esetén:

- az aszfaltburkolat vastagsága 22 cm legyen,
- az aszfalt kopóréteg SMA (ml), az aszfalt alap és kötőréteg AC (ml) keverékből készüljön.

Az 1.3 bekezdés tipikus ÚME-szerkesztési hiba. Annak ellenére, hogy létezik egy önálló ÚME a pályaszerkezetek méretezésére, a négysávos ÚME belekever ebbe, hiszen azt fölülírja. Pedig csak hivatkozni lenne szabad.

Valószínű az is, hogy a vastag aszfaltok nyomványúai is ismeretlenek a bizottság előtt, hogy ilyen nagy vastagságú aszfaltos szerkezetet írnak elő a jövő útjainak.

Valószínű az is, hogy nem hallottak a beton burkolatokról sem, melyek ma már az aszfalttal azonos árúak, és még a tartósságuk is nagyobbak, a meghibásodási gyakoriságuk pedig kisebb. Csak nem az aszfalt lobbis érdekei szerint fogott a ceruzájuk, amikor ellentmondást nem tűrően esélyt sem adnak a betonburkolatnak?

Az ÚME-tervezetben ilyen merev és alátámasztás, indoklás nélküli merev kizárás még a csomópontoknál fordul elő.

2.1 A csomópontok kialakítására vonatkozó általános előírások

A jelen előírás tárgyát képező közutak tervezése során:

- autóúti szakaszokon kizárólag külön szintű csomópont létesíthető,
- 110 km/h tervezési sebességű főúthálózati szakaszokon lakott területen kívül a teljes útpályát keresztező mozgás csak külön szinten valósítható meg,
- Főúthálózati szakaszokon, kizárólag ÚB támogató állásfoglalása esetén, T alakú csomópontban balra kanyarodó mozgás megengedhető – külön balrakanyarodó felálló, valamint felálló-befogadósáv, és, 90 km/h sebességkorlátozás alkalmazása mellett – amennyiben a balra kanyarodó forgalom nagysága nem éri el az 500 jármű/nap értéket. legfeljebb 90 km/h megengedett sebességű főúthálózati szakaszon alapvetően szintbeni csomópontok tervezendők, de hálózati szempontból külön szintű csomópont létesítése is megengedett
- főúthálózati szakaszokon csak jobbra kiséves mozgás biztosításával közforgalmú útcsatlakozás létesíthető, egyéb veszélyt jelző tábla-, továbbá az állatok feljutását gátló eszközök alkalmazása mellett, kizárólag ÚB támogató állásfoglalásával.

110 km/h tervezési sebességű szakaszok elején és végén a nem gyorsforgalmi úthoz csatlakozó kezdő-, és végcsomópontok szintbeni csomópontként is kialakíthatók.

A négysávos ÚME szerkesztőinek az értékrendjét jól tükrözi, hogy a csomópontokkal az utolsók között foglalkozik, mint valami kis jelentőségű dologgal.

Bizonyára nem voltak túlsúlyban a megfogalmazó bizottságban a csomóponti szakemberek.

Amit az előbbi bekezdésben megfogalmaztak az a 30 évvel ezelőtti szellem, szellemiség. Azóta nem állt meg a világ, legfeljebb néhányan jól lemaradtak.

A tervezet az autóutas szakaszon kitiltja a többsávos körforgalmakat, hiszen ezeken csak különszintűt enged tervezni. (Kivétel a szakasz eleje és vége, mintha ott nem ugyanazok az autók járnának.)

A Békéscsabára vezető M44 hungarikum, mert olyan zsákutca, mely gyorsforgalmi útból lesz (van itt pénz!), román folytatás nélkül. Ha elkészül, majd Békéscsabánál fog koppanni. Akkor is az lesz, ha egyszer esetleg bekötik a Nagyvárad-Arad-temesvári román útra. Ugye helyes az adófizetők pénzével úgy bánni, hogy ezt a zsákutcát végig telerakják különszintű, tehát a legdrágább, csomópontokkal.

Az autópálya helyett a négysávos építést az építési költség lefaragása miatt dobták be. Ezt az alapelvet majdnem minden elemnél alkalmazták is, hiszen pl. keskenyedtek a forgalmi sávok, a padkák, elmaradt az üzemi=leállósáv. Nem így a felüljárók! Ott erről szó sincs! A csomópontoknál a spórolási alapelvet megbuktatják!

A hazai autópályákon csak különszintű csomópontok vannak, ennek ellenére tele vannak balesetekkel! Mintha nem akarnának a tényekről tudni, mert az ellenkezik a beidegződésükkel. Elég figyelemmel kísérni az M5 balesettermelő gyárat.

Még azt is sikerült elfelejteniük, hogy a 2015-ös gyorsutas elképzelésben bőven benne volt a zöld táblás gyorsútban a szakaszközi, többsávos körforgalom! A szerkesztő bizottság „forgalmász tudósai” azonban kióvatoskodták onnan a korszerű csomópont-formát. Lehetett egy nagyot ütni a körforgalmak ügyén és meg is tehették. Szomorú, hogy megtehették!

2.1.3 Szintbeni csomópontok – Jelzőlámpás forgalomirányítású járműosztályozós csomópontok

A jelen előírás tárgyát képező közutakon jelzőlámpás forgalomirányítású járműosztályozós csomópont kivételes esetben tervezhető beépített, városias környezetben, elsősorban lakott terület határának térségében, abban az esetben, ha valamely környezeti, geometriai adottság nem teszi lehetővé körforgalmú csomópont létesítését, vagy a csomópontban a mellékirány forgalmának nagysága a főirány forgalmának 15%-ánál kisebb.

A 2015-ös alapelvekhez képest egy kissé visszaléptek a normalitás felé, amikor a körforgalmat a jelzőlámpás elé tették.

A 2015-2019 közti főbb események időrendben

2015. VIII. 27.

„Bővítene a gyorsforgalmi utak típusait a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM), az autópálya és az autóút mellé javasolt harmadik kategória, az M gyorsút megépítése **akár 25-30 százalékkal olcsóbb lehet a jelenleginél** - jelentette be Tasó László, az NFM közlekedéspolitikáért felelős államtitkára csütörtökön sajtótájékoztatón.”

https://www.napi.hu/magyar_gazdasag/autosok_figyelem_uj_utkategoriat_vezetnek_be.602289.html

Íme, a minisztériumi szándék: legyen olcsóbb!

Az ÚME szerkesztő azonban ezt csak részben hajtották végre, amikor kitiltották az olcsóbb többsávos körforgalmat, és csak a drágább külön szintű csomópontot engednek.

„A gyorsút kategória megszületésének legfőbb indoka, a **költséghatékony** építkezés. **Egy kilométer autópálya kb. 2,5-4 milliárd forintból építhető ki, míg a gyorsút 1,5-2,5 milliárd forint/kilométer építési költséggel rendelkezik.**^[3] Ez annak is köszönhető, hogy **a jogszabály megengedi az úton a szintbeli csomópontok kiépítését, amik olcsóbban, kevesebb munkával kivitelezhetők, mint az autóutak külön szintű csomópontjai.**”

<https://hu.wikipedia.org/wiki/Gyors%C3%BAt>

Még a Wikipedia is az eredeti minisztériumi gondolatot tükrözi vissza! Ez hidegen hagyta az új ÚME-tervezet megfogalmazóit! Megtehették.

2015. IX. 13.

„A leggyakoribb balesetek, a keresztezésekben történő ütközések – durván minden negyedik közúti baleset ilyen – megelőzésére szolgálnak a külön szintű keresztezések, azaz a felüljárók, hidak. A szakzsargonban „műtárgyaknak” nevezett építmények elhagyásával **elképzeltető a Tasó által említett 25–30 százalékos megtakarítás.** Az útépítés legköltségesebb része ugyanis a burkolat és a pályaszerkezet, de szorosan ez után a **műtárgyak** következnek.”

Furcsa az, hogy a szerkesztőbizottság elfogadja – illetve valószínűen kénytelen elfogni - azt a tényt, hogy tervezett olcsóbbítások, kompromisszumok mind balesetszám növelő hatásúak, csak egyedül a körforgalommal nem lehet olcsóbbítani.

Dr. Tímár András professzor úr szinte azonnali markáns ellenvéleménye:

„Ne befolyásolják finanszírozási kényszerek a műszaki előírásokat – szögezte le a HVG-nek Timár András professor emeritus, közlekedési szakértő, aki elemzést juttatott el a Magyar Mérnöki Kamarának és a Közlekedéstudományi Egyesületnek, amelyben szakmai alapon vezeti le, miért aggályos a tervezett szabványmódosítás, illetve a gyorsút kategória bevezetése.

Emlékeztetett a pénzhiány miatt forgalomtechnikai torzóként épült utak közül az M0-s déli (a Törökbálint csomópont – az M1-es és az M5-ös közötti, 36 kilométeres) szakaszára, amely biztonsági szempontból nem vált be.

A kétszer három sávos sztrádának tervezett útból annak idején egy „fél autópályát” – egy kétszer két sávos autóutat – adtak át a forgalomnak 1993–1995 között; ezt egészen 2003-ig, a sávok fizikai elválasztásáig halálútként emlegették a rengeteg baleset miatt.

Nem vált be az ugyancsak fél autópályaként megépült, Budapest és Vác közötti M2-es út sem. A közlekedés jelentős részben pszichológia – a sofőr olyan sebességgel vezet, amilyenek az utat látja –, ilyen alapon beszélnek a biztonsági szakemberek „önmagukat magyarázó” utakról. Vagyis úgy kell kinéznie az útnak, hogy egyértelmű legyen a típusa, így a sebesség megválasztása is. Az M2-es néhány szakasza ránézésre hasonlatos egy sztrádához, de nem az, így megnő a frontális ütközés veszélye, mivel a sofőr nem számít a szembejövő, előzésben lévő járműre.

https://hvg.hu/gazdasag/201537_ujabb_hungarikum_a_gyorsut_jatek_a_betukkel

Természetesen a felvetése visszhang nélkül maradt, majd elnyelte a szokásos agyonhallgatás.

Állítom: felháborodásának alapja a 2*2-sávós útfajta erőszakos, bármi áron való beszuszakolása volt a gyorsforgalminak mondott kategóriába, a sebességnövelési mánia egyik megnyilvánulásaként.

Megj.: a fapados sztráda nem magyar sajátosság.

Korábban még a gazdag svédeknél is létezett az ún. szegények autópályája, melyet szintén a kisebb méretek miatt hívtak így, mert a pénz még ott is számított valamikor.

A 2*2 sávós, osztottpályás utat SEMMILYEN jelzővel földíszítve sem szabad autópályának hívni, de még gyorsforgalmi útnak sem!

2015. X. 2.

A nyilvánosságnak eljuttatott legelső érdemi hír a gyorsútról:



Közlekedési infrastruktúra beruházások mérnöki feladatai

„IX. Határok nélküli partnerség”






Alcím: ... Magyar-szlovák közös projektek.”

Salgótarján, 2015. október 2.

Thoroczky Zsolt

stratégiai tanácsadó, **FÖBER Zrt.**
elnök, **KTE** Közlekedésépítési Tagozat

Osztottpályás utak

Hálózati szerep	Koronaszélesség [m]	Tervezési sebesség, V _t [km/h]	Üzemi sáv	KRESZ szerinti jelölés	Az út megjelölése
A TEN-T hálózathoz tartozó, vagy meghatározó regionális, illetve részben nemzetközi hálózati szerepű, nem TEN-T elem, várhatóan legalább 20.000 Ej/nap átlagos napi forgalommal (ÁNF) rendelkező gyorsforgalmi utak.	26,60	130	van		„M”
	24,60	110	nincs <small>(ütemezetten kiépíthető)</small>		„M”
Egyéb TEN-T elem, vagy regionális, illetve részben nemzetközi hálózati szerepű, nem TEN-T elem, várhatóan 10.000 - 20.000 Ej/nap közötti átlagos napi forgalommal (ÁNF) rendelkező gyorsforgalmi utak. [„A” típusú Gyorsút]	22,50	110	nincs <small>(ütemezetten kiépíthető)</small>		„M”
Regionális hálózati szerepű, nem TEN-T elem, várhatóan legfeljebb 10.000 Ej/nap átlagos napi forgalommal rendelkező gyorsforgalmi utak. [„B” típusú Gyorsút]	20,50	110	nincs		„R”
Helyi jelentőségű, várhatóan legalább 10.000 Ej/nap átlagos napi forgalommal (ÁNF) rendelkező utak.	19,50	90	nincs		„... SZ. főút”

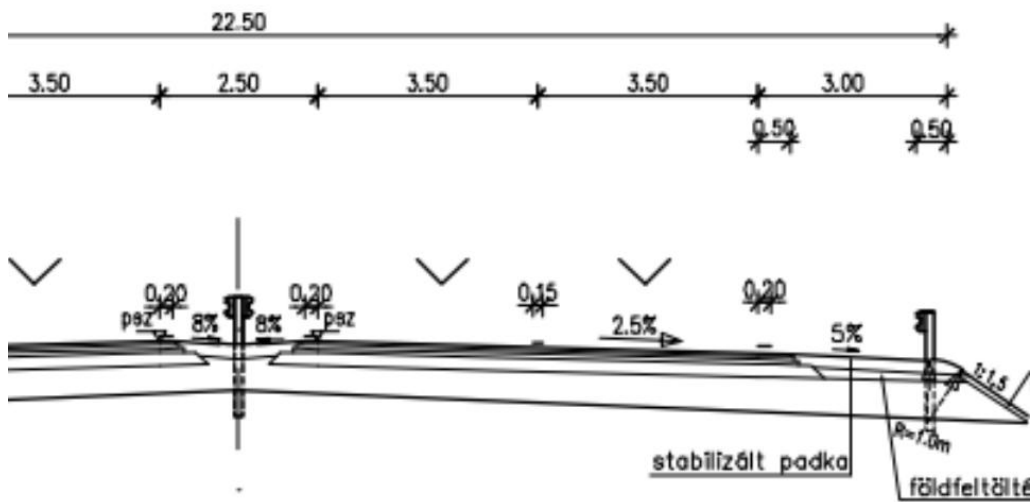
A „Gyorsutak”

Node:

- a) Mitől gyorsút a 90-nel járható főút?
- b) A koronaszélesség a táblázatban egyre csökken. A négysávos tervezetben már csak 20,00 m is elég, ami dicséretes fogyókúra.
- c) Mintha nem gondolt volna az autópályák első építési ütemére. Ha a 110-re tervezett utak valamikor autópályák lesznek, akkor vagy nagy költséggel át kell építeni az íveket, mely alaposan megdrágítaná, a második ütem építését, vagy meg kell engedni azt, hogy autópálya lehessen 110-es!
- d) Az első két helyezett közti 2,00 m-es koronaszélesség csökkenés miatt a sebességet 20-szal levette. Eddig még akár jó is lehet. Azonban a 2., és a 4. közötti úttípusok mind 110-zel járhatók, pedig a koronaszélesség 4,10 m-rel csökkent. Az utolsó sori és az utolsó előtti sori két úttípus koronaszélessége 1,00 m-es csökkenése miatt is levett 20 km/órát a tervezési sebességből. Középtájon tehát megszűnt a következetesség.
- e) Létrehoz három autópályát, mely a járművezetőnek ugyanaz! A rendszerezés élesen szemben áll az ún. önfelismerő út” ideológiájával.
- f) A négysávos ÚME-tervezet főúti változat koronaszélességének is 20,00 m-t vesz föl, amikor itt ehhez elég a 19,50 m is, Miért?

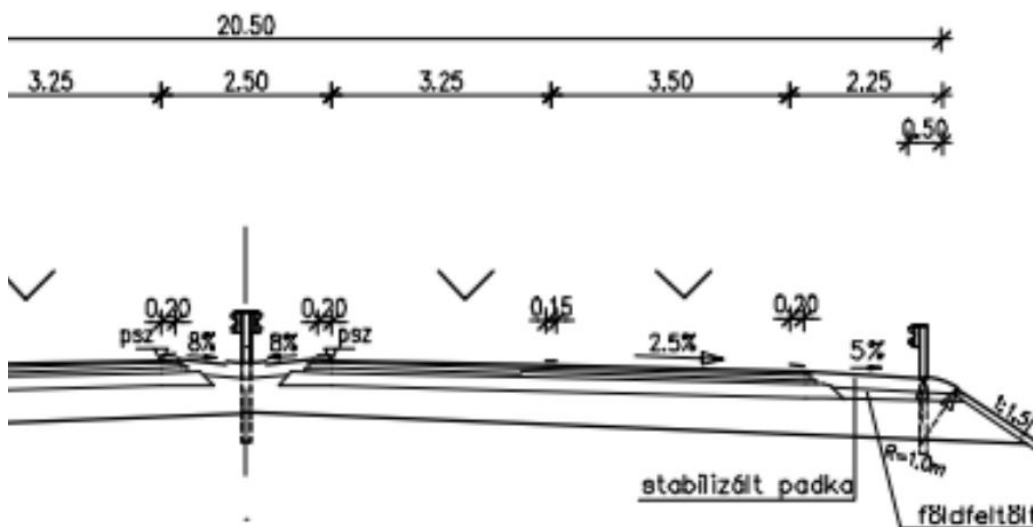
„A” típusú Gyorsút

(az előbbi táblázatban a keskenyebb kék jelzőtáblás autót, mert ebből egyből kettő is lett)



„B” típusú Gyorsút

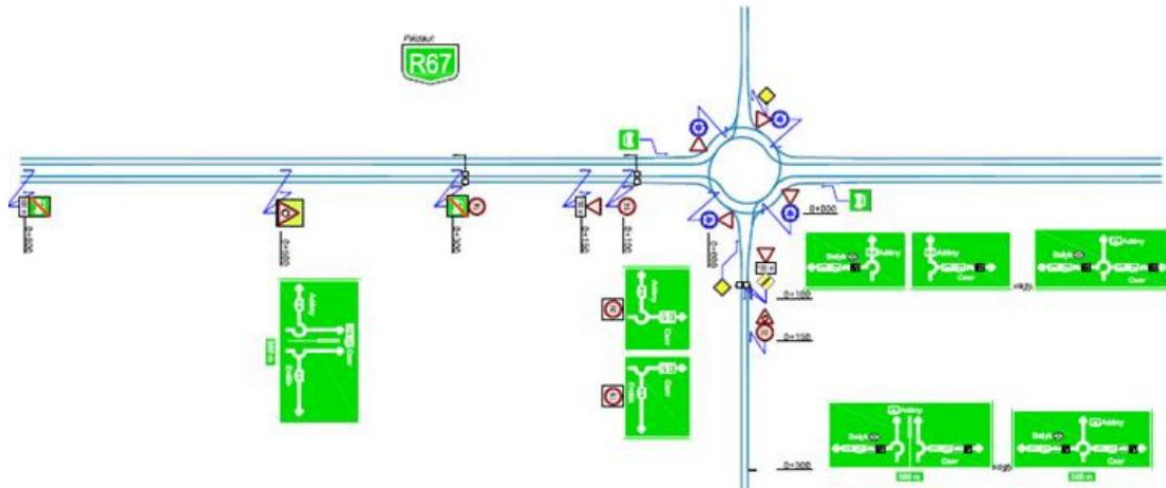
(az előbbi táblázatban a zöld jelzőtáblás autót)




Körforgalmú csomópont

Hová is ajánlották a többsávos körforgalmat?

Emlékeztetőnek ide másoltam a táblázat „zöld” autótas sorát, hogy nyilvánvaló legyen: a 110-e tervezet autótúton is megengedte a többsávos körforgalmat, annak helyétől függetlenül. A körforgalom kiszorítása az építési szakasz végeire a „forgalmász tudósok” új találmánya.



gyorsforgalmi utak. [„A” típusú Gyorsút] Regionális hálózati szerepű, nem TEN-T elem, várhatóan legfeljebb 10.000 Ej/nap átlagos napi forgalommal rendelkező gyorsforgalmi utak. [„B” típusú Gyorsút]	20,50	110	nincs		„R”
--	-------	-----	-------	---	-----

[file:///C:/Users/Rigo/Downloads/thoroczky-zsolt_151002_salgotarjan%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Rigo/Downloads/thoroczky-zsolt_151002_salgotarjan%20(1).pdf)

A jelzőtáblák színéből látható, hogy ez egy 110 KM/ÓRÁVAL járható gyorsút, melynek a KÖZEPÉN virít egy többsávos körforgalom!

Jól látható az, hogy a körforgalom felé közeledve a sebességet lépcsősen csökkentetni javasolják. Ez így lenne a normális megoldás, melyhez jönne még

- a csomópont kivilágítása,
- és legalább a csomópont sebességcsökkentési szakaszán a fix telepítésű sebességmérő kamerák lerakása az építés idejében.

Úgy tűnik, hogy kétféle anyag összeállítói nem azonos összetételűek. Kár, hogy a négysávosítási ÚME-tervezet „forgalmász tudósai” minden felülbírálhattak, lenullázhattak, visszanyomhatták az új tervezetet a középkorba.

Ebben az időszakban az előbbinél cifrább úttípus lista is létezett!

Ez maga az őskáosz volt. Jól érzékelteti, hogy egyes fejekben mekkora volt a zavar.

Látható, hogy az autópálya és a hagyományos kétsávos főút közé benyomtak 7 úttípust. (A táblázatban a „+” jel osztatlan, míg a „*” jel osztott pályás burkolatot jelöl.

A bármi áron való sebességemelés, de legkisebb építési költséggel, terméke – a táblázatban alulról a 4. sorban lévő - 12,00 m koronaszélességű kétsávos hagyományos főút, középső fizikai elválasztás nélkül: 2,50+3,50+3,50+2,50=12,00 m kiosztással. Ezen meg akarták engedni a 100-at, de a 110-et is, minden bizonnyal a régi vágású jelzőtáblás szabályozású csomópontok sorával együtt.

Ebből a logikából az következik, hogy amennyiben erre az útra kiteszek egy körforgalmat, akkor úgy lerontom a biztonságát, hogy onnantól már csak 90-nel használható.

Az alatta lévő sorban lévő úttípusnál azonban csak 90-et engedett volna meg, annak ellenére, hogy az osztott pályás négysávos út, középső fizikai elválasztással.

út típusa	sávok	megengedett sebesség	fizikai elválasztás	koronaszélesség	sáv szélesség		elválasztó sáv szélessége	padkaszélesség
					külső	belső		
autópálya	2x2 / 2x3	130	van	≥ 25,60	3,50-3,75	3,50-3,75	3,00-5,00	4,00
autóút	2x2 / 2x3	110	van	24,00 - 24,60	3,50	3,50	3,00-3,60	3,50
gyorsút (M)	2x2	110	van	22,50	3,50	3,50	2,50	3,00
gyorsút (R)	2x2	110	van	20,50	3,50	3,25	2,50	2,25
emelt sebességű főút	2x2	110	van	20,00 - 24,50	3,25-3,50	3,25-3,50	2,00-3,60	2,75
emelt sebességű főút	1+1	100 - 110	nincs	12,00	3,50	3,50		2,50
főút	2x2	90	van	20,00 - 24,50	3,25-3,50	3,25-3,50	2,00-3,60	2,75
főút	2+2	90	nincs	18,50 - 20,00	3,25-3,50	3,25-3,50	0,50-3,60	2,5-2,75
főút	1+1	90	nincs	10,50 - 12,00	3,25-3,50	3,25-3,50		2,50

file:///C:/Users/Rigo/Downloads/3_KA_678-utak-besorolasa_KTE-2016-06-09.pdf

Ez utóbbi fényesen mutatja a felülről keltett káosz csúcsát!

2015. IX. 30.

MEGHÍVÓ

A Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara, az MMK Közlekedési Tagozata és a KTE Közlekedésépítési Tagozata közös szervezésében

„KÖZÖS DOLGAINK – beszélgetések a szakmáról”
programsorozat következő rendezvényének témája

„M – gyorsút”-ak kialakításával kapcsolatos szakmai kérdések, felvetések

A beszélgetést vezeti és a nyitó előadást tartja:
Lakits György, MMK KT elnöke

A rendezvény időpontja:
2015. szeptember 30. (szerda) 15⁰⁰ óra
Helyszíne: Makadám Mérnök Klub
(Budapest II., Lövőház u. 37.)

Mivel az előadás mind a KTE, mind a MMK honlapján elérhetetlen, megpróbáltam azt többször megkapni az előadótól, de sajnos nem sikerül. Szerettem volna az Elnök úr véleményét is becsatolni.

2015. X. 30.

Csúcsra jut a gyorsút!

A Kormány 1784/2015. (X. 30.) Korm. határozata az új gyorsforgalmi útkategória, a „gyorsút” bevezetéséről és alkalmazásának lehetőségeiről

A Kormány

egyetért az új gyorsforgalmi útkategória („gyorsút”) bevezetésének szükségességével a kitűzött közúthálózat-fejlesztési célok elérésének érdekében, és – a műszaki tartalmak projektenkénti felülvizsgálata után – a következőket rendeli el:

1. felhívja a nemzeti fejlesztési minisztert, hogy gondoskodjon az érintett miniszterek bevonásával az új gyorsforgalmi útkategóriára vonatkozó jogszabályi és műszaki szabályozási környezet kialakításáról, amely során vegye figyelembe, hogy
 - a) vadvédelmi kerítés megépítése az új gyorsforgalmi útkategória mentén is szükséges,
 - b) az új gyorsút építése esetén a szintbeli keresztezések között a legkisebb távolság 15 km lehet,
 - c) a szintbeli keresztezések kialakítása során a forgalmi jellemzők, sajátosságok figyelembevételével a jelzőlámpás szabályozás az elsődleges, továbbá
 - d) a terveket úgy kell kialakítani, hogy a gyorsút magasabb gyorsforgalmi kategóriára (autóút, autópálya) való fejlesztésének a lehetősége biztosított legyen;

Felelős: nemzeti fejlesztési miniszter, az érintett miniszterek bevonásával

Határidő: azonnal

file:///C:/Users/Rigo/Downloads/MK_15_162.pdf

Mint látható, egy új gyorsforgalmi úti kategóriát rendeltek el.

Ez szerintem nem csak a gyorsaság miatt lett rossz döntés, hanem a régi vágású autóút fogalom meghagyása miatt is.

Eddig ugyanis gyorsforgalmi út csak az autópálya és az autóút volt. Most ehhez bejött a gyorsút. Az autóút maradt úgy, ahogy volt, a rögzítetlen műszaki tartalommal. Sem akkor, sem azóta, senki sem ismeri az autóút műszaki tartalmát. Lényegébnem bármi lehet, amit annak kijelölnek. Mivel senki sem tudja, az bármi lehetett és lett is! Ezzel vissza is éltek, mert bármit ki lehetett annak jelölni.

Itt volt az alkalom, hogy a gyorsút legyen az autóút, mert annak fokozatosan ismertté vált a műszaki tartalma. A gyorsút műszaki tartalmát megkaphatta volna a régi autóút. de ...

Nem kellett volna bevezetni a gyorsút fogalmát, hanem azt kellett volna leírni csak, hogy ez az autóút új fogalma, tartalma.

Ha minden áron gyorsforgalmizni akartak volna, akkor megmaradt volna az autóút, melynek eldobták volna a tartalmát, megszűnt volna a gyorsút, melynek viszont a nevét kellett volna eldobni.

Bent maradt a rendszerben a bizonytalanság. Sőt később a gyorsútból két fajta készült, a „zöld” és a „kék” gyorsút. Ez tovább kavarta a gyorsforgalmi hálózat fogalmát. De még ezzel sem fejeződött be a kavalkád, hiszen a rendszer része lett a kiemelt főút, vagy emelt sebességű főút is, mint gyorsforgalmi elem. A káosz tehát csúcspontjára hágott, ahogy az előbbi táblázatban látható.

Valószínű, hogy a gyorsút csírája az emelt sebességű főút volt, mely először osztott pályás lett, majd gyorsúttá címkézték.

Érdekes a Kormányhatározat stílusa is. A csomópont távolságra előír ebben a csíra állapotában 15 km-t. Vajon miért nem 14-et, 14,5-öt, vagy 17-et? Ha a válasz erre a CSAK, akkor értem. Tipikus esete ez az alátámasztatlan kijelentéseknek.

Van ilyen más is!

Vajon mi támasztja alá a jelzőlámpás csomópont elsőbbségét, annak ellenére, hogy a 30 év alatt megépült körforgalmak éppen az ellenkezőjét igazolják. Hány évszázados lemaradásban leleddzenek e szöveg „forgalmász tudós” megfogalmazói? Elővették a 30 évvel ezelőtti kottáikat? Na, brávó!

2016. II. 5.

Az aprópénzre váltás, némi segítséggel, levél a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumból:

Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ

BUDAPEST

Lövőház u. 39.
1024

Tárgy: A gyorsforgalmi úthálózat regionális szerepű Gyorsútjainak tervezési jellemzői c. tervezési útmutató megküldése

Tisztelt Főigazgató Úr!

Az új gyorsforgalmi útkategória, a „gyorsút” bevezetéséről és alkalmazásának lehetőségéről szóló 1784/2015. (X. 30.) Korm. határozatban foglaltak szerint a Kormány egyetért az új gyorsforgalmi útkategória („gyorsút”) bevezetésével.

A műszaki szabályozási környezet kialakítása érdekében a Magyar Út- és Vasúti Társaság (MAÚT) elkészítette a **gyorsforgalmi úthálózat regionális szerepű Gyorsútjainak tervezési jellemzői című tervezési útmutatót** (a továbbiakban: Tervezési Útmutató), amelyet jelen levélem mellékleteként megküldök.

A „gyorsúti beruházások” esetében a Tervezési Útmutatóban megadott műszaki paramétereket, tervezési jellemzőket kell figyelembe venni.

Tájékoztatom, hogy a Tervezési Útmutatóban megadott műszaki, tervezési jellemzőket a Közutak tervezése c. (ÚT 2-1.201) útügyi műszaki előírás alóli felmentésnek kell tekinteni.

Felhívom szíves figyelmét az 1784/2015. (X. 30.) Korm. határozat 1. b) pontjában foglaltakra, amely szerint az új gyorsút építése esetén a szintbeli keresztezések között a legkisebb távolság 15 km lehet.

Budapest, 2016. február „05.”

Üdvözlettel:



Dr. Seszták Miklós

Melléklet: A gyorsforgalmi úthálózat regionális szerepű Gyorsútjainak tervezési jellemzői c. tervezési útmutató

*Érdekes az is, hogy a gyorsút fogalmát nem a Közutak tervezési ÚME módosításával vezette be, hanem kiemelte, úgy, hogy az erre való utalással az előbbi ÚME-t nem egészítette ki. **Valószínű az, hogy a Közutak tervezése és a többi ÚME sem tud a gyorsutakról. Mintha valakik sejtették volna a gyorsút vadhajítás jellegét.***

2016. I. 21-én el is készült:

TERVEZÉSI ÚTMUTATÓ	2	CSOMÓPONTOK.....	10
	2.1	A CSOMÓPONTOK KIALAKÍTÁSÁRA VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK	10
	2.2	KÜLÖNSZINTŰ CSOMÓPONTOK	11
	2.3	SZINTBENI CSOMÓPONTOK – KÖRFORGALMI CSOMÓPONTOK	11
	2.4	SZINTBENI CSOMÓPONTOK – JELZŐLÁMPÁS FORGALOMIRÁNYÍTÁSÚ JÁRMŰOSZTÁLYOZÓS CSOMÓPONTOK.....	13
	2.5	JOBBRA KISÍVES CSATLAKOZÁSOK ÉS KIVÁLÁSOK	15
A gyorsforgalmi úthálózat regionális szerepű Gyorsútjainak tervezési jellemzői	2.6	ÁTVEZETÉSEK	17
	2.7	CSOMÓPONTOK MEGVILÁGÍTÁSA	17

A Gyorsutak

- **megvalósítási céljukat** tekintve regionális viszonylatokban kapcsolatot biztosítanak a megyei jogú városok és az ipari-technológiai központok számára az autópálya-hálózatba történő magas szolgáltatási szintű bekapcsolódásra, továbbá egyes kisebb jelentőségű tranzitkapcsolatok létrehozását biztosítják;
- **nyomvonaluk** – általános esetben – települési átkelést nem tartalmaz, de indokolt esetben rövid szakaszon – a megfelelő védelmi (forgalombiztonsági és környezetvédelmi) eszközök biztosításával – érinthet lakott területet, haladhat lakóterületek között rendelkezésre álló beépítetlen folyosóban, illetve gazdasági, kereskedelmi területhasználatú környezetben;
- **fő műszaki jellemzőket** tekintve – általános esetben – 110 km/órás tervezési sebességű, 2x2 sávós, osztottpályás, csökkentett keresztmetszetű, burkolt üzemi sáv nélküli utak, amelyek a gépjárművek visszatartására alkalmas fizikai elválasztással, valamint külön szintű, illetve szabályozott szintbeni csomópontokkal rendelkeznek;
- **csomópontjaik** lehetnek
 - külön szintűek;
 - egysávós, illetve többsávós irányított áthaladású körforgalmúak;
 - jelzőlámpás forgalomirányítású járműosztályozósak;
 - csak jobbra kisíves mozgásokat tartalmazó csatlakozások, illetve kiválások;
- az **útvonal típusa szerint** a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) 11. § szerinti „Autóút” és „Autóút vége” táblával megjelölt út;
- **hálózati szerepük**, illetve várható **forgalmi terhelésük** tekintetében:
 - Regionális hálózati szerepű nem TEN-T elem, várhatóan legfeljebb 10.000 Ej/nap átlagos napi forgalommal rendelkező gyorsforgalmi út, jellemzően meglévő úthálózati elem fejlesztése esetén, amely 20,50 méter széles koronával rendelkezik.
 - Amennyiben kisforgalmú TEN-T elem, vagy regionális, illetve részben nemzetközi hálózati szerepű nem TEN-T elem, várhatóan 10.000 - 20.000 Ej/nap közötti átlagos napi forgalommal (ÁNF) rendelkező gyorsforgalmi út, abban az esetben 22,50 méter széles koronával rendelkezik.

Jól látható, hogy a Kormányhatározat megfogalmazói NEM TETTEK KÜLÖNBSÉGET a gyorsúti szakasz belsejében és a szélein lévő csomópontok között! Ez új találmány a körforgalmak kiszorítása céljából! Ez a „forgalmász tudósok” aknamunkája.

Örömmel látom, hogy a gyorsút műszaki jellemzői közel azonosak azzal, amit mi 2002-ben megépítettünk a 47 sz. főúton!

Eltérés:

- ***a megengedett sebesség!***
- ***a táblázás. Mi nem autóútnak, hanem főútnak tábláztuk ki.***

Valószínű az, hogy a Kormányhatározatot is egy műszaki csapat ütötte össze, akik nem tudtak elszakadni a gyorsforgalmi jellegtől.

Valószínűen ezt egy olcsó autópályaként adták el, mely politikai döntés volt a részükről, ezzel a fapados autópályával akarták kiszűrni a mindenhová autópályát követelő polgármesterek szemét! Valószínű, hogy a „gyorsforgalmiság” nagyon kellett ehhez a taktikához, mely műszakilag viszont visszaüött.

A csomópontok között előbbre teszi a körforgalmat és ráadásul még a többsávos körök építését is engedi! Homok került a gépezetbe?

Érdekes számomra az, hogy a gyorsúti előírást nem emelték az ÚME rangjára! Miért?

2017. V. 11.



2017. V-ban az alapelvek még változatlanok:

NIF NEMZETI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTŐ ZRT.

Egy költségtakarékos gyorsforgalmi útkategória megalkotásának igénye

Cél:

- Modern Városok Programban meghatározott közútfejlesztési feladatok
- A gyorsforgalmi úti kapcsolatok kiépítése az országhatárokig

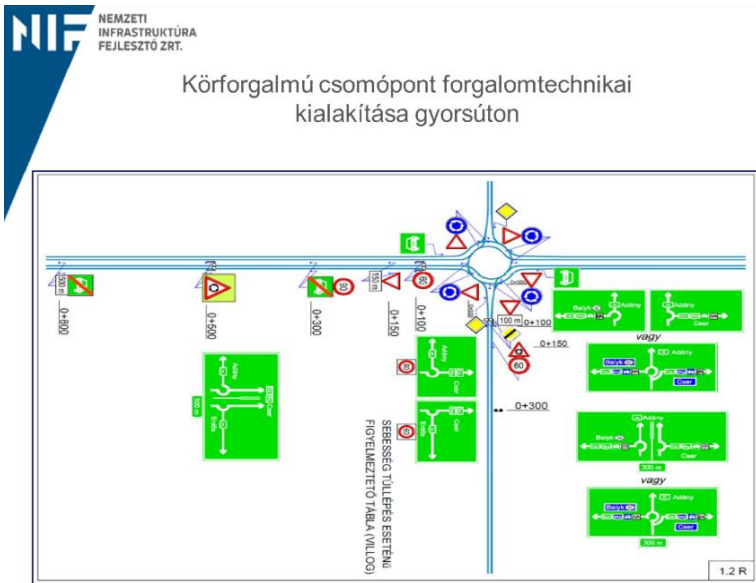
Korlátozó tényezők (peremfeltételek):

- Az európai uniós források szűkültek
- A megvalósítási határidők rövidek

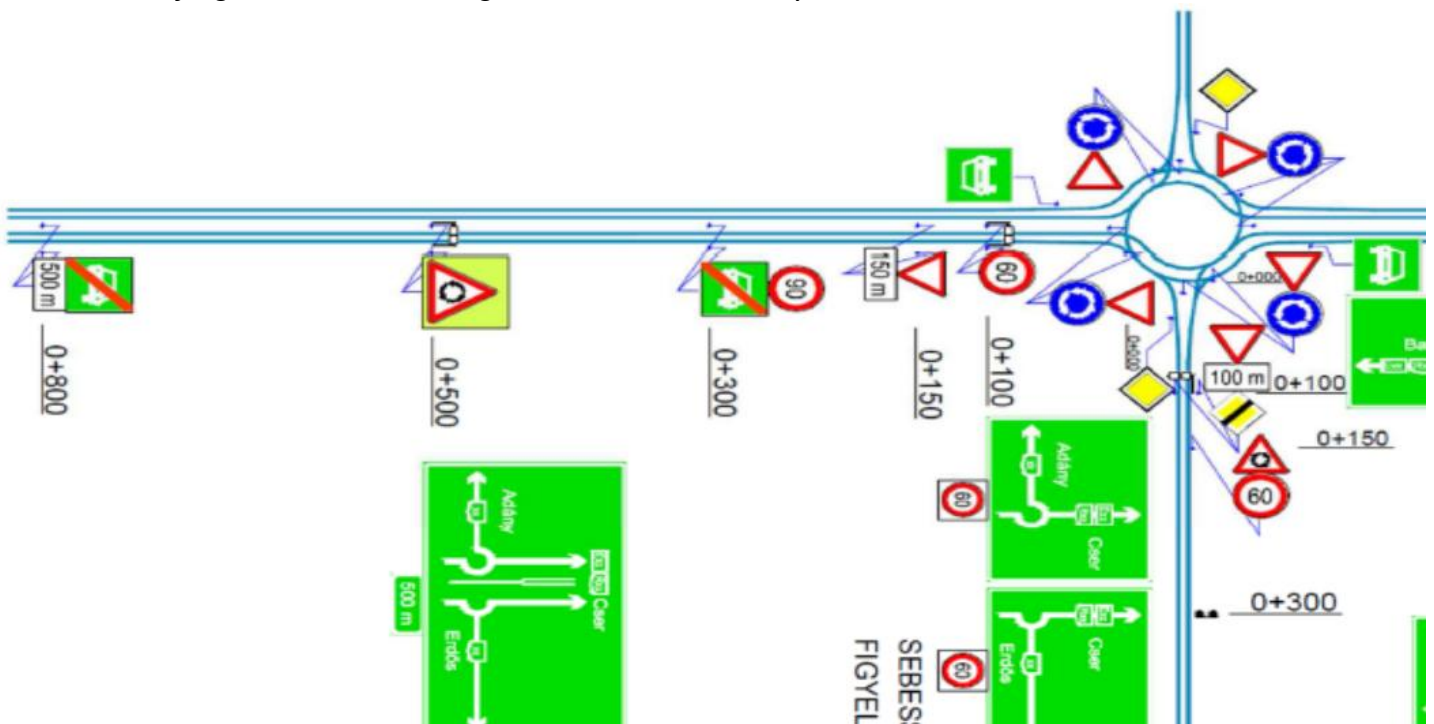
Megoldási lehetőség:

- Gazdaságosabb műszaki tartalom megvalósítása, a használati érték érezhető csökkenése nélkül

2017. V-ban még ajánlott megoldás volt a körforgalom:



A körforgalom előtti sebességcsökkentési szakasz helyes kitáblázása:



http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/Kozlekedesfejlesztes-Magyarorszagon-2017/17-kozlekedesfejl_mo_gyorsutak_2017_05_11_kertesi_tamas_vegleges.pdf

2017. X. 10.

A NIF mérnöke, *Madurovicz András* úr, *Makadám klubban* megtartott előadásának címe:

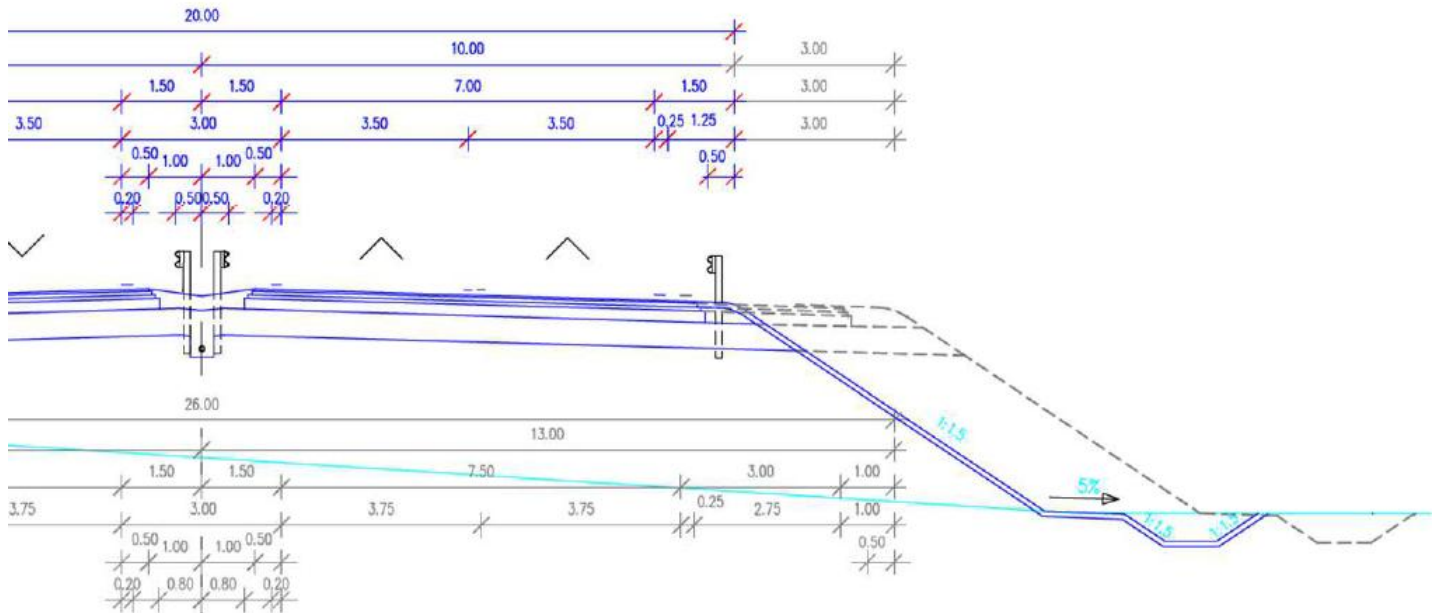


Már a cím is megdöbbentő!

Középpontba került dilemma az építési költség csökkentése miatt

Költséghatékonyság → Kompromisszumok

A kezdeti cél az olcsóbbá tétel volt, a sávszélességek, a különszintű keresztezések méreteinek csökkentésével, a különszintű csomópontok helyettesítésével, elhagyásával, az üzemi=leálló sáv keskenyítésével, burkolatának elhagyásával, esetleg az egész ilyen sáv elhagyásával.



Szürke vonalakkal és szürke méretekkel (alul) a kiinduló, késsel (fölül) a „fogyókúráztatott” változat.

2016-2017 körül kezdtek tapasztalatok gyűlni a megépült gyorsutakkal kapcsolatban.



NEMZETI
INFRASTRUKTÚRA
FEJLESZTŐ ZRT.

A gyorsutak bevezetése

- 2016 - 2017

A gyorsutak tervezési tapasztalatai

Szemléletváltás szükséges

- Gyorsforgalmi úttól elvárt szolgáltatási színvonal
- Csökkentett paraméterek „elfogadása”

Forgalombiztonságban (meddig) köthető kompromisszum?

- 2016 - 2017

Felmerülő problémák megoldásai

- Alkalmazási segédlet a tervezési útmutatóhoz (Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozata)
 - nem került hivatalosan kiadásra, elrendelésre
 - egyes megállapításait felhasználva, eltérési kérelmekkel kezelve
- Műszaki problémák megoldása estenként csak nagyobb beruházási költség vállalásával lehetséges
 - vízlevezetés – részfolyókák alkalmazása
 - mechanikai stabilizáció az elválasztósávban

A gyorsutak KIVEZETÉSE(?) – ebben a légkörben meglepő fogalom, meglepő fordulat!

- 2017 (?)
- Szabályozási rendszer átalakulása alapot teremt a tapasztalatok újraértékelésére
- Kivezetésről a politikai döntés megszületett
- Kivezetés várhatóan hosszabb folyamat
 - Folyamatban lévő fejlesztések
 - Szükséges jogszabály módosítások

Meglepett ez a sor:

Kivezetésről a politikai döntés megszületett

Kértem utólag az előadó mérnök urat annak pontosítására, hogy miből látszik, következik a „kivezetésre vonatkozó politikai döntés megszületése” megállapítás, mire alapozza ezt a megállapítását.

A válasza:

2015 után a „gyorsút”, mint szó megjelent az alábbi törvényekben, mivel ezekbe azt beírták.

A gyorsút megjelenése jogszabályi szinten

- 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
- 2003. évi XXVI. törvény az Országos Területrendezési Tervről
- 2003. évi CXXVIII. törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről

Majd 2017-2018-ban ugyanezen törvényekből a jogszabályok módosítása során, *kitörölték a gyorsút szót, ezzel a gyorsút fogalmát. Mindezt nagy csöndben, hiszen jól tudják: a mérnöknek nem tartozik napi élvezetei közé a sok elfuserált jogszabály olvasgatása. A hírlevelekben viszont pár sorral el lehetett volna intézni a dolgot.*

<http://www.fomterv.hu/mmk/kozoz-dolgaink-2017-10-10>

Jól látható a közeledés az általam a balatonfüredi konferencián 2016-ban bemutatott úttípus javaslatomat tartalmazó táblázatban lévő négysávos, osztott pályás útfajtahoz, melynek örülök.

Az úttípusok táblázatának friss változatát alább mutatom be.

Bocsánatkérés

Előbb azonban szeretném jelezni, hogy szerintem itt van az ideje a bocsánatkérésnek. A bocsánatkérők, akik a gyorsút fogalmát kitalálták, akik segítettek a fogalom tartalommal való feltöltésében, az egész massa torkunkon való lenyomásában, akik ezért pénzt kaptak, akik egy szakmát bevitték a zsákutcába. Ezt megtehetnék néhány mondattal, de a nevük aláírásával pl. a MAÚT hírlevelében.

Különben egy hét múlva egy más témával ugyanezt meg fogják velünk tenni.

Végül az általam javasolt az új útkategóriák

Látható, hogy a négysávos ÚME-tervezet sokkal jobb a gyorsutas tervezési előírásánál. Még néhány dolog megválasztásával pedig egészen jó anyag is lehetne.

Mi jellemzi a mai útkategorizálást?

1. a gyorsaságra törekvés.

A minisztérium mintha elismerné a gyorsajtás trendi voltát és mintha jogos igényként ismerné el.



<https://index.hu/sport/futball/2019/06/03/237->

[nel kapott durrdefektet reyes mercedese baleset halal temetes/](#)

<https://444.hu/2019/06/03/237-tel-hajtott-a-halalba-tuningolt-szuperautojaval-a-spanyol-sztafcista>

Mindkét kép ugyanazt az autót mutatja, csak néhány másodperc különbséggel!

Most mindenki láthatja: tud ez a platóra tett autó lassabban is menni.

Ez az autó valamikor egy Európa-hírű futballista (Antonio Reyes) tulajdona volt, aki belehalt abba, hogy az egyik gumija kidurrant, miközben 237 km/óra sebességgel hajtott egy spanyol autópályán a Mercedes Brabus S550 típusú tuningolt autójával. Mert ugye a társadalmi elvárásnak, értékrendnek az felel meg, ha egy híres ember ilyen – nem széria - autóval, és ilyen sebességgel mozog.

A sikeres focistákat nagyon sokan tekintik mintának, példaképnek és utánozzák, miközben sokan a közlekedési morálról sipítoznak. Ezek hatása alól mintha még a minisztérium sem tudná magát függetleníteni.

A hazai hálózatfejlesztés csúcsán ezért áll a gyorsforgalmi úthálózat. Számos fejlett motorizációjú ország beéri az autópályáikon lévő max. 120 km/órás sebességgel.

Nálunk már a 130 is kevés, sokan kérik német, olasz, lengyel mintára mutogatva a 150-et!

Teljesen érthetetlen ez az igyekezet, amikor a balesetek létrejöttében elsődleges szerepe van az abszolút és a relatív gyorsajtásnak. Ennek megfelelően a forgalomszabályozással, a sebességszabályozással foglalkozó munkatársaink mindent elkövetnek a nagy sebesség kialakulásának megakadályozására.

Kijelenthető: van két közutas szakterület, mely egymás ellen dolgozik, hiszen a hálózatfejlesztők állandóan a sebesség növeléséért küzdenek, míg a sebességszabályozók ennek éppen az ellenkezőjéért.

Nem lehet talán ez az egyik oka a balesetszám csökkentési próbálkozásaink sikertelenségének? Nem kellene már eldönteni, hogy melyik csapatnak legyen igaza?

A szakma fogalmai, mind a „gyorsforgalmi úthálózat” vagy a „gyorsút”, mind azt sugallja a laikus társadalomnak, hogy csak azok az utak értékesek, melyek ezekbe a kategóriákba esnek. Ennek a torz társadalmi értékrendnek megfelelően útért lobbizó polgármesterek mindenhová autópályát kérnek, és csak ezt hajlandók elfogadni.

2. A feudális hierarchia szerint kialakított útkategóriák. Tele vagyunk a fő, a mellék, az alárendelt, a kiemelt és a még kiemeltebb jelzőkkel. A vidéki, a mezőgazdaságból élőknek lételeme az ún. mellékút, mely lakóhelyét és a földjét köti össze. Neki a mellék a fő.
3. Pontatlan jelentésű fogalmak. Miért nem autópálya a mellékút is, ha azon autók is járnak? Hogy lehet főút valami, ha az autópálya még sokkal inkább főbb út, hiszen a rangsorban fölötte van? Miféle rangsor az, melyben a fő a mezőny közepén van? Hogy nem autóút az autópálya is, hiszen majdnem azonos a felhasználói kör? Mivel a névnek semmi köze a tartalomhoz, a név önkényes, lehetne ezeket akár a virágokról is elnevezni. Nem véletlen az, hogy egyes országokban az útkategóriák nevei egyszerűen csak az „abc” betűi.
4. Értelmetlenül és fölöslegesen vezették be a gyorsút fogalmát. Felejtjük el!
5. **Nincs értéke a mai főutaknak, miközben bennük még sok a tartalék! Lehet, hogy a drágább úttípusok építését halasztani lehetne, ha létezne néhány külön főutak program.**

Úgymint:

- **a „településeket elkerülő utak” programja, együtt „az elkerült utak által tehermentesített települések forgalomcsendesítése” programmal.**
- **A „főúti előzési szakaszok” program,**
- **a „főutakkal párhuzamos kerékpárutak” program,**
- **a „szervízútnak is alkalmas kerékpárutak programja”.**
- **A „mellékutakból főutat” program.**

Sokat segítené a főutak melletti kerékpárutak építése. Ma már ezek a kerékpárutak olyan szélesek, hogy amennyiben erősebb pályaszerkezettel készülnének, alkalmasak lennének a főút szervízútjának is. Szintén nagy tartalék a megfelelő mellékutak átépítése főutakká, hiszen ez a megosztást annak idején csak azért hozták létre, mert nem volt pénz a teljes hálózatra.

Mit szeretnék javasolni, milyen elvek szerint raktam össze a táblázatomat?

1. Az előbbieket feladását, a túlhaladottságuk okán.

2. **A kategorizálás alapja legyen az út szolgáltatási színvonala, tehát az út „tudása”.** A szolgáltatási színvonalat alapvetően a forgalmi sávok száma és a csomópont típusa határozza meg, így a rendszeremet e kettőre alapoztam.
3. Lényegi szempont volt a két leggyakoribb baleseti ok minél teljesebb figyelembe vétele: hiszen a két legtöbb baj az előzések miatt, és a csomóponti elsőbbség meg nem adások miatt áll elő. Ez a szempont megint a sávszámhoz és a csomópont fajtájához vezet.
4. Súlyos hibája a mai osztályozási rendszernek az autópálya és a kétsávós főút közti igen nagy távolság a szolgáltatási színvonalban! A jövőben szerintem egyre több lesz az olyan szakaszunk, ahol a főút már túl KEVÉS, míg az autópálya még sokáig túl SOK lenne. Építési költségben is igen nagy a különbség. Kellenének a közbenső fokok, fokozatok! Én ebbe a sávba több lehetőséget is beraktam úgy, hogy a számuk a lehető legkevesebb legyen. Minél kevesebb legyen az úttípus.
5. **Fel kell adni a tervezési sebesség mai egyeduralmát, merevségét!** Nincs szükség újabb viaduktokra, alagutakra. Mi nem az Alpokban élünk! Szeretném elérni, hogy rövid szakaszon még az autópályán is lehessen akár 90 km/órás tervezési sebességet fölvenni, ha ezzel a gazdaságosság nő. A tervezési sebesség rugalmasabbá tétele segítse elő a tervező rugalmasságát, ha a terepviszonyokhoz, ha pénzügyi lehetőségeinkhez kell igazodni.
6. A főútvonal tábla csak a becsatlakozókkal szembeni elsőbbséget jelentse, az autóút tábla pedig csak a lassú használók kiszűrését jelezze. Ne jelezen egyik sem útkategóriát úttípust!
Ez fölértékeli a legnagyobb megengedett sebességet jelentő jelzőtáblát.
7. A sávszám és a megengedett legnagyobb sebesség élesen és egyértelműen elkülöníti egymástól az amúgy is kisszámú útkategóriát. Táblázatom, javaslatom ezért megfelel az önmagát magyarázó út ideológiájának is!
8. Szakmánk legyen képes meghatározni, kiválasztani **egy algoritmus, egy protokoll követésével** mindig pontosan azt az úttípust, amely egy adott esetben, helyzetben egy felvett szolgáltatási színvonalat képes nyújtani. Ehhez jó eszköz a szolgáltatási színvonal meghatározási algoritmus. Tartsunk ki amellett, hogy ez épüljön meg. **Ha bárki ennél költségesebb megoldást akar, az csak akkor épülhessen meg, ha a módosítást követelő a költségkülönbséget az asztalra teszi.**
9. **Egy hosszabb útszakaszon épülhessenek egymás után különböző úttípusok úgy, hogy a szolgáltatási színvonaluk azonos legyen.** Így tudunk legolcsóbban igazodni a változó forgalomnagyságokhoz. Óriási szemléletváltozás kell ahhoz, hogy ezen logika felváltsa a végig azonos mintakeresztmetszelvényt. Így elkerülhető lenne az, hogy ugyanazon a vonalon túlterhelt, torlódó és ugyanakkor üresen tátongó, kihasználatlan szakaszok egyszerre előfordulhassanak.
10. Táblázatom szokásos oszlopai:
 - az útkategória jele: az „S” a sávszámra utal, nevezőben lévő szám a tervezési sebességet jelenti. A hagyományos autópálya jele így: AP/130 lenne, de elképzelhetőnek tartom az AP/100-at, vagy akár az AP/90-et is. A hagyományos kétsávós főút jele: 2S/90.
 - a sávszám: keresztmetszeti sávszám.
 - a tervezési sebesség: ahogyan eddig használtuk.
 - a megengedett sebesség: ahogyan ma is értjük.

11. Táblázatom újszerű oszlopaiban azon szempontokat tettem hangsúlyossá, melyeknek eddig a szükségesnél kisebb jelentőséget tulajdonítottunk:

- az úthasználói kör szűkítési lehetősége, a lassú járművek figyelembe vétele. Mi mezőgazdaságból élő ország vagyunk, melynek járművei képtelenek nagy sebességgel haladni. Ezzel viszont állandó előzés kényszert, balesetveszélyt állítanak elő.
- Mivel adott esetben sem a forgalomnagyság, sem az ország teherbírása nem támasztja alá az egyetlen ütemben való autópálya építést, kénytelenek vagyunk a több építési ütem lehetőségére gondolni. Az új utakat kénytelenek vagyunk két részhalmozba sorolni. Lesznek, melyekből soha nem akarunk autópályát építeni és lesz egy másik, melyből valamikor igen. Ez ugyanis két teljesen különböző úttengely geometriát jelent. Az építés akkor olcsó, ha az úttengely már az első ütemben a végleges igény szerint épül meg.
- Sokan elfogadják azt a kijelentést, hogy kell egy lépcsőt betenni az autópálya és a főút közé, mely kevesebb az autópályánál, de több a főútnál. A baj akkor kezdődik, amikor elindul a konkretizálás, a mi maradjon el, miben kössünk kompromisszumot.

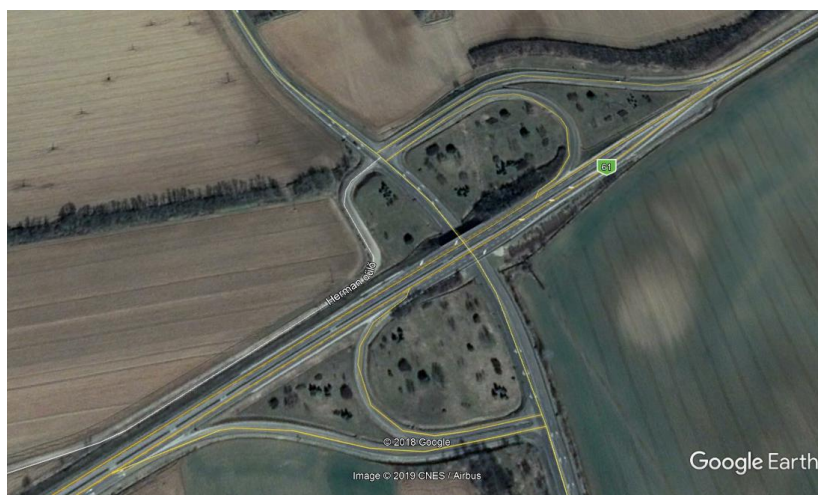
Azonnal szinte senki sem akar semmi visszalépést az autópályától, mintha az valóban teljesen balesetmentes lenne. Ez sem igaz! Elég csak az M5 autópálya rengeteg balesetére gondolni.

Úgy akarunk az autópályától különbözni, hogy azért az a végén autópálya maradjon, ami fából vaskarika. Azzal kell indulni, hogy az osztott pályás, 2*2-sávós út NEM autópálya, mint ahogyan a kolbász sem rétes.

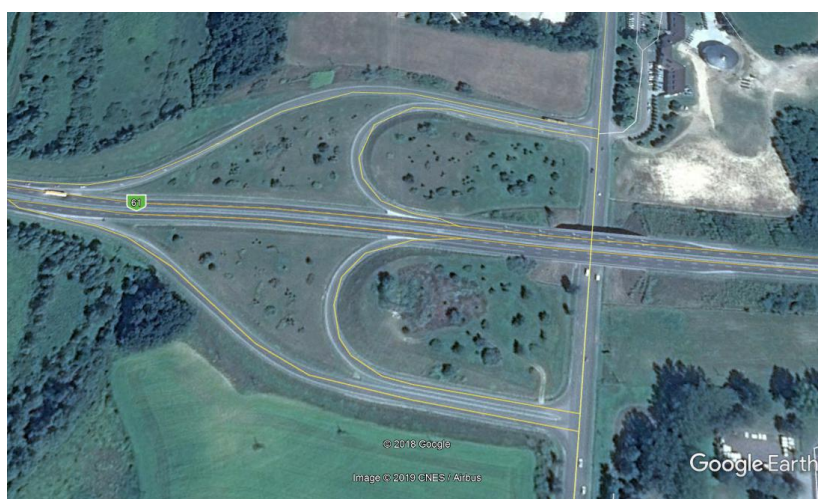
A **torzóépítés** ideális példája az M9 (61 sz. főút) Kaposvár melletti elkerülő szakasza, melyen a kétsávós főút fölött óriási autópálya csomópontok épültek már az őskorban, a majdnem nulla forgalomra, a majd egyszer jó lesz elv szerint. Szerintem ez korán beépített, kihasználatlan kapacitás, értelmetlen pénzkidobás, a tipikus holt tőke esete, amit enyhe túlzás előrelátásnak hívni. Ezek helyett a csomópontok helyett évtizedekig elég lett volna a körforgalom. A pénzkülönbségnek pedig ezer jobb helye lett volna a hálózaton! De győzött a felüljárós lobby, és vesztett a társadalom!

Ez a rossz példa nem lehet minta az új négysávós ÚME-tervezet számára.

Íme, két darab kétsávós hagyományos út keresztezése különszintű, autópályás csomóponttal.



A többi is igen „ambiciózus”!



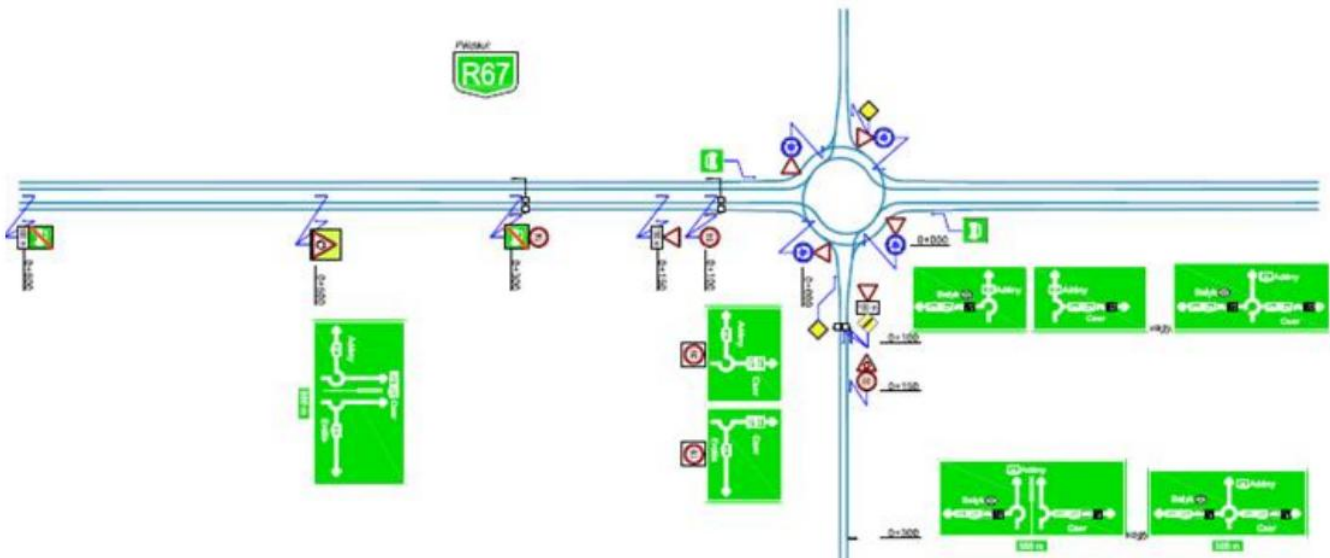
Ha őszinték akarunk lenni, látni kell, hogy az autópályák is tele vannak balesetekkel. Sokan mégis mintha a balesetmenetességgel tennék azokat egyenlővé.

- A fizikai elválasztás az egyetlen lehetőségünk a szinte mindig halálos végű „szembe irányúak ütközése” megakadályozására. Csak számolni kell! Melyik éri meg jobban: a halál vagy a középső fizikai elválasztás. Mindkettő költséges lehet.
- Mára az elektronika ugyan olyan fontos eszköze a balesetszám csökkentésnek, mint az ismert hagyományos eszközök.

A legnagyobb hibaforrást, az embert, a digitalizált, az „önvezető”, az egymással is kommunikáló autó fogja kiváltani. Az átmeneti időszakban az új autókba egyre újabb elektronikus rendszert fognak beépíteni, mint pl. a sávon tartó, vagy a ráfutást gátló elektronika. Ilyen elektronikus eszköz a sebességmérő kamera is. Mára ezek is igazolták hatékonyságukat. Ezt már nem indoklom. Én azt szeretném, ha ezek már az építés alatt beépülnének a rendszerbe, fix telepítéssel. **Különösen fontos beavatkozás lenne a többsávos**

körforgalmak behajtó ágain, a csomópontot megelőző sebességcsökkentős szakaszon!

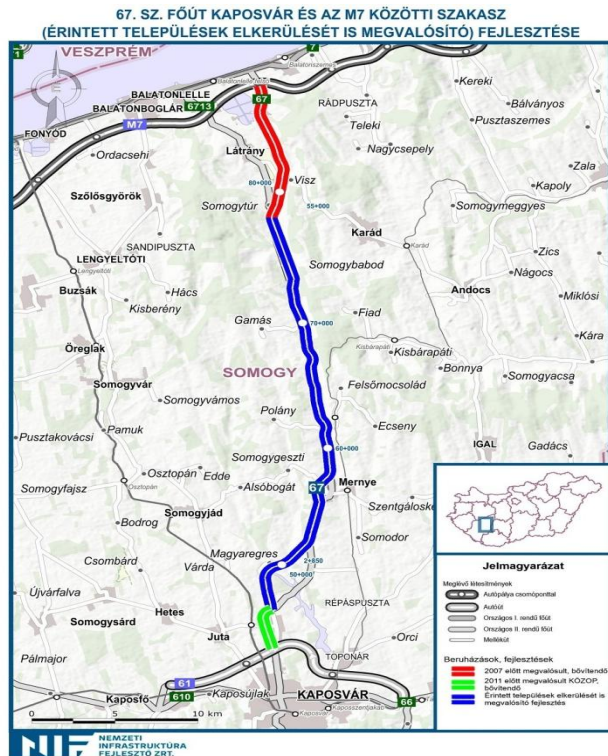
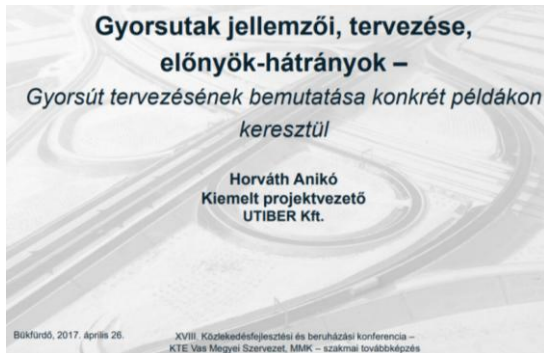
- Szeretném azt hinni, hogy ma már a csomópontok kivilágítása is teljesen nyilvánvaló mindenkinek, beletartozik az elemi igényekbe. A lengyel zárándokok buszos balesete sem lett volna annyira súlyos, ha a Balaton-parti körforgalom ki lett volna világítva. Ha másképp nem oldható meg, akkor az energia napelemekkel is biztosítható. **A kivilágított és sebességmérő kamerákkal felszerelt többsávos körforgalom nagyon hatékony lenne.**
- Hangsúlyosan tettem a táblázatba a többsávos körforgalmak használatát! Hivatkozási alapként a 2015. X. 2-ai összeállításra mutogatok. Az ezen szakmai anyagot szerkesztő csapat forgalmászai szerint **elfogadható volt a 110 km/óra tervezési sebességű gyorsúton, a szakasz közepén üzemelő, többsávos körforgalom.** Ide kell visszamenni, és az osztottpályás 2*2 sávos úton természetes csomópontként használni a többsávos körforgalmat. **Arról nem tehetek, hogy a forgalmászok között is rendkívül nagy a szaktudásban, a modern világ megoldásai követésében a különbség.** Még szerencse, hogy pl. a pékek között nincs ekkora különbség. Az rejtély, hogy miért kell használni a kenyérsütők helyett a bodaggyártókat!
Főleg, ha még élünk a kivilágítás, a körforgalom előtti sebességcsökkentési szakasz sebességkamerázásával is!



Most is hangsúlyozom, hogy a többsávos körforgalom nem azonos az előbbi ábrán látható turbó körforgalommal! **A modern közlekedési eszközöket használó országok gyakorlatáról az alábbi dolgozatomban mutattam be egy kis ízelítőt:**

<http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=247828>

Mégis épült többsávos körforgalom az építési szakasz belsejében is! Miért ne lehetne ezt általánosítani?



Az előadás időpontja: 2017. IV. 26.
R67 Kaposvár és a Balaton között:

Tervezési sebesség:	110 km/h
Koronaszélesség:	20.50 m
Forgalmi sávok:	3.25 - 3.50 m
Üzemi sáv:	nincs

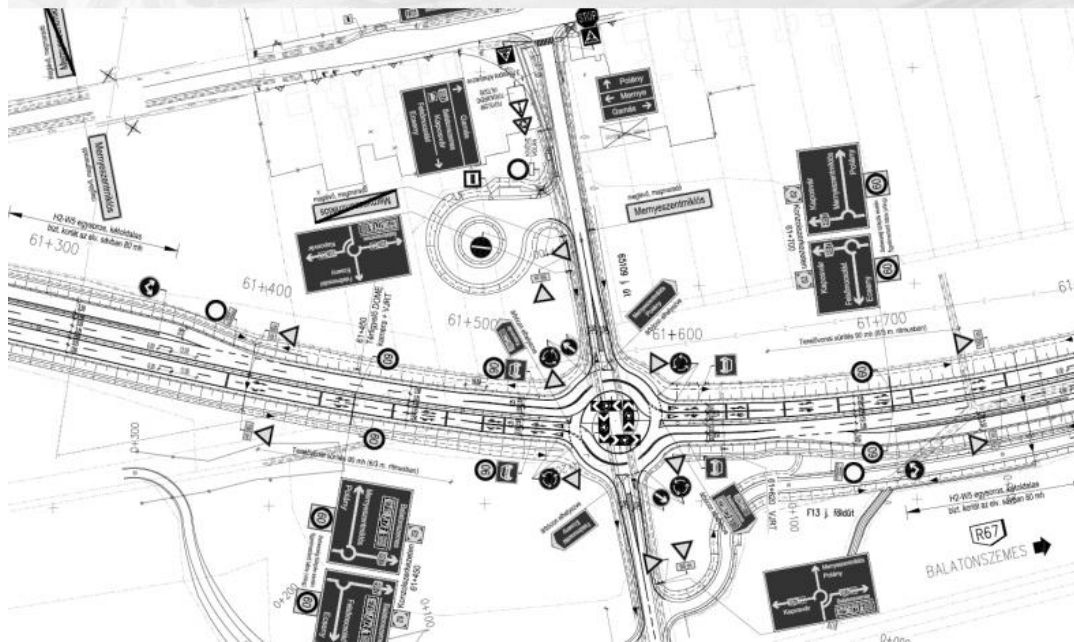
3 db külön szintű csomópont
3 db szintbeni csomópont (turbó körforgalom) – csomóponti távolság 15 km
Átlagos csomóponti távolság: 6,58 km

Az első (az autópályát „L” alakban meggyát a körforgalom):



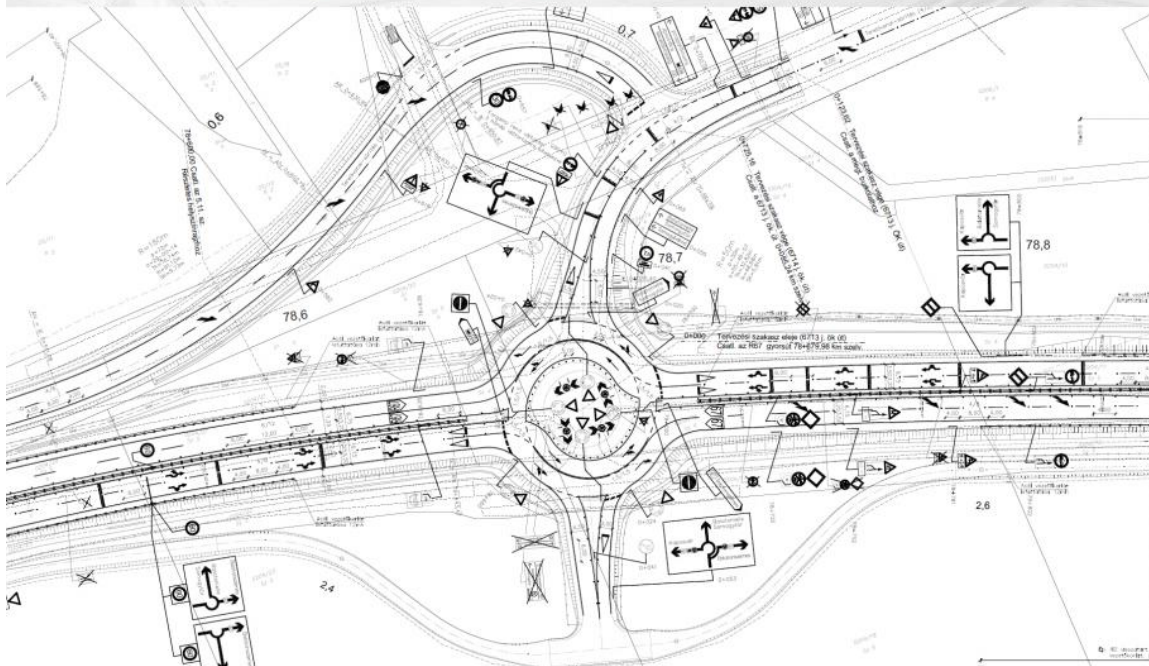
A második:

Szintbeni csomópont (Mernyeszentmiklós)



A harmadik:

Szintbeni csomópont (Somogytúr)



A rajzon a körforgalom jobb oldali ága még főút, de a végleges kialakításban autóút lesz. A NIF rajzán látható, három szakasz: a zöld, a kék, és a piros. Az előadás a kék színű szakaszcól szól.

A „kék” színű szakasz közbenső szakasz, mivel mind előtte, mind utána autóút épül a végleges kialakításban. Így a „kék” vonal végein lévő körforgalmak belső csomópontokká válnak.

A négysávos ÚME-tervezet szerint ez 110 km/óra tervezési sebességű autóút! Mégis lesznek szintbeni körforgalmak is ráadásul a szakaszon belül is és nem csak a végeken! Ezt kell az ÚME-tervezetbe beépíteni!

file:///C:/Users/Rigo/Downloads/Gyorsutak_r%C3%A9szletei_Horvath_20170426.pdf

Csak nem akarják ezeket visszabontani?

Újabb fejlemény:

2018. nov. 8-án az ITM a NIF-nek írt levelében módosította korábbi álláspontját az R67 úttípusára vonatkozóan. Elrendelte, hogy az a továbbiakban főút úttípusként, útkategóriaként legyen kitéblázva úgy, hogy a műszaki tartalom (a 110 km/órához tartozó úttengely geometria, a mintakeresztmetszelvények) ne változzon.

Továbbra sem egyértelmű a gyorsút sorsa. Vagy megszüntették, vagy nem.

Végül a javasolt úttípusokat bemutató táblázatom:

Az úttípusok, az útkategóriák, az útosztályok

az útosztály jele:	a sáv-szám:	az úttengely geometriája, azaz a tervezési sebesség (seb.): (km/óra)	a megengedett legnagyobb sebesség: (km/óra)	Lassú jármű használhatja-e?	Lehet-e első úte-autópályának?	a javasolt csomópont fajta:	Kell-e az ellenkező irányú járműfolyamok között fizikai elválasztás?	Fix sebesség-mérő kamerák már az építéskor 2-3 km-enként telepítendők-e?	Ki kell-e a csomópontokat világítani?
az autópálya:									
AP/seb.	min. 2*2	130/120/110/100/90	130/120/110/100/90	nem	nem	különszintű	igen	lehetőleg	nem
a 4-sávú utak:									
4S/seb.	2*2	130/120/110/100	110/100/90	nem	igen	többsávú körforgalom	igen	igen	igen
4S/seb.	2*2	90/80	90/80	igen	nem	többsávú körforgalom	igen	igen	igen
a 3-sávú utak:									
3S/seb.	3	130/120/110/100	110/100/90	nem	igen	többsávú körforgalom	igen	igen	igen
3S/seb.	3	90/80	90/80	igen	nem	többsávú körforgalom	igen	lehetőleg	igen
a 2-sávú utak:									
2S/90	2	90/80/70	90/80/70	igen	nem	körforgalom	nem	lehetőleg	lehetőleg
2S/70	2	90/80/70	70	igen	nem	jelzőtáblás	nem	nem	nem
az 1-sávú út:									
1S	1	90/80/70	70/60/50	igen	nem	jelzőtáblás	nem	nem	nem

Az első változatot a balatonfüredi útügyi napokon mutattam be 2016-ban. Azóta néhány helyen javítottam.

Természetesen a táblázat oszlopainak száma növelhető. Szívesen illeszteném be pl. a vadvédelmi kerítést.

Várom a kollégák véleményét!

Sajnos nem találtam arról semmit, hogy a magát közlekedéstudományinak nevező rendezvényszervezők, tehát a KTE, vagy akár a Magyar Mérnöki Kamara állást foglalt volna írásban a gyorsút ötlete ellen.

A MMK Közlekedési Tagozata még oktatta is a gyorsutat!

Nem lehet véletlen az, hogy a közutas szakma legnagyobb gondjait „alaposan megértve” fotópályázatot hirdetnek. Na, brávo

Szeged, 2019. május 29.