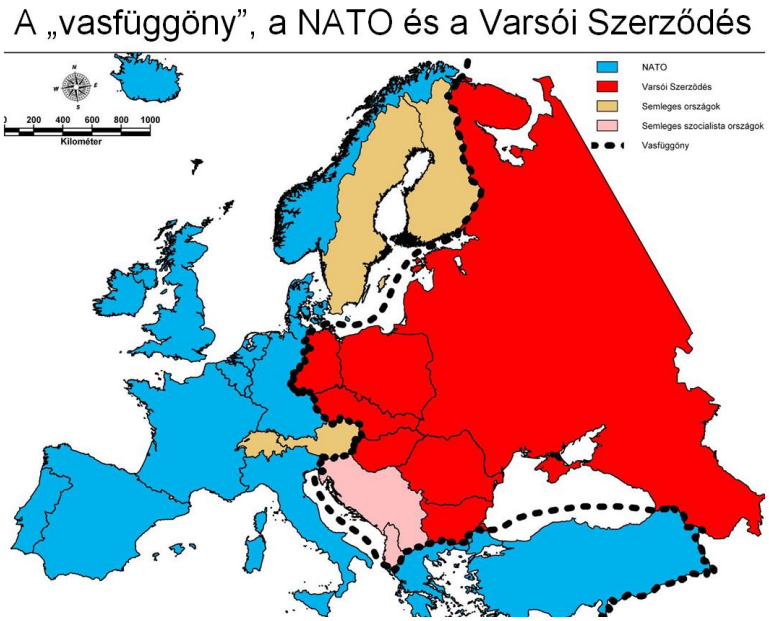
A V4-ek kapcsolatát erősítő, észak-déli irányú gyorsforgalmi utak a Németország és Oroszország közötti sávban

dr. Rigó Mihály
okl. erdőmérnök
okl. építőmérnök

1. Megváltozott a politikai helyzet

Történelmi az a változás, mely környezetünkben néhány évtized – történelmi léptékben szinte néhány pillanat - alatt lezajlott. Kezdetben volt a Varsói Szerződés, a KGST és a vasfüggöny.



http://www.kiut.hu/konf2007032930/eloadasok/dr_suli_zakar_istvan.ppt#261,6,A „vasfüggöny”, a NATO és a Varsói Szerződés

Élesen szemben állt egymással a két nagy katonai tömb. A vasfüggöny fizikailag is kettészelte Németországot - két német állam volt.



http://szegedma.hu/hir/szeged/2010/05/nevfordulo-zsigmondy-a-varsoi-szerzodes-es-a-skylab.html

Szovjet gyarmatként éltük napjainkat, sok nem szovjet országgal együtt.



http://hu.wikipedia.org/wiki/Keleti_blokk

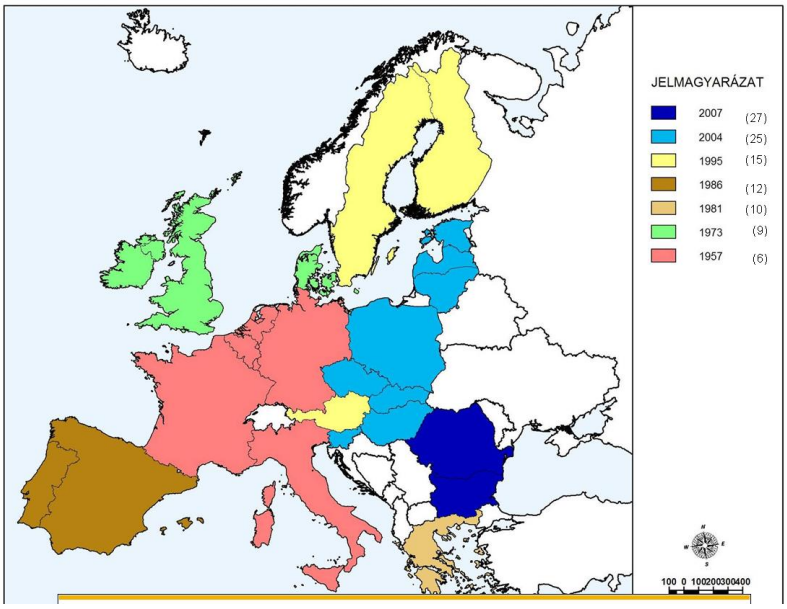
Az előbbi kép alapján a változást úgy írhatnám le, hogy a vörös szín visszahúzódott. Volt már példa arra, hogy egy szín visszahúzódott. Például a fehér szín!



http://www.origo.hu/idojaras/20120109-elhalasztja-az-uj-eljegesedest-a-szendioxidkibocsatas-uveghazhatas-jegkorszak.html

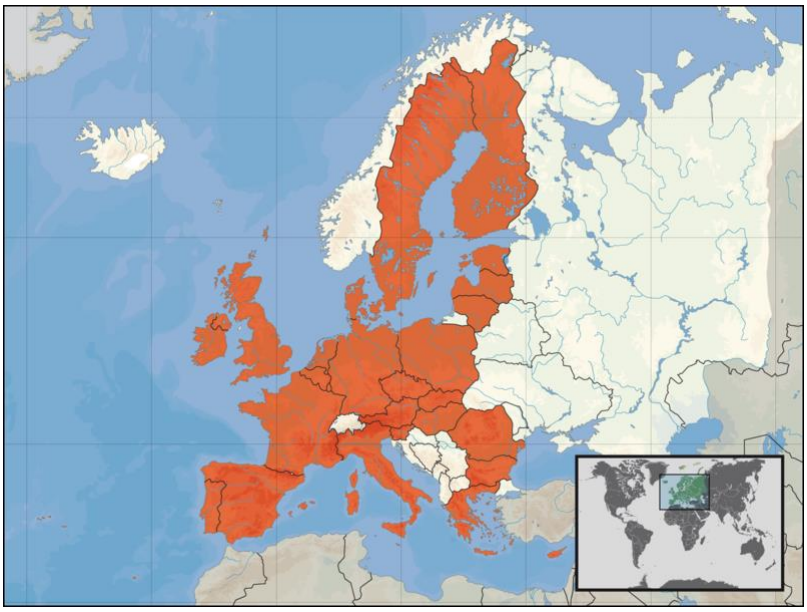
A vörös szín visszahúzódásának hatása azonos volt azzal, mint amikor a jégkorszak végén a fehér szín, a jég visszahúzódott és ezzel a világ élhetőbbé vált. Mi egy modern jégkorszak végét éltük át! Megszűnt a KGST, a Varsói Szerződés, a Szovjetunió, Jugoszlávia, Csehszlovákia, szinte pillanatok alatt! Egyesült a két német állam, ezzel létrejött az új európai nagyhatalom, az újraegyesült Németország. Megszűntek a határok, melyek falként elvágtak összetartozó dolgokat, viszonyokat! A megszabadult államoknak az Európai Unió lett a reménye, rendre elkezdtek ehhez csatlakozni. Az eddigi keleti orientációt felváltotta a nyugati. A gazdaság filozófiát váltott: az eddigi szocialista gazdaságot felváltotta a kapitalista.
Mi volt a célja az amatőr történészkedésnek? Vajon ennyi és ekkora változás kiváltja-e a gyorsforgalmi úthálózat változását? Földrengés volt-e ez, vagy csak egy lepke csapta össze a szárnyait? Vajon a gazdaság és az infrastruktúra szoros összefüggéséről vallott nézeteink elavultak?

Az EU kibővülési folyamata



Évekre stabilizálódott az alábbi képen látható helyzet. A volt Jugoszlávia új államai csak később csatlakozhattak, csatlakozhatnak az EU-hoz. Talán még később csatlakozhat majd Fehéroroszország és Ukrajna. Ezek úgy hatottak a közlekedésfejlesztőkre, mint elkerülendő területek. **Emiatt a magyar-román határszakasz egy szűkületté lett, Ukrajna és a volt Jugoszlávia között, mely egy sajátos és sajnálatos jelenséggé vált. A munkánk során ne kövessük el még egyszer ezt a hibát, vonalainkkal menjünk be a jugoszláv utódállamokba, természetesen bevonva szakembereiket.**
Ez a remélhetően rövid idejű állapot torzította az infrastruktúrát is, hiszen ezen a szűkületen igyekeztek az utakat, vasutakat átnyomni ÉNy-DK irányban. A szűkületen kellett átvezetni Románia, Bulgária, Görögország minden infrastruktúráját, amellyel Európa nyugati feléhez kötődnek.
Megjegyzem: ezen a szűkületen mennek azon utak, vasutak, amelyek Európa fejlett részének érdekeit szolgálják, mivel ezek kapcsolják össze Franciaországot, Németországot Romániával, Bulgáriával, Törökországgal és Görögországgal. Talán

nem kell sokat magyaráznom, hogy ezek az utak nem a V4-ek, Köztes-Európa összetartását, belső együttműködését segítő utak! Azok is kellenek és ezek is, melyekről a dolgozatom szól. Ez lényegében két külön érdekcsoport és érdek.



http://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Europe_location_EU.png

2. Mozaik-országok Németország és Oroszország között, a Köztes-Európa



A volt nagyhatalomból középhatalommá vált Oroszország és az egyesüléssel középhatalommá lett Németország közötti teret már régóta Köztes-Európának hívják, mely Közép-Európa szerves része. Ezt a teret mozaik-szerűen kis és közép méretű országok töltik ki. Ezen országokat két sávba lehet besorolni. **Az első sávba sorolhatók a Lengyelország feletti és alatti államok. A második sávba pedig a Románia alatti és feletti országok.** Az első sávba tartozó országok zöme már Eu–tag, tehát ebből a szempontból előrébb tart a második sáv országainál. A

térképvázlatot a következő pontba illesztettem be. Dolgozatom az első sáv alap infrastruktúrájával, a gyorsforgalmi utakkal, illetve ezek közül azokkal az elemekkel, melyek É-D-i irányúak, foglalkozik.

3. Egy reményteljes közép-európai együttműködési zóna, a V4-ek

Az előbbi első sávba, az első országcsoportba, tartozó államok jól láthatók az alábbi térképen. Sajnos nem látszik Lettország, Litvánia és Észtország, de ettől függetlenül ezen államokat is az első sávba tartozónak tartom! A sáv legnagyobb országa Lengyelország. Az első sáv tartalmazza a Visegrádi Négyeket: Lengyelországot, Csehországot, Szlovákiát és Magyarországot! Valamilyen módon már most kapcsolódhat ehhez a kapcsolatrendszerhez Szlovénia és Horvátország. Elkezdte EU-csatlakozási tárgyalását Szerbia is. Lassan integrálódnak a volt jugoszláv államok is az EU-hoz, ezzel az általam első sávnak nevezett sáv lassan homogenizálódik az alapvető dolgokban. **A sáv jellegzetessége az észak-déli irányultság, hiszen az említett országok a Balti-tengertől az Adriai – tengerig egymás alatt és fölött vannak, helyezkednek el. Az egymás fölöttiség-alattiság viszonylat az észak-déli irányt különösen fontossá teszi.**



http://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:EU28-2013_European_Union_map.svg

Ezen, szerintem csupán földrajzilag első sávba eső országok az alábbiak: Észtország, Lettország, Litvánia, Lengyelország, Csehország, Szlovákia, Magyarország, Szlovénia, Horvátország, Bosznia és Hercegovina, Szerbia, Koszovó, Montenegro, Makedónia és Albánia.

A másodikba pedig Fehéroroszország, Ukrajna, Románia, Bulgária és Görögország.

Jelezni szeretném, hogy Ausztria keleti fele az első országcsoportba tartozónak tekintem, mivel Csehország alatt, és Szlovénia felett van, így kompakt a rendszer. Mégsem színeztük ide, mert történelme kissé szerencsésebben alakult és gazdasága is előbb áll. Munkánkba ettől függetlenül az osztrák mérnök kollégák bevonása is szükséges.
Az első és a második országsáv, országcsoport bemutatása:



Dolgozatom ezen országok autópályás, autóutas elérhetőségével foglalkozik, de azok közül is „csak" az É-D-i irányúakkal! Az elején szeretném rögzíteni: dolgozatomban az egyszerűség miatt „csak" utakról írok, de e fogalom alatt mindig az úthálózat egy részhalmazát, az autópályákat (motorways, highways) és az autóutakat (expressways) értem. Az autóút fogalma országonként kissé más lehet. Nálam ez a fogalom az az úttípus, mely az autópálya és a kétsávos főút között foglal helyet, melyeket lehetne a szegények autópályának is nevezni, az autópályáknál szerényebb kiépítésük miatt.

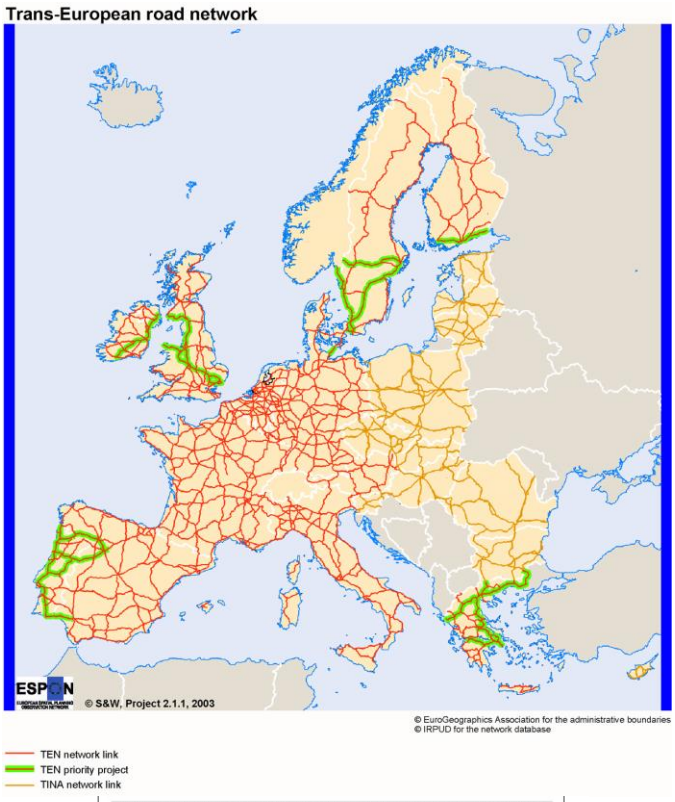
Nagyszerű az a gondolat, mely a V4-ek mellett megengedi a „V4+" gondolatkört is, éljünk vele!



http://hetivalasz.hu/vilag/az-elnokseg-atvetelere-epp-a-legjobb-pillanatban-kerult-sor-65632/

4. Az eddigi KIKERÜLENDŐK

A kikerülés nemcsak elvi jelenség. Az alábbi ábrák mutatják az EU-s úthálózat román-magyar határszakaszán előállt szűkület miatti torzultságát. A szűkület Ukrajna és a volt Jugoszlávia között alakult ki, mely legszűkebb a mai román-magyar határszakasznál. Sajnos emiatt lettek az eddigi kelet-nyugat valamint É-D irányok helyett az új irányok ÉNy-DK irányúak. A volt jugoszláv államok EU-ba integrálódásával ez a kényszerű helyzet remélhetőleg fokozatosan megszűnik.





http://www.mmr.cz/getmedia/e29f36f6-df9d-468a-89e9-01673f5192ea/V4plus2_Document_eng_ok.pdf

5. Ha minden megváltozott, meg kell-e változni az infrastruktúrának?

Alapvető a kérdés: a régi világ infrastruktúrája alkalmas-e az új világ céljaira? Az infrastruktúra kiszolgálója, alapja egy gazdaságnak. Véleményem szerint, ha változik a gazdaság, változnia kell az infrastruktúrának is a köztük lévő bonyolult összefüggések miatt. A régi gazdaságfilozófiát, kapcsolatrendszert kiszolgáló úthálózatot alkalmassá kell tenni, módosítani kell az új gazdaságfilozófia és kapcsolatrendszer kiszolgálására.

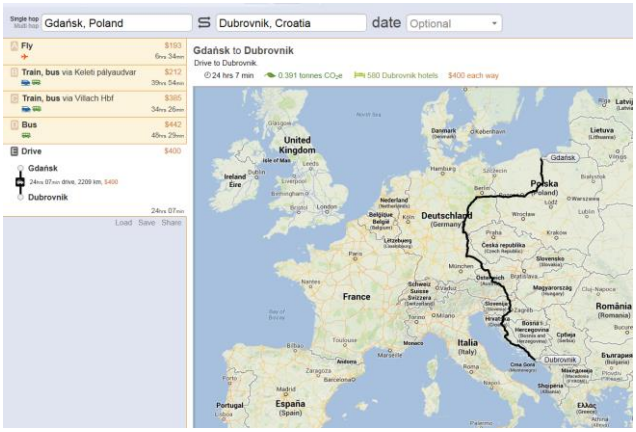
6. Oroszország és Németország kapcsolata

A volt és az új középhatalom kapcsolatát éppen elhelyezkedésük, azaz **egymás mellettiségük miatt,** a K-Ny irányú utak biztosítják, melyek átmennek a V4 országokon. Ezekért az utakért a V4 országok sávjának különösebben nem kell lobbizni. A két erős gazdaságú ország gazdasági ereje, presztízse, érdekcsoportjai lobbyereje elég ahhoz, hogy az országsáv Ny-K irányú útjai megépüljenek, korszerűsödjenek.

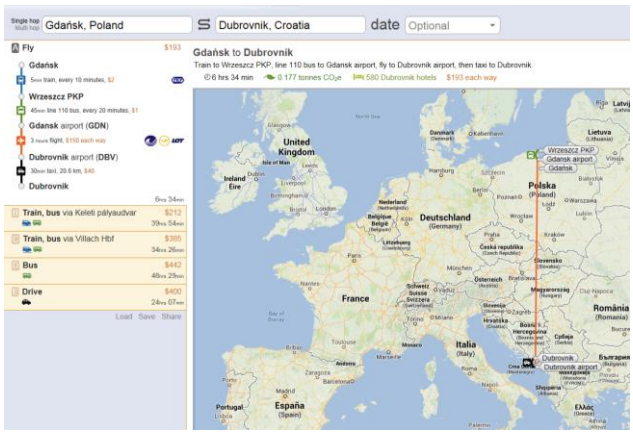
7. Köztes – Európa gyorsforgalmi úti kapcsolata

Egészen más a helyzet a V4 országokat tartalmazó sáv É-D-i irányú útjaival, hiszen az előzőkben említett érdekek helyett, mellett itt újabb érdekek jelentkeznek. **Az új érdek a V4 országok sávjába tartozó országcsoport gazdasági, kulturális kohéziójának erősítése.**

A Németország és Oroszország közötti országcsoport **egymás alatt** helyezkedik el, egymástól vagy északra, vagy délre! Ez a topográfia speciális, másfajta úthálózat részt kíván! A közöttük lévő utaknak és vasutaknak is É-D-i irányúnak kell lennie. A gondot és megoldását jól mutatják az alábbi képek. Ha pl. Gdansk és Dubrovnik között autópályán szeretnék menni, akkor ne így tehessem ezt meg!



Hanem így!



http://www.rome2rio.com/s/Gda%C5%84sk/Dubrovnik

8. Példaképem a Borostyánkő-út
Ezt tekintem a V4-ek ős-autópályájának!



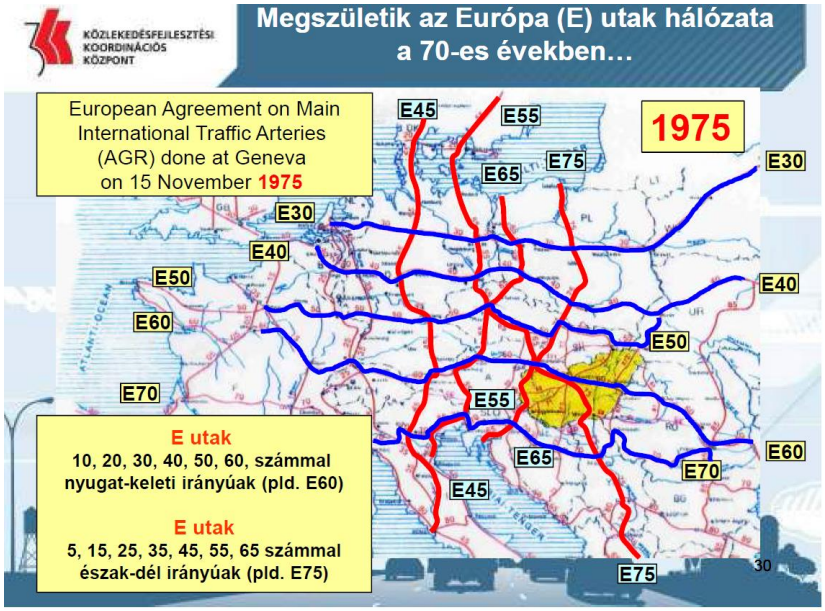
http://m9autopalya.hu/hirek/Kozlekedesi_szakmai_konferencia

Látható, hogy érinti a V4 országokat, tehát az É-D-i kapcsolat ügye elég régi keletű. Ma is feladja a leckét! A Balti és az Adria tengert kapcsolta össze, nagyjából észak-déli irányban haladva. Javaslatom hasonlók létrehozásáról szól. **Dolgozatomban együtt kezelem az autópályákat (motorways, highways) és az autóutakat (expressways). Azonban ezek közül „csak" az É-D-i irányúakat emeltem ki!** A gyorsforgalmi utak mintája alapján hasonló dolgozat készülhetne, sőt jó lenne, ha készülne a vasutakról is!

9. A mai európai útosztályozás és útszámozás
http://en.wikipedia.org/wiki/International_E-road_network

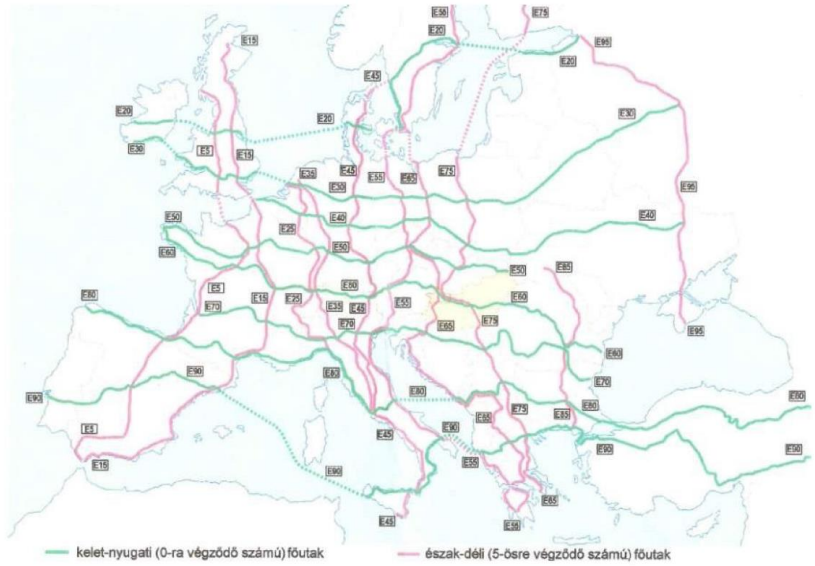
EUROPEAN AGREMENT ON MAIN INTERNATIONAL TRAFFIC ARTERIES (AGR)
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/ECE-TRANS-SC1-384e.pdf

Ennek lényege:
„The international E-road network consists of a grid system of reference roads having **a general north-south and west-east orientation;** it includes also intermediate roads located between the reference roads and branch, link and connecting roads." „**Creation of a grid system of roads", azaz rácsot illesztettek az úthálózatukra, majd két kiemelt irány (a K-Ny-i illetve az É-D-i) szerint új útszámozási rendszert léptettek életbe. A Ny-K irányúak útszáma nullára, míg az É-D irányúak útszáma 5-re végződik.** Természetesen ettől részei az egyéb irányú utak is. De az előzmény még korábbi!



http://www.epito.bme.hu/uvt/oktatas/feltoltesek/BMEEOUVAV26/bergtamas_tortenelmi_utak.pdf

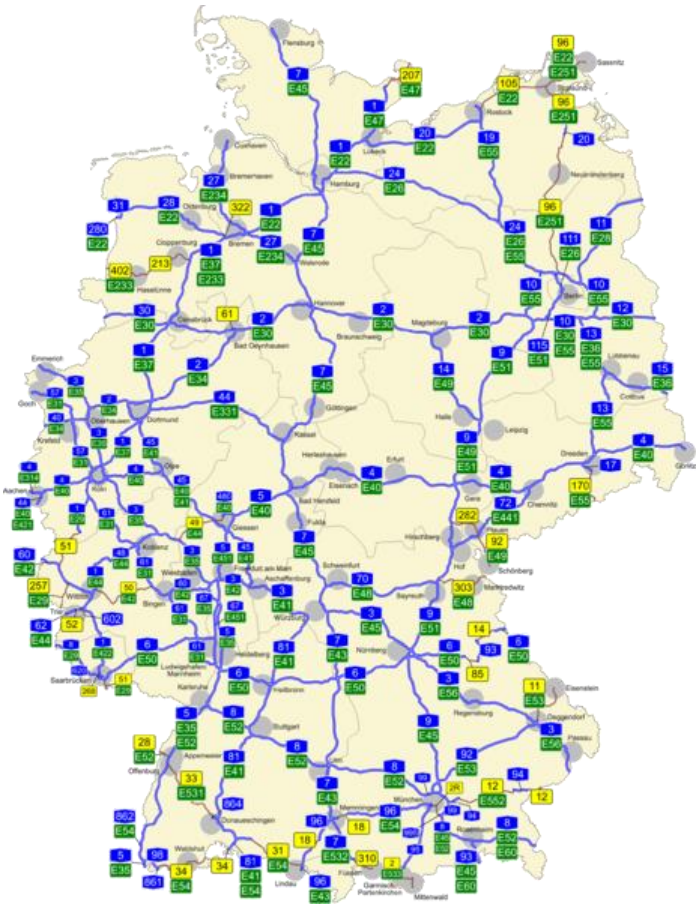
A fenti ábrán nagyon szépen látszanak a Ny-K irányú, kék színű utak. Látszik a sűrűségük, és látszik a viszonylag egyenlő egymástól való távolságuk. Ezt tekintem ideálisnak! **A kék vonalak majdnem egyenletes kiosztású párhuzamosok.** Ez a minta! Sajnos ugyanez egyáltalán nem mondható el ugyanezen országsáv É-D-i irányú, piros útjairól. Itt hasznos lenne minél előbb módosítással beavatkozni. **Olyan piros úthálózat lenne szerencsés, amelyet a kék vonalak 90 fokos elforgatásával kapnánk.**



2.2. Az európai rács-főutak hálózata, 2002.

Ezen zöldek a nyugat-kelet irányúak, és lilák az észak-déli irányú utak. Ez az EU-hoz újonnan csatlakozó államok esetében sajnos eddig elmaradt a számozás rendezése, pontosítása. A kiválasztott – a V4-eket is tartalmazó - sávban most van lehetőség az 1975-ös és a 2002-es rend kialakítására, keletre való kiterjesztésére. Dolgozatom ezt

a célt is szolgálja. Szép példánk lehet Németország E-út hálózata a RASZTERES jellege miatt! Jól látszanak az É-D-i, valamint a Ny-K irányú utak:



http://en.wikipedia.org/wiki/International_E-road_network

Két közeli példa a főégtájakat követő utakra. Ny-K irányú út, az E40, melynek nyomvonala:



http://en.wikipedia.org/wiki/European_route_E40

és az É-D-i irányú az E55:



http://en.wikipedia.org/wiki/European_route_E55

Látható, hogy alsó fele Olaszország miatt lényegesen eltér az észak-déli iránytól, de a német – osztrák - szlovén szakasz jól követi az É-D-i irányt. Térségünket ez határolja nyugat felől. A másik határutunk az E 85:



http://en.wikipedia.org/wiki/European_route_E85http://en.wikipedia.org/wiki/European_route_E85

Ennek pedig a felső vége fordul el nyugatra. Ezek az eltérések mindig az aktuális kényszerek miatt vannak. A vizsgált térség 5-re végződő E-útjai:



A furcsaság az, hogy ezek elvileg mind É-D-i irányúak, mégis keresztezik egymást. A másik visszásság: az É-D-i irányú utak sűrűsége, egymástól való távolsága, nem egyforma! Jól látható ez pl. Lengyelország magasságában. Az E55 és az E65 út között a táv kicsi, az E65 és az E75 között már nagyobb, és még nagyobb a távolság az E75 valamint az E85 között. Első ránézésre is van tehát két hiba, mely most orvosolható lenne. **Kell tehát még egy É-D-i irányú út a legnagyobb köztes táv megosztásához az E75 és az E85 közé, hogy az É-D-i vonalak egymástól való távolsága közel egyenlő legyen, mert az országsáv kiszolgálási szintje így lesz közel azonos.** Ezt az utat én önkényesen E755-nek neveztem el, mivel nem akartam felborítani az ettől K-re lévő utak számozását.

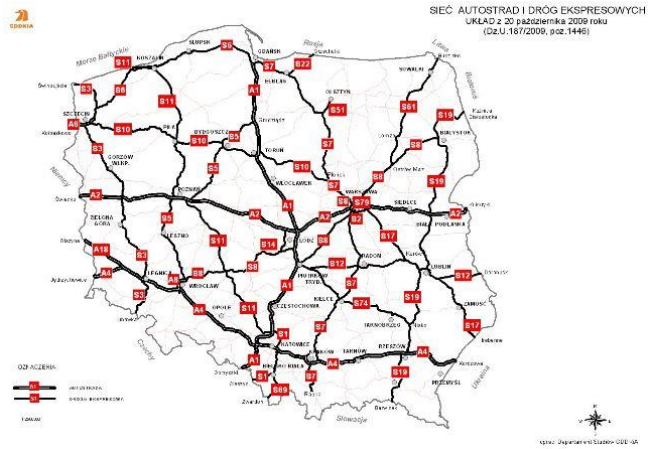
10. A javasolt – É-D-irányú -gyorsforgalmi út alaphálózat

Javaslom az E55-E85 utak közötti sáv É-D-i irányú útjainak módosítását! Javaslom az E65, az E75 nyomvonalát kis mértékben módosítani, és beiktatni egy új E755 jelű utat. Ezek utáni javaslatom 3 db új észak-déli irányú út! Most is írom: ez az alaphálózat később bármikor tetszőlegesen sűríthető!



11. A javaslat meghatározottsága, kötöttségei

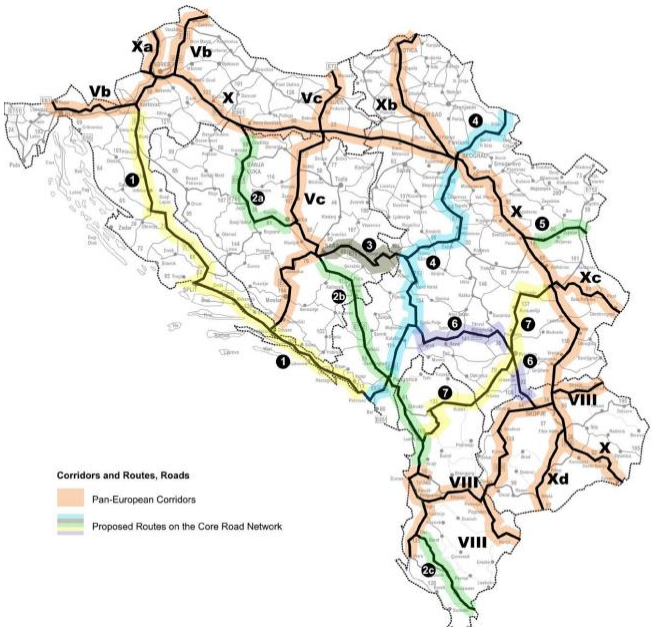
Miért három és miért éppen ez a három? Mi van a kiválasztott sávban északon, a Balti-tenger partján?



http://www.gddkia.gov.pl/pl/926/autostrady



A legnagyobb V4 ország Lengyelország, így úthálózata alapvetően meghatározó számomra. Ezen térkép szerint Lengyelországban 3 db É-D-i út van/lesz! Az ország két szélén és középen. Ez olyan determináció, mely kihat a továbbiakra. A lengyel terület alatti térrész vonalai mára szerencsére már jórészt elavultak. Magyarország déli határa alatt hatalmas része van még a Világnak, szerencsére!
Mi van az Adriai-tenger partján?



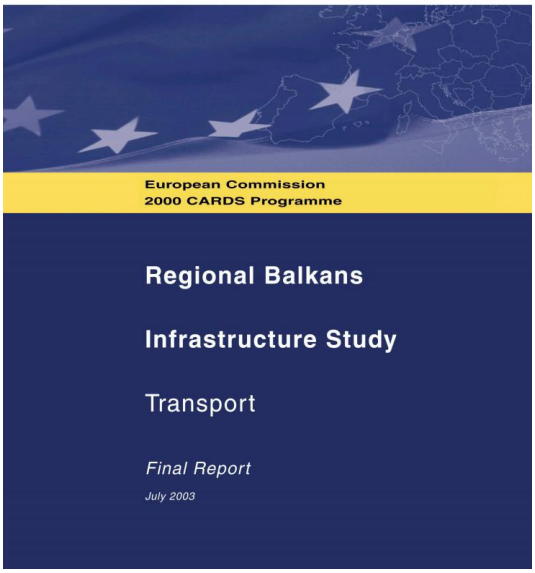
http://ec.europa.eu/enlargement/archives/seerecon/infrastructure/sectors/transport/documents/REBIS/Rebis_FR_Final.pdf

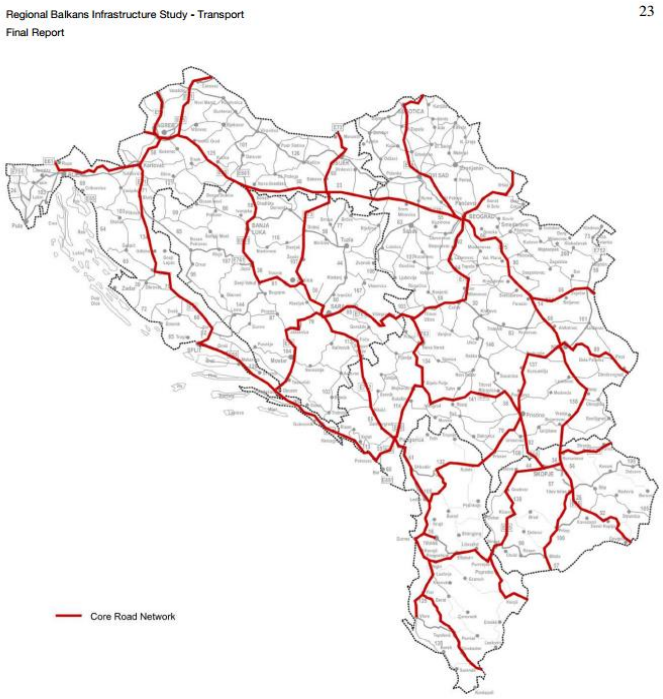
Más forrásból is egyértelmű a három út, a halvány lila, a lila középen, és a Belgrád - Podgorica közötti barna.



http://www.seetac.eu/download/second-ministerial-conference-3-4-february-2010.aspx

Ha erre képzeletben levetítjük Lengyelország keleti és nyugati határvonalait, akkor itt is 3 vonalat lelünk! Úgy látszik, hogy a végeken nagyon jó a 3-as szám! Hol is vannak ezek? A fentebbi rajzon az első a Zágrábon átmenő Vb és folytatása az itt 1-gyel jelölt sárga vonal felső szakasza. A második itteni alapvonal a barna színű Vc jelű vonal, mely Szarajevóra illeszkedik. Végül a harmadik alapvonal az itt kékkel jelölt vonal, mely Belgrádra illeszkedik és Podgorica felé megy. Jobban a helyhez, a városokhoz köthetők e vonalak az alábbi térképeken, melyeket ebből vettem:



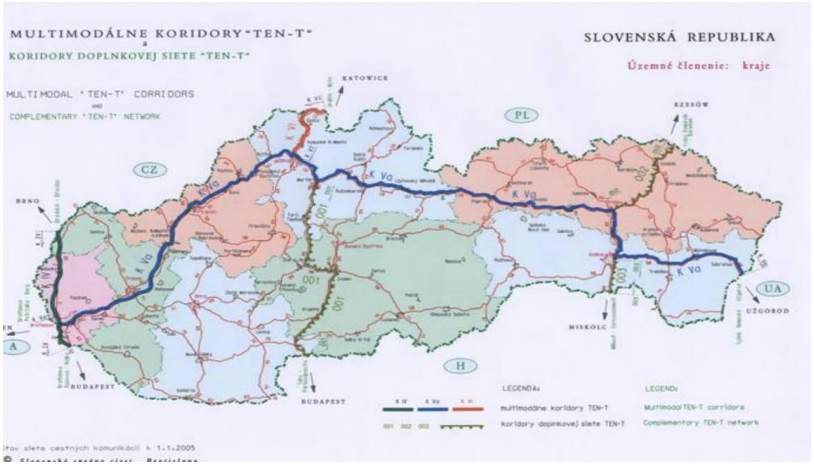


http://ec.europa.eu/enlargement/archives/seerecon/infrastructure/sectors/transport/documents/REBIS/Rebis_FR_Final.pdf



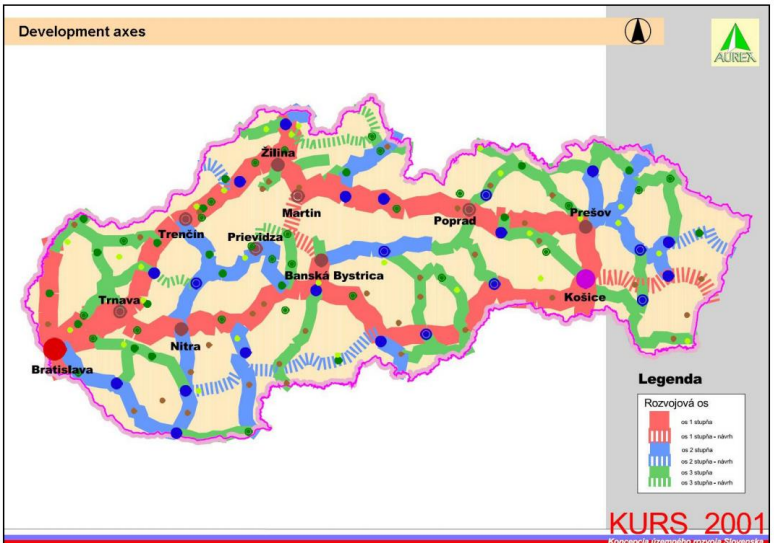
http://ec.europa.eu/ten/infrastructure/doc/2004_06_11_memorandum_annexe_1_b.pdf

Ezek után nézzük meg, hogy mi van középen, az előbbiek között! Mi a helyzet Szlovákia esetében?



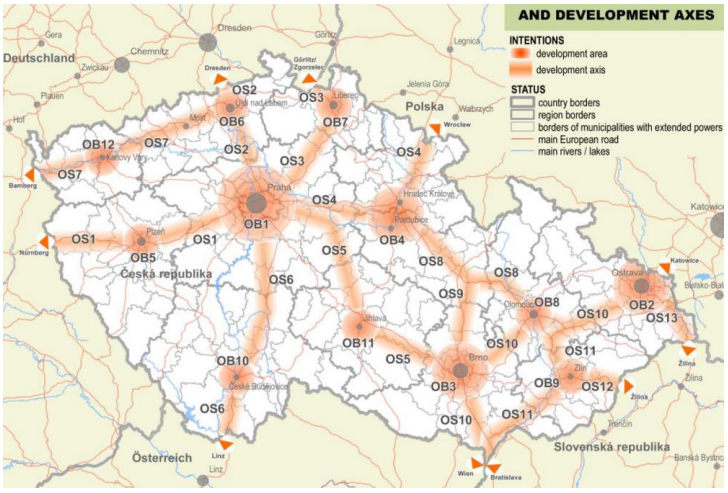
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/pdf/evasltrat_tran/slovakia.pdf

Mint előbb, de most piros színekkel kihangsúlyozva az előbb említett tengelyeiket:



http://www.mmr.cz/getmedia/e29f36f6-df9d-468a-89e9-01673f5192ea/V4plus2_Document_eng_ok.pdf

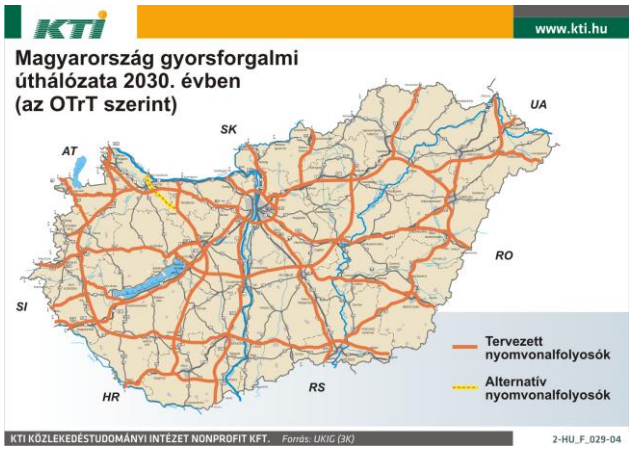
A fenti térkép felső szélén a nyilak számomra egyértelműen jelzik a szlovák szándékot: ők Pozsony függőlegesében, Zsolna (Zilina) fölött és Kassa - Eperjes (Presov) függőlegesében képzelik el a csehekkel és a lengyelekkel a kapcsolatot. Tehát megint előjött a hármas szám! Mi a helyzet Csehország esetében?



http://www.mmr.cz/getmedia/e29f36f6-df9d-468a-89e9-01673f5192ea/V4plus2_Document_eng_ok.pdf

Mivel Csehország a V4-ek legnyugatibb állama, az országnak a Prágától keltere lévő része érdekes, mely lehetővé teszi a lengyel és a szlovák három vonal átvezetését. Végül nézzük a mai Magyarországot!
Nesze neked raszteres európai raszteres, négyzetrácsos európai úthálózat! **Magyarország kitart a sugaras-gyűrűs úthálózat mellett! Ez jó volt a szocializmusban is, legyen jó a kapitalizmusban is! Mivel Magyarország tervei Budapesten készülnek és Magyarország pénzeit Budapesten osztják el, az ország úthálózata végzetesen főváros érdekű. Ez Budapestország, egy városállam úthálózati térképe!** De, mint hálózat is hibás, több sebből vérzik! Tele van háromszögekkel, megszakadó, egymásban nem folytatódó vonalakkal. Minden autópálya építés fő érve az, hogy fejleszti azt a térséget, melyen átmegy. Minden sugár irányú autópályánk átmegy a fővároson! Csodák pedig nincsenek. Az

autópályák lekövetik az ország határait, melyek pedig egyébként már virtuálisak! A háló szemei az utak határai között még véletlenül sem azonos nagyságúak! Így nagyok a feltáratlan területek. Az ábrázolt sűrűség költsége köszönő viszonyban sincs országunk teherbíró képességével! Emiatt a gyűrű alakú elemek rendre maradnak el és rendre csak autópályánál alacsonyabb kiépítettségű elemek lesznek! A vidék megint ráfizet, hiszen a sugár irányú, főváros érdekűek, szinte mind autópályák már. Teljesen elhibázott az M1 és főleg az M6 Duna melletti vezetése, mert így az autópálya csak az egyik oldalát tudja kiszolgálni. Az autópálya másik oldalát csak akkor működik, ha nagy költségű hidak is készülnének. Hasonló a helyzet az M7 Balaton melletti, és az M43 Maros melletti szakaszával. Az M44-nek még távlatban sincs Romániában folytatása! Ez egy világon is unikum lesz, hiszen ez egy zsákutca, de autópályából! Gondot okoz az is, hogy az új komáromi Duna-híd nem illik ebbe a hálózatba! Nagy gond az Alföld hátrányos megközelítése, hiszen nyilvánvaló az, hogy a Dunántúl autópálya sűrűsége lényegesen nagyobb, mint az Alföldé! Pannónia ma is Pannónia marad? Az Alföldön az M3-tól északra rajzolt vonalak még véletlenül sem folytatódnak az M3-tól délre rajzolt vonalakhoz! Az M47 autópálya teljesen értelmetlen, mert éppen merőleges a fontos szállítási irányokra, nemhogy egybeesne azokkal! Szegedről Miskolcra még ezen a térképen is csak nyakatekerten lehetne eljutni, miközben a valóság és a közeli jövő még ennél az állapotnál is rosszabb!



Nyilván itt is a raszteresítés megvalósítása lenne az európai gondolat, még akkor is, ha a hajó már jórészt elment. Javaslatomban Magyarország olyan raszteresítése szerepel, mely figyelembe veszi a megvalósult utakat, ugyanakkor illeszkedik az európai rendszerbe. Magyarország lehetőségeivel egy külön pontban írok.

12. A megelőző évtizedek szervezett, intézményesített próbálkozásai

Az észak-déli irányú úttengelyekkel ismereteim szerint már nagyon rég óta és nagyon nagy erők foglalkoztak. Az általam ismerteket az alábbiak szerint mutatom be:

12.1 a SoNorA intézmény

Ahogyan ők írják:

SONORA - SOuth-NORth Axis

Improving transport infrastructure and services across Central Europe

Lényegében az E 55 út környezetét ápoló, annak „keleti” húst is adó szervezet! A Lengyelország felé való nyitás egyértelmű.



http://en.wikipedia.org/wiki/European_route_E55



http://www.sonoraproject.eu/

Láthatóan átnyúl az általam lehatárolt sávra, de attól egyértelműen nyugatra van. Céljai nagy hasonlóságot mutatnak a dolgozatomban foglaltakkal.

12.2 A ***Central European Transport Corridor (CETC-Route65)***

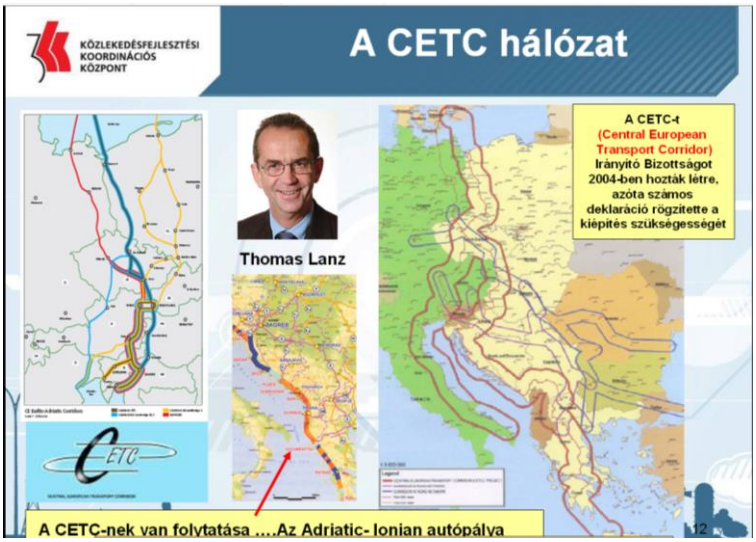
http://cetc.pl/index.php?lang=en&mod=oporozumieniu&action=cele

Az E 65 ügyeivel foglalkozó szervezet.



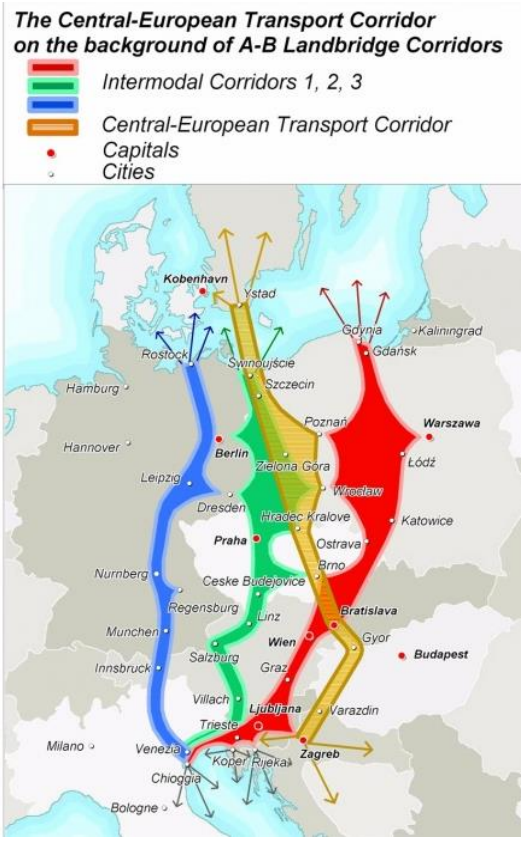
http://en.wikipedia.org/wiki/European_route_E65

Mai nyomvonala jó példa arra, hogy az É-D-i funkción túl még elmegy valahová, az eredeti iránytól függetlenül! Ez éppen végig megy a volt Jugoszlávia tengerpartján és úgy mellékesen felfűzi Görögországot. Jól látható az alábbiakból majd, hogy ezt a nyúlványt a CETC levágja és valóban csak az É-D-i irányú ággal foglalkozik!

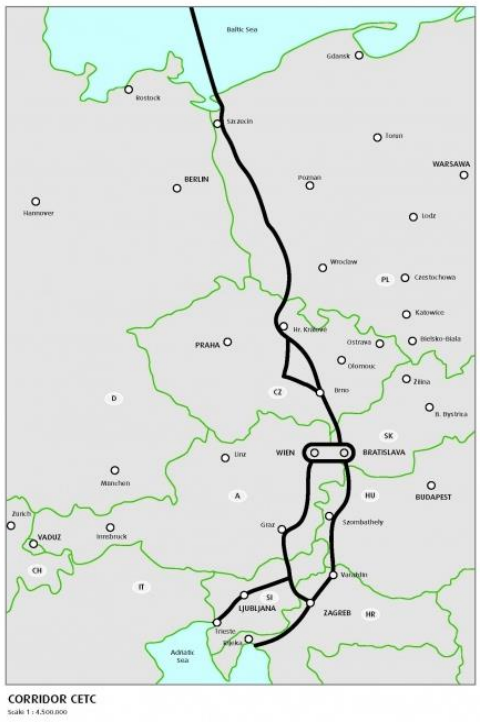


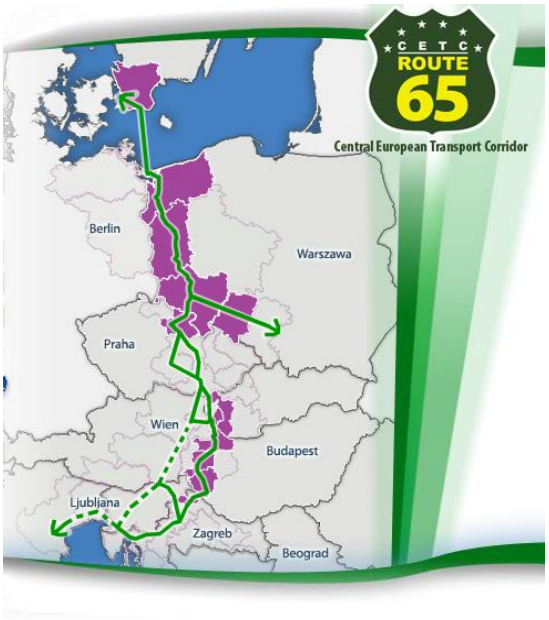
http://www.kiut.hu/konf2009042324/eloadasok/berg/2009kishinyov02berg.ppt#1000,12,12. dia

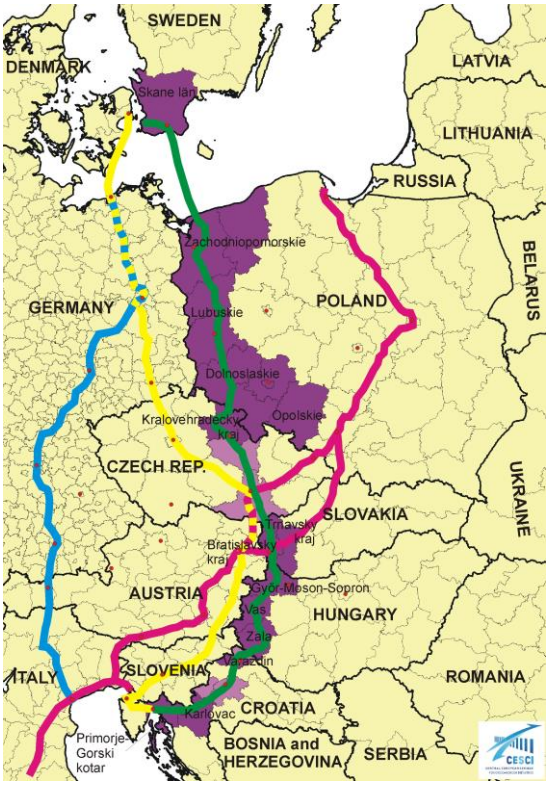
Jól lekövethető a helyes gondolkodásuk, mely szerint egy vonal esetén is előbb sávokat kerestek! Ezt szerettem volna megtenni én is az elmúlt 1,5 évben, de nem sikerült! Az elképzelt munkának itthon komoly ellenzői akadtak. A 1,5 év alatt nem sikerült a V4 országok mérnökeivel egy asztalhoz ülni azzal a céllal, hogy az alábbihoz hasonló munkát elvégezzük!



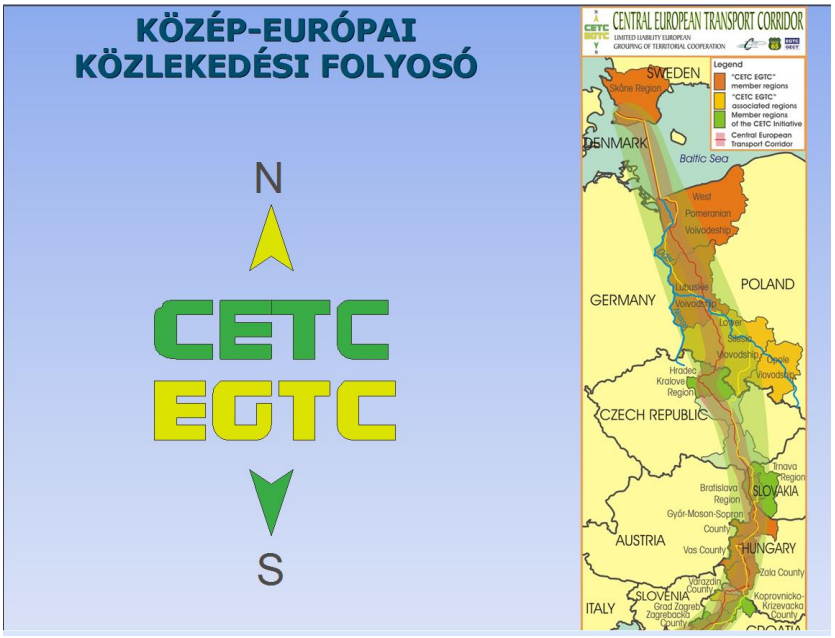
Ezen vonalnál is megfigyelhető a vonal elágazása. Nem tudtak, vagy nem mertek állást foglalni a Bécstől délre lévő két lehetséges vonal között. **Valószínűen ilyen hurkok a mi három tengelyünk esetén is lesznek. Még azt is el tudom képzelni, hogy a hurkok ágai teljesen azonos értékűek!**







http://cetc.pl/index.php?lang=pl&mod=mapy



http://m9autopalya.hu/hirek/Kozlekedesi_szakmai_konferencia

12.3 Az E75 nyomvonala

Nem tudok olyan szervezetről, amely ezt az előbbi kettőhöz hasonlóan ápolná. Valószínűen azért, mert helye abszolút egyértelmű.

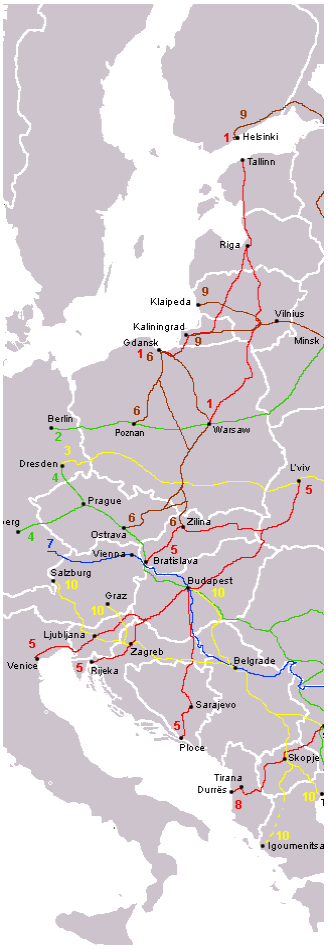


http://hu.wikipedia.org/wiki/E75_(eur%C3%B3pai_%C3%BAt)

Látható, az E-utak jó szokásaihoz híven ennek is van egy valóban É-D-i iránya középen, majd ez is kificamodik, mind északon, mind délen. Gdaszktól Győrig rendesen É-D irányú. Gdanszktól északra beköti Finnországot miközben fölötte Svédország van, tehát egyet keletre lép! Sajnos ez a sávváltás is rossz módszere a hálózatfejlesztőknek. A Győr alatti szakasza kitér az É-D-i iránytól, a volt Jugoszlávia közepén elmegy ez is Görögországba. Ezt a hibát is helyrehozták:

„A páneurópai közlekedési folyosókat az 1994-es és 1997-es ***európai közlekedési miniszteri konferenciákon*** jelölték ki. A tíz kijelölt folyosó a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) kiterjesztése Kelet-Európa (az akkori Európai Unió szomszédos államai) irányába. A folyosók kijelölésének célja jó közlekedési kapcsolatok kiépítése volt az EU és szomszédai

között, …” **Az idézet azt is mutatja, hogy ezen vonal mögött is nagy erők álltak!**

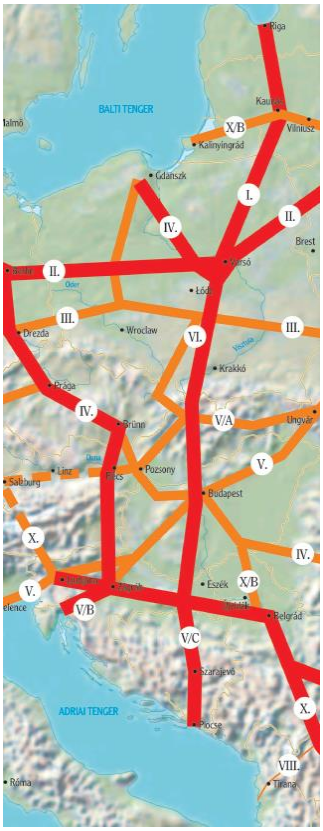


http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=321526

Itt már valóban csak É-D-irányú az út! Azonban volt még egy kis gond! Két szakaszból állt! A felső szakasza lengyel Gdansktól a szlovák Zilináig (Zsolna) tartott, az ábrán barna színben. Míg a déli szakasza Budapesttől az Adriai-tenger parti Pločeig, piros színnel. Kellett egy magyar javaslat a kettő összekötésére, a hiányzó szakasz kiiktatására! A javaslattevő Molnár László Árpád volt.



http://www.kiut.hu/konf2009042324/eloadasok/berg/2009kishinyov02berg.ppt#1000,12,12. dia

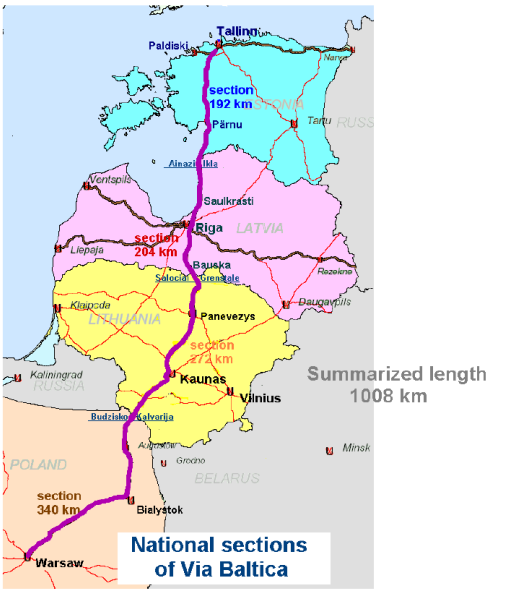


http://www.acc.hu/barack/images/big/hid5_screen.pdf

12.4 a Via Baltica és a Via Carpatia, mint ugyanazon út, a łańcuti út

Az északi szakasz és megfogalmazója a három északi országot egyesítő ***Baltic Road Association (BRA)***:

Ez a VIA BALTICA!



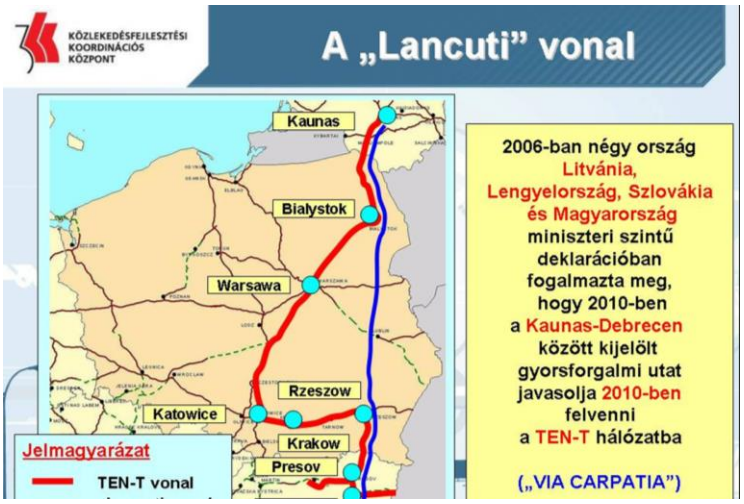
http://www.balticroads.org/downloads/25BRC/25brc_a1_kaldas_2.pdf

Nekem teljesen természetes az, hogy Varsóba bekötötték a vonalukat, ezzel kificamítva annak déli végét. Akkor még nem volt jobb! A középső szakasz: a korábbi TEN-T vonal jó nagyot tekergett, elveszítve a helyes irányt, eltérve nagyon az É-D-i iránytól! Hasonló kitérítés, tekergés sajnos többször elő szokott fordulni legtöbbször a pénz hiánya miatt. Berg Tamás tette ki a nagy kék kérdőjelet a nagy kerülőút megszüntetése céljából!



A kiegyenesítés, az É-d-i vonalba való visszarakás nem sokat váratott magára, hiszen, mint a következő dia leírja a vonal történetét, létrejött a łańcuti vonal, a Via Carpatia! ***Négy ország minisztere egyezett meg ebben a vonalszakaszban!***

A VIA CARPATIA:



http://www.kiut.hu/konf2008031213/prezentaciok/berg/berg.ppt#1029,24,24. dia



http://www.kiut.hu/konf2008031213/prezentaciok/berg/berg.ppt#1029,24,24. dia

A lengyel mérnök kolléga előadásában rá is mutatott arra, hogy itt ugyanazon nyomvonal két szakaszának két nevéről van szó!



http://www.kiut.hu/konf2008031213/prezentaciok/wieslaw/wieslaw.ppt#300,25,25. dia

A következő lépésben azonban tragédia történt. Annyira kicsavarintották a magyarok az előbbi nyomvonalat, hogy az szinte ezt a mai napig nem heverte ki. Az alábbi ábrából már látszik, hogy az Adriai-tenger helyett, az É-D-i irány helyett magyar javaslatra, keletre fordították és a Fekete-tengert célozták meg. Ez és az ehhez hasonló lépések mögött a ***KIÚT Térségfejlesztő Egyesület*** nevű szervezet áll, mely Záhony térsége érdekében tényked ett. A szomorú sorsra jutott nyomvonal:





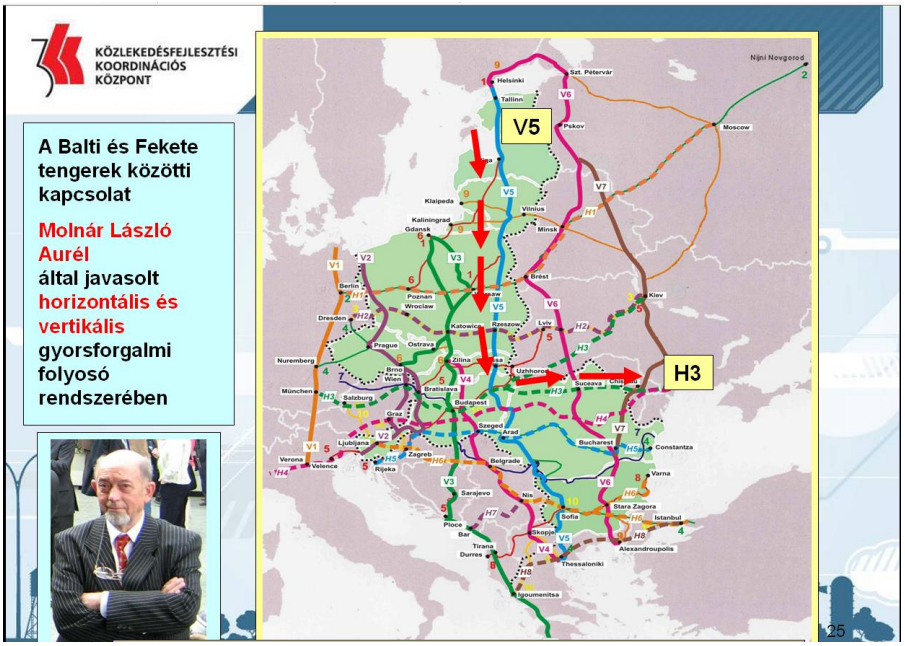
http://www.kiut.hu/konf2008031213/prezentaciok/berg/berg.ppt#1029,24,24. dia

Molnár László Aurél volt az, aki térségünkre először rajzolt raszteres úthálózatot. Ebben a hálózatban nincsenek ilyen elferdített utak. A łańcuti út sem megy keletre, hanem V5-ként megy tovább délre, a kék vonal szerint! Molnár László Aurél rendszerében V(ertikális) és H(orizontális) jelű utak vannak! Nagy kár, hogy ebbe belerondították az elferdített łańcuti utat, de Molnár László Aurél rendszerében ez V5 és H3 út! Nagyon valószínűnek tartom azt is, hogy a mai politikai helyzetben már Molnár László Aurél sem oda húzná a kék vonalat, hanem inkább közelebb a földrajzi É-D-i vonalhoz.





http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/halozattervezes/Molnar_Laszlo_Aurel.pdf



http://www.kiut.hu/konf2009042324/eloadasok/berg/2009kishinyov02berg.ppt#1000,12,12. dia

Nagy kár, hogy a magyarok elfogadták ezt a téves javaslatot. A KIÚT Térségfejlesztő Egyesület által éveken át rendezett konferenciáin szerencsére nagyon sok hasznos információt tartalmazó előadások hangoztak el. Megismerhettem ezekből a lengyel kollégáim véleményét is. A KIÚT által szervezett konferencián a lengyel előadó piros vonalként délre vitte és nem kanyarította el a łańcuti vonalat! Ez Magyarországnak csak az É-K-i részét szeli át.



Piros nyomvonala majdnem megegyezik Molnár László Aurél nyomvonalával, melyből csak egy sárga kiágazás a Fekete-tengeri irány, de nem a łańcuti út:



Még ezt is megtoldott egy nyugati iránnyal, így helyreállítva a raszteres hálózatot!



http://www.kiut.hu/konf2008031213/prezentaciok/kusnierz/adama.ppt#265,12,12. dia

A łańcuti út lengyel szakasza:

GDDKiA

3. LOKALIZACJA DROGI EKSPRESOWEJ S-19 NA TLE EUROPEJSKIEJ SIECI TRANSPORTOWEJ TEN-T

- Budowa drogi ekspresowej S-19 przewidziana jest na lata 2008 – 2014 zgodnie z listą podstawową Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko
- Całkowita długość drogi S-19 na terenie Polski będzie wynosić około 710 [km]



http://www.kiut.hu/konf2008031213/prezentaciok/wieslaw/wieslaw.ppt#280,9,9. dia

A łańcuti miniszteri konferencia pontos időpontja:

GDDKiA

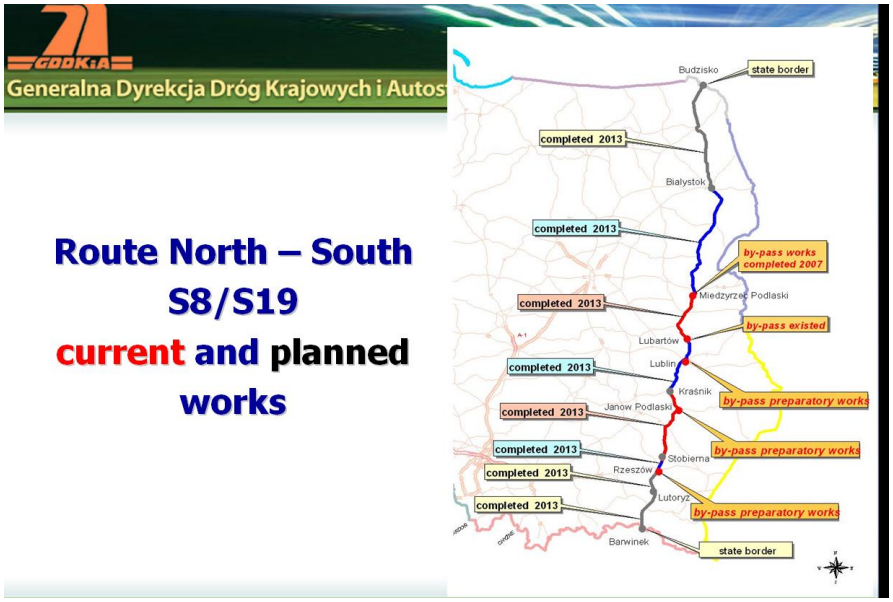
5. DOTYCHCZASOWE MIĘDZYNARODOWE PROPOZYCJE I USTALENIA DOTYCĄCE ROZWOJU EUROPEJSKIE SIECI DROGOWEJ W KIERUNKU PÓŁNOC-POŁUDNIE ZWIĄZANEJ Z S-19

I. Międzynarodowa konferencja w Łańcucie (Polska, Łańcut 27.10.2006)

II. Spotkanie ekspertów Polski, Litwy, Słowacji i Węgier (Słowacja, Koszyce 12-13.12.2007)

http://www.kiut.hu/konf2008031213/prezentaciok/wieslaw/wieslaw.ppt#304,20,20. dia

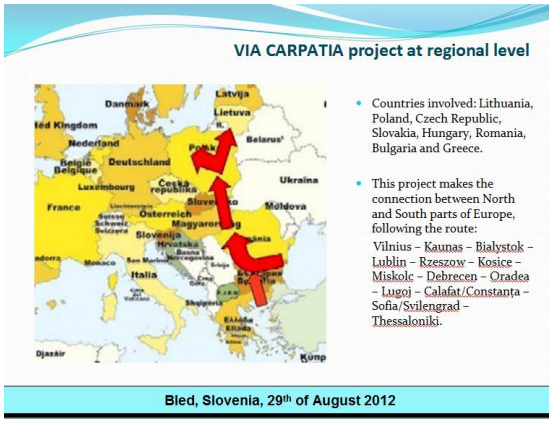
A lengyel szakasz statusa:

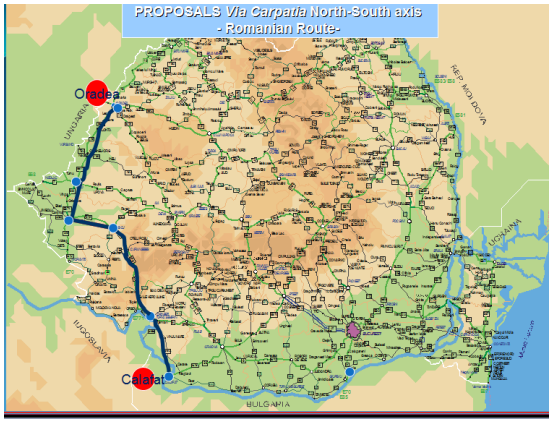


http://www.kiut.hu/konf2007032930/eloadasok/jerzy_iwanowski.ppt#381,5,5. dia

A łańcuti útnak délre vitelét javasolják még a román kollégák is! A román minisztériumi előadás a **S**outh **E**ast **E**uropean **T**ransport **A**xis **C**ooperation (SEETAC) konferenciáján hangzott el.







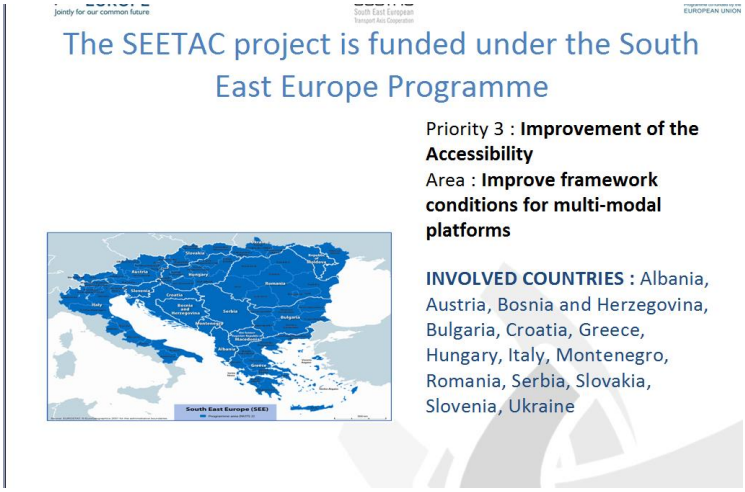
http://www.seetac.eu/news-archive/final-seetac-ministerial-conference-took-place-in-bled-on-29-august-2012.aspx

Az előbbiek alapján javaslom: felejtsük el minél előbb a Via Carpatia keletre fordítását és gomboljuk újra a kabátot Miskolctól délre! Javaslom: Miskolctól délre a később bemutatott Alföldi autóúton haladjon át Magyarországon a łańcuti út. Ettől függetlenül teljesen természetesnek tartom a román mérnök kollégák meghívását, munkánkba bevonását.

12.5 A SEETAC munkássága

South **E**ast **E**uropean **T**ransport **A**xis **C**ooperation

Mint a térképből és a tagországok felsorolásából látszik, számunkra rendkívül fontos térség fejlesztésével foglalkoznak, minisztériumok támogatásával. Dolgozatomban munkáikból találtam idézni valót.



http://www.seetac.eu/

Összegzés:

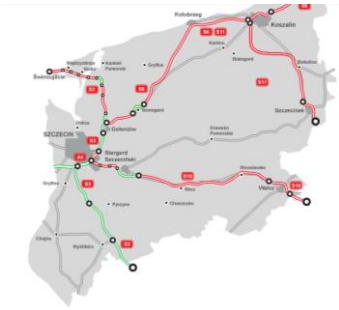
Az eddigiekből látható, hogy az általam javasolt három fő nyomvonal nem teljesen az én ötletem! Ezeken nagyon sokan eddig is nagyon sok munkát végeztek, melyet figyelembe kell venni. A Lengyelország feletti és alatti országsáv ezzel a három gyorsforgalmi úttal az Adriai-tengertől a Balti-tengerig tisztességesen feltárható lenne! Ez a három út lehetne az alaphálózat, amely az igények és a lehetőségek függvényében tovább sűríthető. Ehhez az alaphálózathoz jól lesz illeszthető egykor,

az ottani feltételek előállása esetén, a második országsáv, hasonló rendezésére, mellyel feltárható lesz Belorusszia, Ukrajna, Románia, Bulgária és Görögország. Javaslom meghívni munkánkba az előbbiekben említett társaságokat, intézményeket.

13. A javasolt három észak-déli irányú gyorsforgalmi út részletei

A három út országonkénti részleteit három egymás melletti sávban helyeztem el.

13.1 a nyugati út:
az új E 65
a lengyel S3:







13.2 a középső út:
az új E 75
a lengyel A1:







13.3 a keleti út
az új E 755
a lengyel S19:









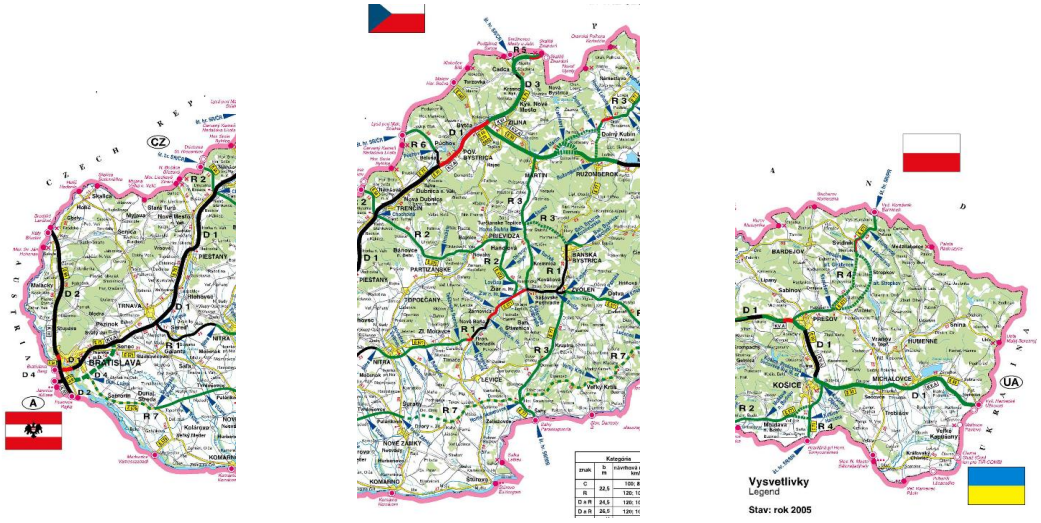
http://www.gddkia.gov.pl/pl/926/autostrady

A cseh szakaszok:



http://www.silnice.info/Rozvoj-dalnicni-site.php

a szlovák szakaszok:



http://www.kiut.hu/konf2007032930/eloadasok/anna_marekova.jpg

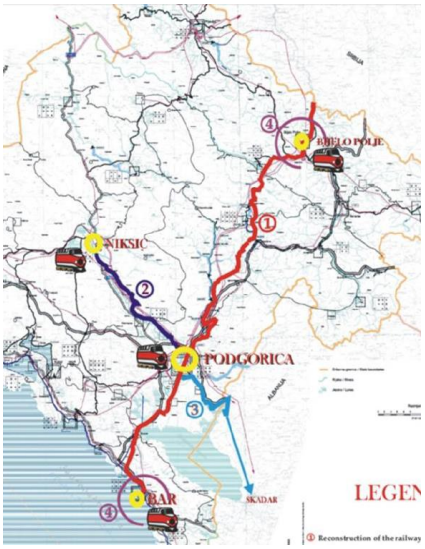
Magyarország külön pontban!

A jugoszláv utódállamokban:





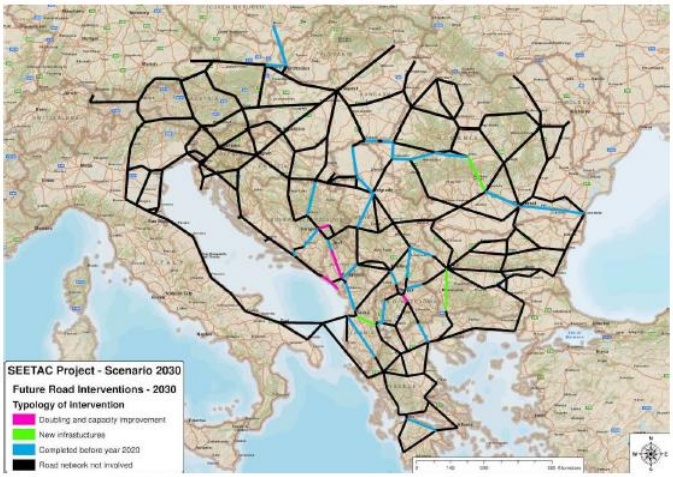






http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/southeast/TIRS/MAP_04.png
http://www.seetac.eu/news-archive/final-seetac-ministerial-conference-took-place-in-bled-on-29-august-2012.aspx
http://www.seetac.eu/download/third-annual-ministerial-meeting-and-infrastructure-forum-(seeif),-athens,-22-may-2012.aspx

Kissé részletesebben a Belgrád - podgoricai szakasz kritikus, Belgrádtól délre eső szakasza:



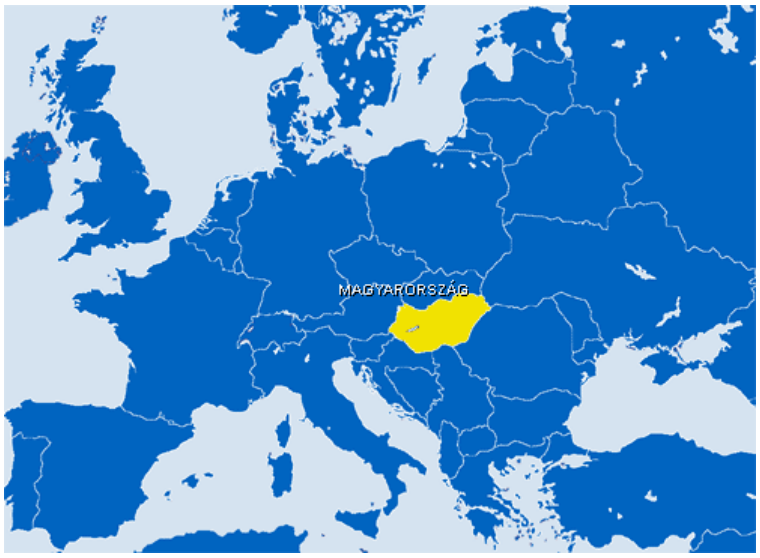
Különös tekintettel a kék színű szakaszokra, melyek még ezen a szigorú vidéken is lehetőséget adnak egykor a vonal simítására!



http://www.seetac.eu/news-archive/final-seetac-ministerial-conference-took-place-in-bled-on-29-august-2012.aspx

14. Magyarország a hadak útján, Európa szívében!

A tény: Magyarország Európa közepén van. Ma már nem csak földrajzilag! Hazánk helyzete más, mint a sziget Angliáé, Írországé, a félsziget Portugáliáé, Spanyolországé, a nyugati széli Franciaországé, vagy az északi Svédországé. Országunknak minden irányban és azonos módon kell átjárhatónak lenni. Mi mindig a hadak útján voltunk. Erre ideális a raszteres, vagy rácsos úthálózat!



15. A magyarországi helyzet

15.1 a sugaras rendszerű úthálózat

Ezt a 2010-es állapot mutatja leginkább. Ez volt az alapötlet, és ez az, aminél meg is állnának a mai döntéshozók. Hiszen ez elég lenne a 4-5 milliósra felhizlalandó Budapestnek, az új metropolisznak elképzelt fővárosnak, egy 9,7 milliós Magyarországon. Ma ennél a képtelen ötletnél tartunk.



http://www.artsonline.hu/autopalyan/

A vidék helyzete annyira reménytelen és kiszolgáltatott volt, hogy egy „ügyes", ügyeskedő csapat nagy pénzekhez tudott hozzájutni a Déli autópálya ötletével. „A déli autópálya ötletére építve 1991-ben megalakult a Déli Autópálya (DAP) Kft. Az alapítók közé egy idő után valamennyi érintett önkormányzat belépett, a befizetett összegek után pedig

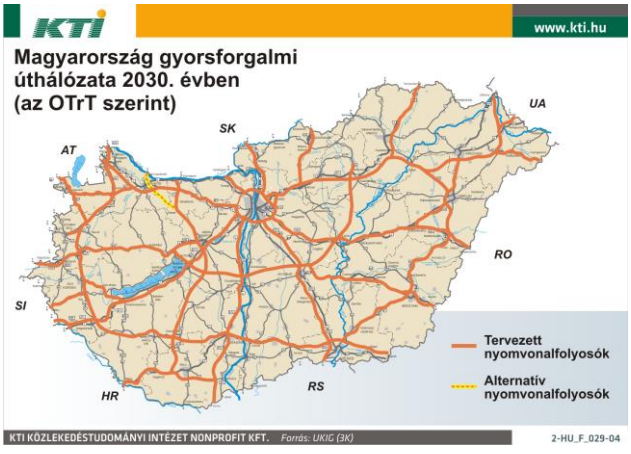
részvényeket kaptak az időközben rt.-vé alakult cégben. Az autópálya magántőkéből, állami segítséggel épült és koncessziós alapon működött volna. A DAP Rt.-nek 1996-ra már 220 befektetője volt, 120 a nyomvonal mentén fekvő önkormányzat. … A DAP Rt. 10 évig kísérletezett Magyarország leghosszabb, több mint 700 kilométeres sztrádájának megépítésével. Mégsem sikerült megszerezni az engedélyeket, és nem sikerült előteremteni hozzá a pénzt sem."



http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/lassan_husz_esztendos_alom_a_deli_autopalya_koncepcioja/2108055/

Ezt az aktuális hatalmasságok képtelenségnek minősítették, elvetették, megvalósulását ellehetetlenítették. Majd egy kis idő múlva közel ugyanezzel az ívvel megjelent lényegében ugyanez a vonal, de immár a hatalom ötleteként, mint a sugaras-gyűrűs rendszer külső gyűrűje, ahogyan a következő ábrán látszik!

15.2 A sugaras-gyűrűs hálózat



Ez az előbbi helyzet ország általi elfogadását elősegítendő, 1978 óta tartalmazza a sugaras elemeket. A koncentrikus körök középpontjában itt is Budapest van. Szerencsére ez az elképzelés az alatt a 35 év alatt sem tudott megvalósulni, amikor az akkori gazdaságnak esetleg szüksége lett volna rá. Ez soha nem látott sűrűségű autópálya hálózatot ígért be a magyar társadalomnak, melyről 2012-ben már ki

merték mondani, hogy megfizethetetlen, és a forgalomnagyságok sem igénylik. Dr. Fleischer Tamás szerint: **„…a „gyűrűs sugaras" rendszer elavult, egy zárt országnak a kényszerű (de továbbra is egyközpontú) próbálkozása volt, …"**

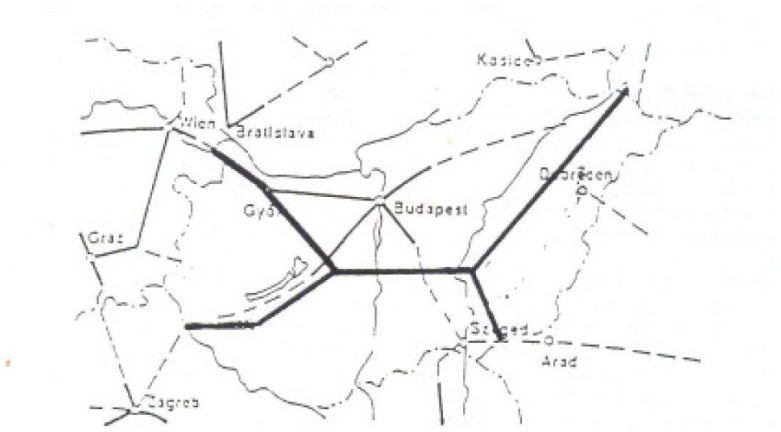
15.3 A mai helyzet

Lényegében megtörtént az általános visszalépés. Megmaradtak az úttengelyek, de keskenyedtek a burkolatok. Meghagyták az előbbi vázat úgy, hogy a sugaras elemek jórészt autópálya kiépítésűek, míg a gyűrűs elemek silányabbak lettek, jórészt autóút, sőt kétsávos út kiépítésű szakaszok kerültek a korábbi autópályás szakaszok helyére. Ezek lettek az autópályává kiépíthető autóutak, az autópályává kiépíthető főutak. Ha így haladunk, akkor kell majd csinálni egy autópályává kiépíthető kerékpárút kategóriát is. **Ha az előbbi újragondolás elkezdődött, a folyamatot tovább kell vinni úgy, hogy magukat a nyomvonalakat is felülvizsgáljuk, felülbíráljuk. Ne álljunk meg félúton, ne végezzünk fél munkát!**

15.4 A raszteres kiépítést szorgalmazók

dr. Fleischer Tamás

Szakmai és irodalmi munkássága hatalmas és nagyon sokféle! Abban a szerencsés helyzetben vagyok, hogy akkor is rengeteg anyagot tudok tőle idézni, ha „csak" a dolgozatomhoz illőket szűröm ki. Első ötlete a „boríték hátulja" – elvű magyar autópálya hálózat volt:

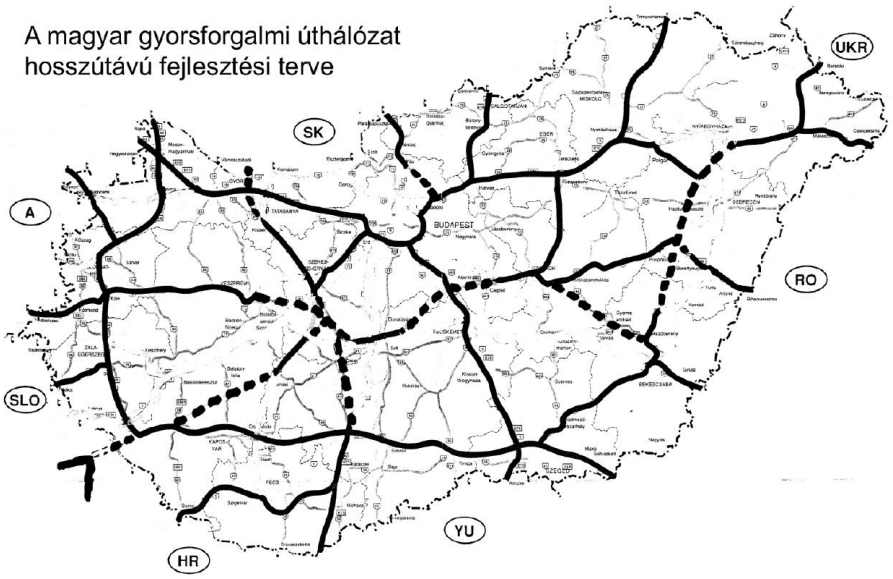


12. ábra. A "legkisebb összhosszúságú" autópálya egy közelítő nyomvonala

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

Annak ellenére vetették el, hogy 1994-ben még időben volt, mivel kevés sugár irányú autópálya épült ki, melyeket a rajzon a folytonos vonallal jelölt.

Következő ötlete egy majdnem raszteres hálózat volt, mely megpróbálta javítani a sugaras-gyűrűs modellt. Lényeges elem volt az M6 Duna és Balaton közötti vezetése és ennek bekötése a leendő komáromi hídba. Ebben az idő Őt igazolta! Az M7-et is távolabb vitte a Balaton déli szélétől, mint az ma is van. Az Alföld feltártsága is kedvezőbb lett volna, ha hallgattak volna rá. Az M47 sem a mai nyomvonalon lett volna, hanem Debrecentől nyugatabbra. Nem zárta be az M0-t. Ezekből sem lett semmi.

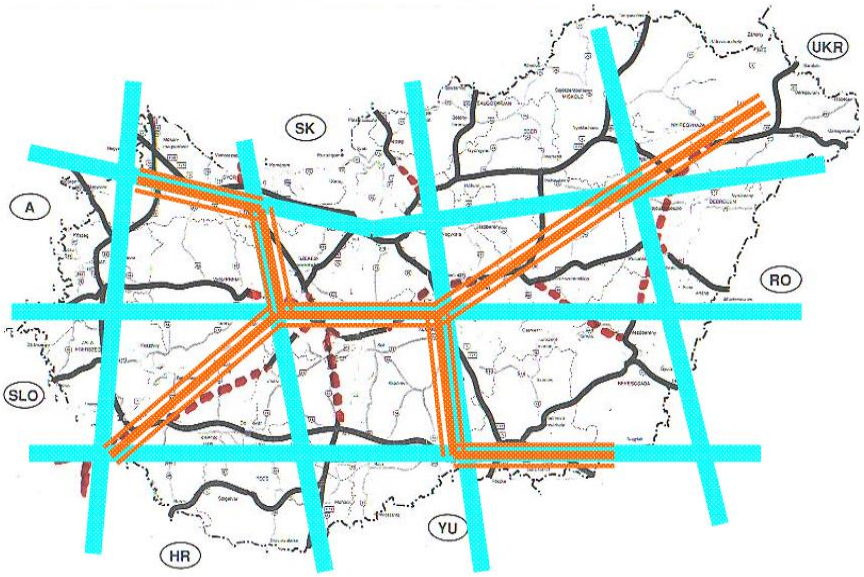


4. ábra • Alternatív javaslat a távlati gyorsforgalmi hálózat kialakítására

http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf02/fleischer_kozuti-kozlekedesi-folyosokrol_matud02-10.pdf

Raszteresítési javaslata a számomra legszebb formában az alábbi elvi ábrán jelent meg:

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



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

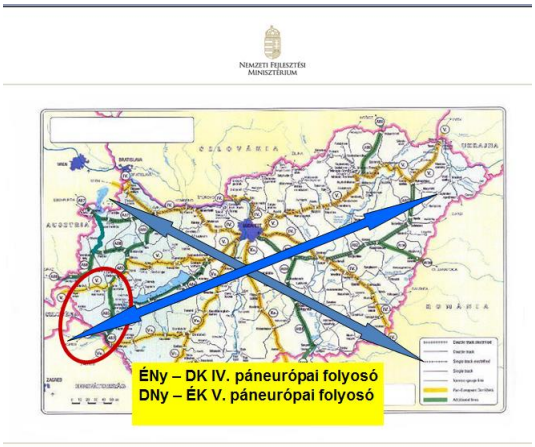
http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf05/fleischer_competing-corridors_ukr-magy05.pdf

Ezt az ábrát – melyre a továbbiakban türkiz színű modellként hivatkozok - alapnak és követendőnek tartom. Ebből a 3 vízszintes és a 4 függőleges vonalból állna a magyar gyorsforgalmi úti hálózat, mely már az 1993-as írású, 1994-es cikkében is megjelent!

Ezzel a szemlélettel még elvei követőit is megelőzte legalább egy évtizeddel. **20 évvel az ötlet megfogalmazása után nem kellene végre komolyan venni?**

Mi a mai magyar helyzet?

- Volt egy egyértelmű nyugati gazdasági érdek, mely miatt magyar tervezői és politikusi támogatottsággal kialakult Magyarországon az „X" alakú autópálya hálózat. Elve: „Budapest a világ közepe legyen." Magyarország település-szerkezete sajnos egypólusú, hatalmas fővárosi fölénnyel. Bár időközönként itt-ott megfogalmazzák a többpólusú térszerkezet szükségességét, ez eddig írott malaszt maradt, hiszen ment minden a régi kerékvágásban. Úgy tűnik, mintha a magyar centrálizációs politikai törekvések rendszersemlegesek lennének. Budapest pedig csak nőtt és nőtt. Az „X" alakú hálózat ágai: M7-M0-M3 valamint az M1-M0-M5. Ellenük a fővárosi döntéshozó lobbi nem tiltakozott, mert ez a fővárosnak azonnal négy, a fővárosnál metsződő, sugár irányú – a fővárost minden magyar városnál lényegesen előnyösebb helyzetbe hozó - autópályát segített megépíteni. Ezek elkészültek, vitának tovább nincs helye.



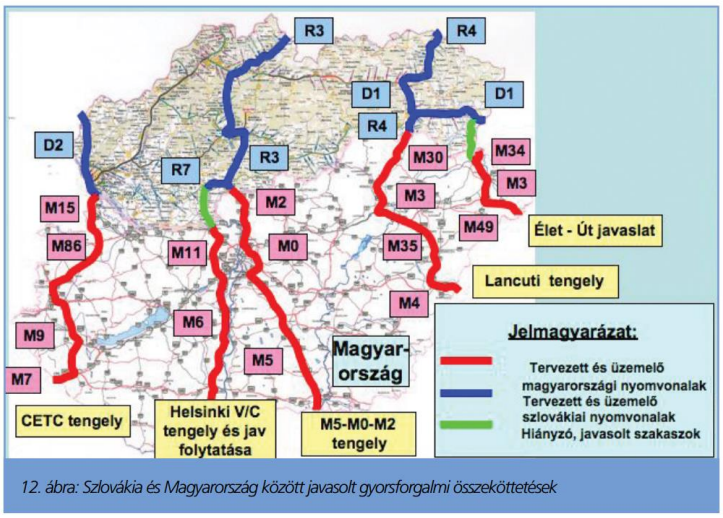
http://m9autopalya.hu/hirek/Kozlekedesi_szakmai_konferencia

A továbbiakban a kulcsszavak a kiegészítés, az új funkcióra alkalmassá tétel. A megváltozott politikai, gazdasági környezet azonban egyre inkább abban az irányban hat, hogy **alakítsuk át, egészítsük ki** úgy az úthálózati rendszert, hogy az a türkiz színű modell szerinti legyen. Persze ez nem jelenti a meglévők elbontását, „csak" egy „kis" kiegészítését! Ez új kihívás, melynek meg kell felelnünk, melyet nem lenne szabad engedni a szőnyeg alá söpörni! Meggyőződésem, hogy az összes hazai autópálya fővárosba kényszerítésének negatív hatásait előbb-utóbb a fővárosi döntéshozók is felismerik és az új elvek mellé állnak. Lehetővé kell tenni azt, hogy ne legyen mindenkinek kötelező átmenni a magyar fővároson, akár akarja ezt, akár nem. A türkiz színű hálózat főváros terhelését is csökkentő **hálózati kiegészítés**, tehát főváros érdekű is. A fővároson kívüli vidék számára pedig az esély egyenlőségét megteremtő hálózat, az eddigi diszkriminációt megszüntető **hálózatmódosítás**. Nagy tévedése a fővárosi lobbinak az, hogy Budapest van Európa szívében. Nem Budapest, hanem Magyarország! A türkiz színű hálózat Magyarországnak ad esélyt tényleges szuper geopolitikai helyzete kihasználására. A javasolt **hálózati kiegészítés** – mert lényegében csak erről van szó - arról szól, hogy a magyar alaphálózat

ki tudja szolgálni az új érdekeket is! **A türkiz színű modell és a javaslatom nem bontás, hanem hozzáépítés!** Mi a baj abban, hogy az eddig favorizált ÉNY-DK és DNY-ÉK irányok **mellé** belépnek az É-D irányú vonalak? A hadak útján fekvő Magyarországnak minden irányból átjárhatónak kell lenni! A sugaras-gyűrűs rendszer pedig erre alkalmatlan, vagy csak nagy megalkuvásokkal alkalmas az új feladatokra. Fel kell adni! Ez az átállás viszonylag egyszerű. Hiszen a sugarak egy része (M1, M3, M8, M4, M9 K-Ny irányú ága, M43) befekszik a türkiz modell vízszintes vonalaiba. Hasonlóan illeszkedik a türkiz modell függőlegeseihez az M9 É-D-i ága, az M6, az M5-M2. **Csupán az Alföldi autóút az egyetlen új elem, mely a türkiz színű modell kiteljesedéséhez szükséges.** Az M7 pedig zavartalanul a rendszerben marad. Az átállást a gyűrűs-sugaras rendszerről a raszteresre én fájdalommentesnek látom, csupán az eddigi hálózat **kiegészítésének** fogom fel. Olyan kiegészítésnek, mellyel az új Európához igazodunk. A viták sajnos ennél jóval nagyobb bajt láttatnak. **Egy hálózatnak is vannak funkciói! Mivel megjelent egy új funkció, nincs másról szó, mint arról, hogy az eddigi alaphálózatunkat alkalmassá kell tenni az új funkcióra!**

- Nincs elvi vita a 3 vízszintes vonallal!
- Viták lényegében csak a függőleges vonalak miatt vannak, melyeket Ny-ról K felé haladva röviden összefoglalok.
- Az első függőleges – mint az osztrák határszéli út – vitái kimerülnek a „vagy Bécs”, a „vagy Pozsony”, illetve a „mindkettő” kell miatt. Lényegében problémamentes vonal.
- A második függőlegesnek hatalmas vitái voltak, melyre korábban már kitértem. Az M6 Duna mellé építésével ezek egy része mára elhalt, a viták folytatása értelmetlen lenne. Molnár László Árpád évtizedeket szánt annak elérésére, hogy az M6 ne fusson be az M0-ba, hanem attól nyugatra menjen ki Szlovákiába az elképzelt esztergomi hídon. Gondolatát sajnos évtizedek alatt sem tudta elfogadtatni. Ötletét felhasználni akkor lehet majd, ha mégis megépül valamikor az esztergomi híd. Közben az a döntés született, hogy az esztergomi híd helyett, vagy előtt, a komáromi épül meg. Emiatt valószínűen ki kell építeni egy leágazást az M6-ból Székesfehérvár és Komárom felé, a 81-es és a 13-as út mentén, de ezen sincs sok értelme vitatkozni. Lerajzolni le kell, a megvalósítási időpont pedig ettől függetlenül politikai és pénzügyi kérdés csupán.
- A harmadik függőleges az M5 autópálya és az M2 autóút, mely megépült, nyomvonala rögzült, itt sincs min vitatkozni. Viták az M2 keresztmetszetének továbbépítési módja miatt vannak.
- A negyedik függőleges vonal, az Alföldi autóút, melyet én javasoltam a łańcuti vonal magyar szakaszaként. Emiatt nemcsak hazai, hanem nemzetközi hálózati jelentőségű. A magyar Alföld jórészt föltáratlan részén haladna, ún. belső perifériákat felfűzve, Kassa, a második legnagyobb szlovák és Temesvár, a második legnagyobb román városok kapcsolatát is biztosítva. Mivel ez a vonal nem illik a sugaras-gyűrűs rendszerbe, és főleg nem megy át Budapesten, a fővárosi érdekű lobbi elsőszámú ellensége.
- **<u>Mint az előbbiekből látható az, hogy minden említett vita ellenére, lényegében nagyon közel vagyunk a türkiz színű modell szerinti alaphálózat megvalósulásához!</u>**

- A jelen dolgozatom a Balti-tenger és az Adriai tenger között végig három fővonal mellett érvel, de Magyarországon négyről! Az ellentmondás látszólagos, mint az az alábbi képen is látszik. A magyarországi 2. és 3. függőleges vonal a szlovákiai Zilinánál (Zsolna) egybefut, összetalálkozik, így a négyből tényleg három lesz.



12. ábra: Szlovákia és Magyarország között javasolt gyorsforgalmi összeköttetések

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

A következő elvi ábra, a türkiz színű ábra rárajzolva, mintegy konkretizálva, a magyar térképre. Az ötlet megfogalmazási idejében (1994!) meglévő autópályákat itt vastagabb vonalak mutatják. Még mindig idejében volt, még mindig lett volna idő módosítani a hivatalos elképzeléseket, de nem!

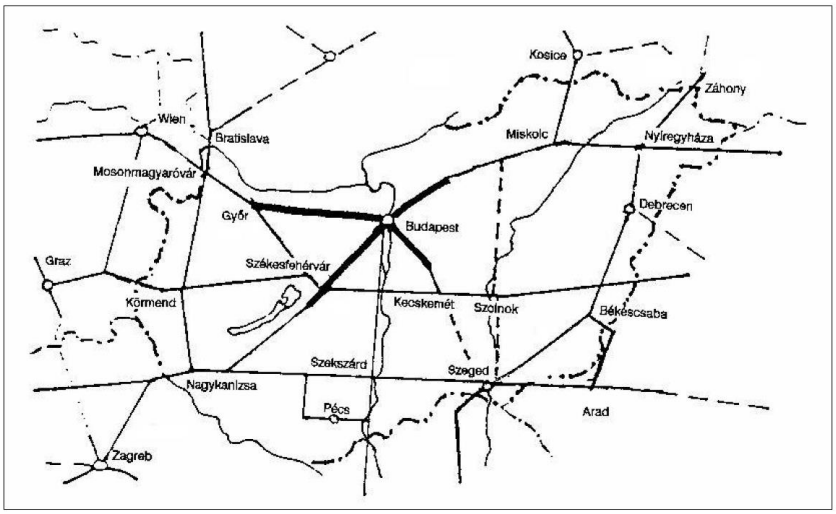


Figure 9: The scheme of the grid-structured high-speed road network

http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf94/fleischer_gyorsforgalmi_kotszle94-1.pdf
http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf93/INFCSNB931030an.pdf

Külön érdekesség számomra a Miskolc – Szolnok - Szeged észak-déli irányú kapcsolat berajzolása, mely így **az Alföldi autóút előképe**! Egyértelmű telitalálata a Nagykanizsa – Mosonmagyaróvár - Pozsony vonal, továbbá a Miskolc - kassai! A Ny-K

irányú három vonal ma is így van. Ez a három vonal egyébként majdnem minden hazai elképzelésnek fix része.

Molnár László Aurél

Ő tudtommal az, aki itthon Közép-Európára raszteres hálózatot tervezett. Az É-D-i irányú vonalak folytonosak és „V" a jelűk, mert vertikálisak, míg a vízszintesek, a K-Ny irányúak „H" jelűek, mert horizontálisak. Lényegében tovább vitte az újonnan csatlakozott államokra a 2002-es raszteres európai rendszert, melyet eddig senki sem oldott meg! Írása sajnos szinte visszhangtalan maradt. Az elmúlt 25 évben sem volt pénz a magyar érdekű utakra. A „fejlett" nyugat pedig csak a számukra fontos K-Ny-i utak magyar szakaszait finanszírozta. Így eddig ebből sem lehetett, lett semmi.



http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/halozattervezes/Molnar_Laszlo_Aurel.pdf

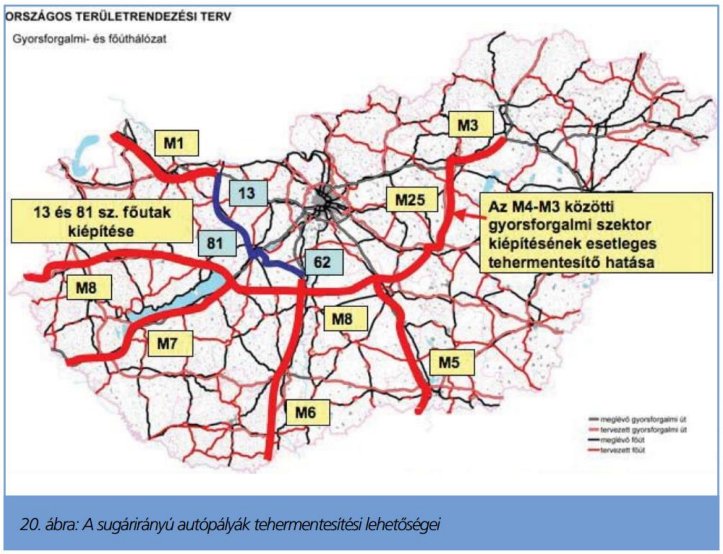
Az előbbi elvének megfelelően elkészítette a hazai viszonyokra illő javaslatát is. Az alábbi ábrán kékek a Ny-K irányú, és pirosak az É-D-i irányú utak. Ezen a javaslatában még az esztergomi híd építésével számolt és ezért ott vitte ki Szlovákia felé az M6-ost.



1. ábra: Javaslat a magyarországi gyorsforgalmi úthálózat szerkezetére és számozására

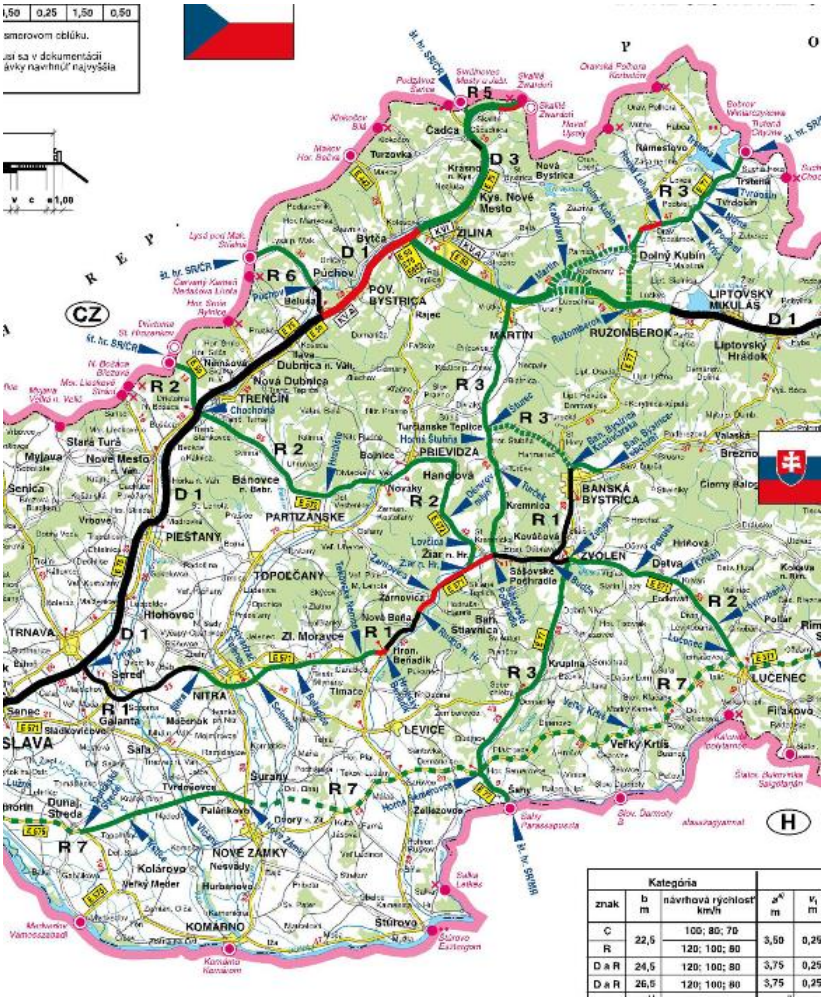
http://szemle.sze.hu/docs/2007_08.pdf

Mivel a komáromi híd fog épülni, ezért az M6-ot előbb-utóbb rá kell fordítani a 62-es, 81-es és 13-as utakra. Ez látszik a következő ábra kék vonalaként. Ideiglenes megoldásnak megmaradhat addig az M-M0-M1-13 útvonal. Ez az ábra mutatja a fővárosi döntéshozó lobbi **kényszeres gondolkodását** és annak következményeit is. Miután minden autópályát a fővárosba kényszerítettek, kezdik érzékelni ennek negatív hatásait, negatív következményeit. Kellett az M0, a fővárost forgalomtól tehermentesítő körgyűrű! **De már ez sem elég! Kell egy újabb M0! Esetleg M00?** Ezért egy laza mozdulattal az M8-at befordították az M3-ra. A második körgyűrű – az M00 - ötlet jól látszik az ábra kék és piros íves vonalainak egybelátásával. Ennek nyugati szektorát most éppen a komáromi híd igényeire hivatkozva akarják megépíttetni. A második M0, a külső M0 szándékát jelzi az is, hogy a sugaras autópályák csak ezen vonalig pirosak már. A sugarasság következménye a Budapest körüli első, második, harmadik, sokadik körgyűrű szükségessége. Ez egy téves irány! **A főváros tehermentesítésének valódi gyógyszere a gyorsforgalmi hálózat raszteresítése!**



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

De a szlovákiai folytatás sem lesz egyszerű! Hiszen Esztergomtól az alábbi térkép útjainak valamelyikén kell majd eljutni Komáromtól Zsolnáig (Zilináig) eljutni.



http://www.kiut.hu/konf2007032930/eloadasok/anna_marekova.jpg

Zilinánál (Zsolnánál) fog egyesülni a Komáromnál kilépő M6 és a Parassapusztánál kilépő M5-M2 folytatása.

dr. Rigó Mihály

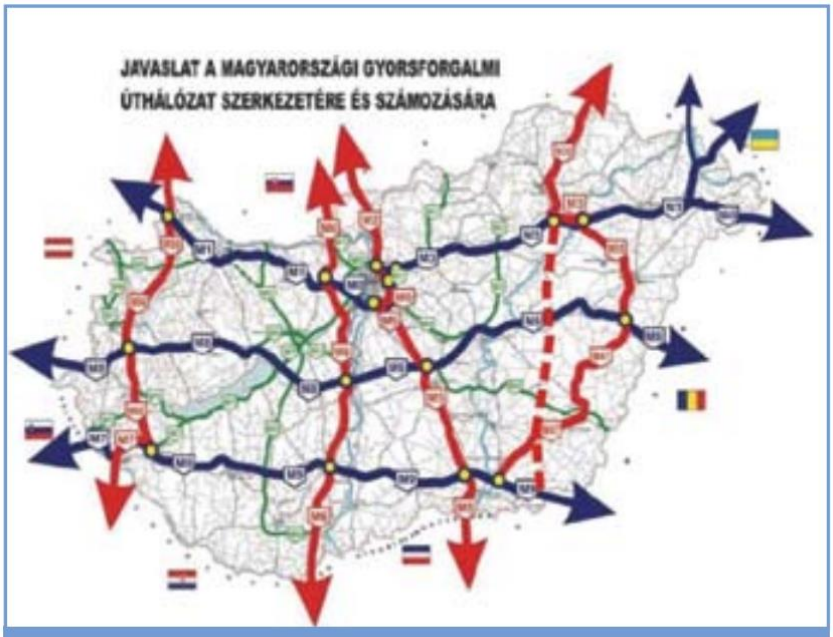
Molnár László Aurél ábráját egy szaggatott vonal behelyezésével finomítottam, mellyel egy időben természetesen elhagyni javasoltam a Szeged-debreceni M47 autópályát. Először az M47 elhagyására Keleti Imre mutatott rá. Javaslatom szerint Miskolc és az M43 autópálya között ez a vonal lenne a łańcuti útvonal magyar szakasza. A szakaszt Alföldi autóútnak neveztem el. Az Alföldi autóúttal korábban két cikkben foglalkoztam, melyekből a mostani dolgozatomhoz is átvettem ábrákat, érveket, de a további ismétlések helyett megadom ezek elérhetőségét:

http://www.mernokkapu.hu/index.php?n=5&tartalom_id=36&area=5&kulcsszo=rigó

http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Alfoldi-autout2.pdf

és egy ráadás:

http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Koztes_Europa.pdf



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

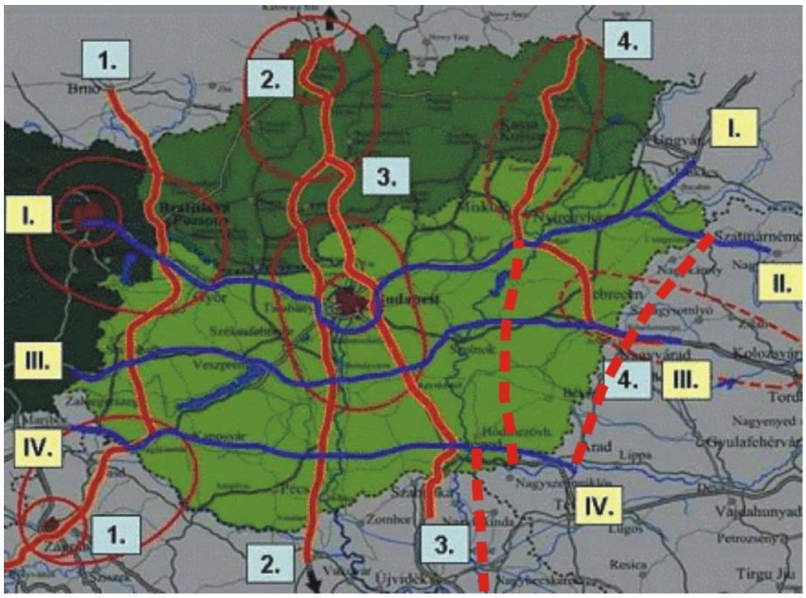
http://szemle.sze.hu/docs/2008_7.pdf

Egy másik ismert ábrát is korrigáltam, melyen a szomszéd országokhoz való kapcsolódásaink jobban látszanak. Rárajzoltam erre a román-magyar határon lévő romániai utat is, valamint az általam javasolt ún. Bánáti főutat is. E két utolsóról a romániai és a szerbiai bekezdésben írok részletesebben. A rajz jól mutatja azt a tényt is, hogy a 4. függőleges, mely itt szaggatott és az Alföld közepén megy, nem

helyettesíthető a román határ menti úttal! Hiszen csak azzal EGYÜTT kapunk a hazai függőleges vonalakkal együtt között közel azonos vonaltávolságot! **Tehát mind az Alföldi autóútra, mind a román határ melletti román útra szükség van, szükség lesz!** Ha az Alföldi autóút kimarad, az Alföld feltáratlan marad. Ezen a képen az is látható, hogy a türkiz színű vonalas, elvi vázlattal szemben a valóságban a függőlegesek távolsága korántsem egyenlő!



http://www.epito.bme.hu/uvt/oktatas/feltoltesek/BMEEOUVAV26/bergtamas_tortenelmi_utak.pdf



Az Alföldi autóút, a következő ábra.
Nyomvonalát úgy vettem fel, hogy az a Natura 2000 területeket minél inkább kerülgesse. Natura 2000 területből a magyar Alföldön rengeteget jelöltek ki, hogy megbénítsák, lefojtsák a magyar mezőgazdaságot. Egy túltermeléssel küzdő EU-nak nem kell a magyar mezőgazdasági termék! Nem termelőnek, hanem a feleslegeik felvevőinek kellettünk! **Magyarország területének 21%-a lett Natura 2000**

terület, míg ugyanezen arány Franciaországban csak 7%! <u>Sajnos nem találtam nyomát annak, hogy ez ellen az akkori közlekedési tárca tiltakozott volna!</u> Emiatt ma a tervezők szinte vért izzadnak a Natura 2000 területek kerülgetése miatt. A közlekedési tárca talán nem is sejtette azt, hogy hallgatásával mekkora gondot vett magára, a tervezőkre. A Natura 2000 területek miatti viták szinte végtelenek. A társadalom nagyon nagy összegeket költ hatástanulmányokra, bírósági tárgyalások sorozatára, az adófizetők pénzéből. **Sürgősen felül kell vizsgálni a Natura 2000 területeket, rá kell nekünk is állnunk a francia 7%-ra, vagy ők is jöjjönek fel a 21%-ra!** Ma pedig következményként nem győzzük kerülgetni a különlegesen védetté nyilvánított semmit tartalmazó foltokat. Ez a „figyelmetlensége" a közlekedési tárcának nagyon nagy időveszteséget és nagy kiadást okozott és okoz a társadalomnak! Az alábbi nyomvonalat ugyanezen elven tovább lehet pontosítani. Még az sem okoz gondot, ha az Alföldi autóút északi vége nem pont az M3-M30 csomópontból indul! **Az elhagyni javasolt M47 kiépítési, és a javasolt autóút folyosójába eső utak négysávosítási költségéből minden többletköltség nélkül megépíthető lenne az Alföldi autóút. Építése tehát nem jelent többlet költséget!** A fejlett világban egy Kassa és egy Temesvár méretű város között nem autóút, hanem autópálya épül. **Azt javaslom, hogy a łańcuti út magyar szakasza az Alföldi autóút legyen! Az Alföldi autóút hálózati jelentősége óriási, hiszen része lenne a łańcuti út déli szakaszának!** Az Alföldi autóút az M5 autópálya és a romániai határmenti út közötti szögfelezőn lenne. Ez lenne a türkiz színű elvi ábra 4. függőleges tengelye! Az ábra alsó szélén lévő Magyarcsanád – Nagyszentmiklós – temesvári kapcsolat nem a łańcuti tengely része. Az Alföldi autóutat ugyanis az előtt rajzoltam meg, mielőtt a łańcuti útról tudtam volna. Az Alföldi autóút D-i vége kerülhetne közelebb is a hármas román – szerb - magyar határponthoz, a minél simább D-i folytathatóság érdekében.



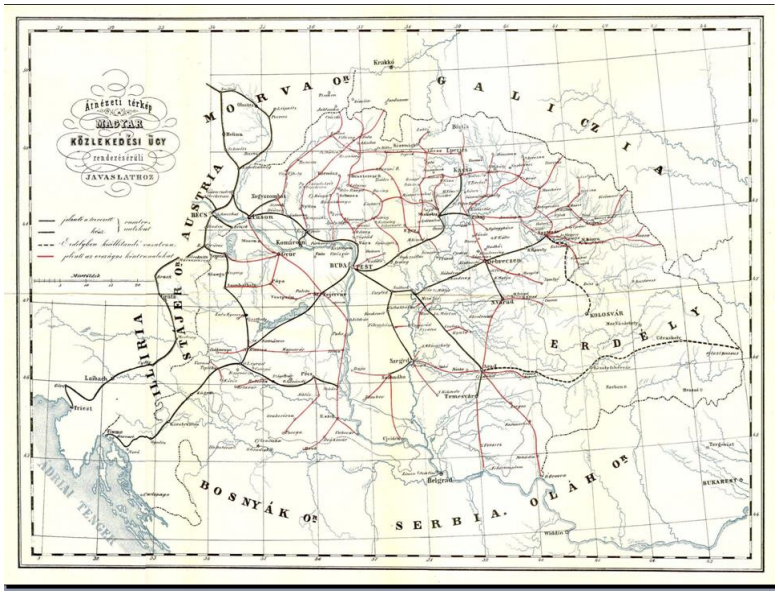
http://szemle.sze.hu/docs/2009_05.pdf

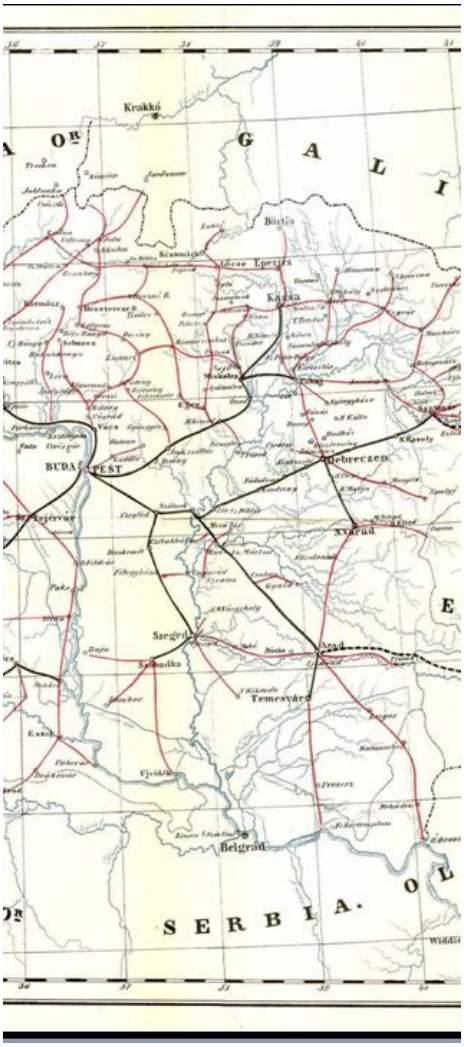
Nagyon nagy szükség lenne az Alföldi autóútra, annak térségfejlesztő funkciója miatt is!
Hiszen a feltárandó térség tragikus állapotban van, melyet az alábbi ábra is igazol. A területi statisztikai évkönyvből hasonló ábrák sorát lehetne találni erre a térségre. Az ország ezen részét nem kellene felzárkóztatni? Mi az oka a diszkriminációnak? Valami miatt bűnös ez az országrész? **Lehet ezt nevezni az ország harmonikus területfejlesztésének? Nem billen el ez a kis ország? Szibériából nézve ez az országrész maga a vadnyugat! Ausztriában hogyan nincsenek ilyen óriási területi különbségek?**



http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/halozattervezes/Molnar_Laszlo_Aurel.pdf

Temesvár és Kassa összekapcsolása sem mai ötlet! Elődeinkhez hasonlóan ezt a kapcsolatot **az ország mindenkori területén BELÜL kell megoldani**. A híres térkép:





http://m9autopalya.hu/hirek/Kozlekedesi_szakmai_konferencia

Ha létrejöhetne a türkiz színű vonalakkal jelölt alaphálózat, akkor ennek kitöltése is közel raszteres lehetne. Kialakítási módjára, módszerére mutattam be Csongrád megye úthálózatának raszteresítését.

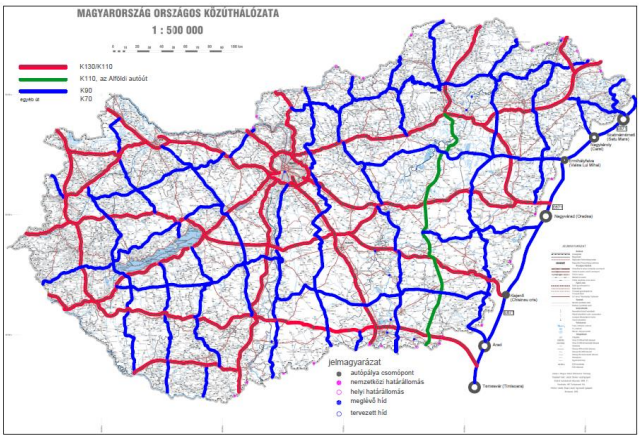
A rajzon sok kis kör látható.
Ezek az autópálya csomópontok, a folyók hídjai, a határállomások.
A rasztert alkotó vonalakat azután ezek összekötésével kell behúzni, felhasználva minél több meglévő utat.
A rendkívül leromlott hazai alsóbbrendű úthálózat felújítását ezek felújításával javaslom kezdeni, mert mindegyik mellékút felújítására ezután sem lesz pénz. Ez az elv lehetővé tesz egy elfogadható rangsorolást.



12. ábra – Csongrád megye javasolt részhálózata

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

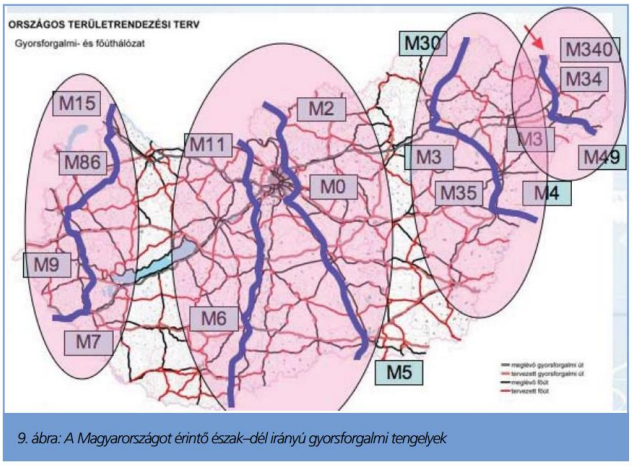
Ezen elveket alkalmazva jutottam el az országos raszteres hálózathoz. Valószínűen ehhez hasonló másik is készíthető. Az ábra összeállításához nagy bátorság kellett, mert nem minden megye úthálózatát ismerem annyira, mint Csongrád megyéét. Az országos térképem ezért közelítésként kezelendő. Fontosnak tartom azt, hogy az elveket alkalmazva helyi közutas szakemberek alkossák meg megyéjük végleges raszteres kitöltő hálózatát.



http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Torz_terszerkezet.pdf

Berg Tamás

Bár ellene van a raszteresítésnek, de az alábbi ábrái mégis azt a gondolatkört szolgálják:



9. ábra: A Magyarországot érintő észak–dél irányú gyorsforgalmi tengelyek

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



http://www.epito.bme.hu/uvt/oktatas/feltoltesek/BMEEOUVAV26/bergtamas_tortenelmi_utak.pdf

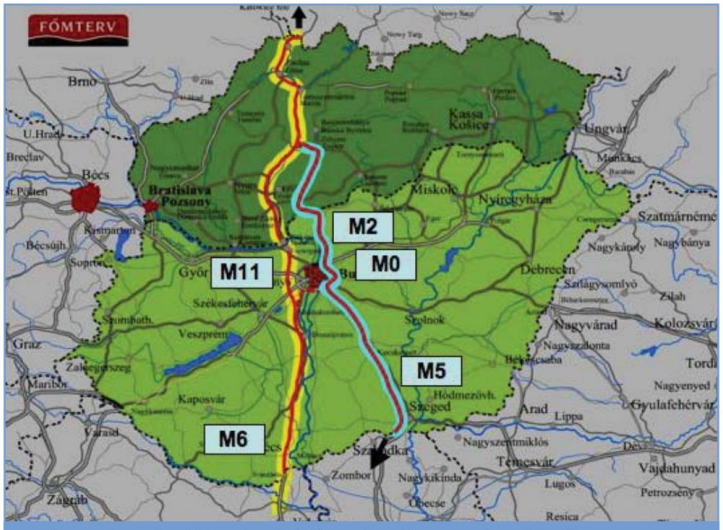
Berg Tamás egyéb, nagyszámú előadásait, írásait dolgozatom több helyén idéztem. A bal felső sarokban a 3K-val jelölt diák mind Berg Tamás diái. Az Ő előadásából ismertem meg a łańcuti út gondolatát. Köszönöm! Őt, mint nemes ellenfelet, mint a legnagyobb nem-raszteres hálózatfejlesztőt, mindenképpen tisztelet és elismerés illet!

15.5 A hazai autópálya hálózattal és a kitöltő hálózattal foglakozó további markáns alkotók

Molnár László Árpád

Fő gondolata – mint már korábban írtam - az M6 szlovákiai kivezetése úgy a tervezni szorgalmazott esztergomi hídon, hogy az az M0-tól nyugatra, külön nyomvonalon haladjon. Ehhez szükséges lenne az M11-re is! „Ne az M0 zsákutcában végződjön az M6 és az M2 … legyen hatékony ez az É -D-i tengely Közép-Európában az integráció érdekében is.” – mondja céljáról. Az általa kb. 15 éve kezdett munka sajnos eddig eredménytelen

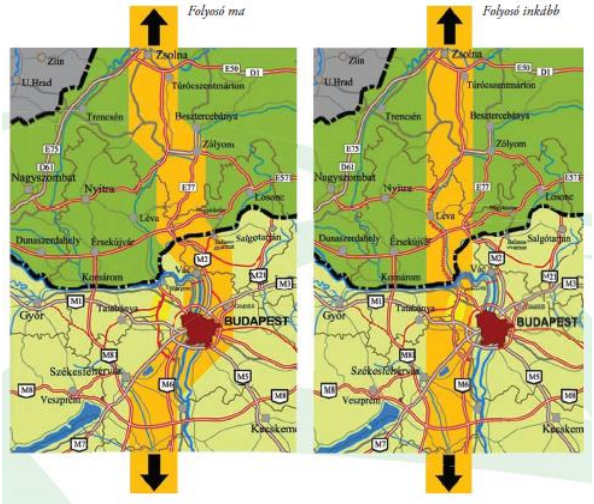
volt, de szerencsére küzd tovább. Úgy látszik az eddigiekből, hogy akiknek ilyen gondolatai születnek, hosszú életűnek kell lenni!



10. ábra: A Főmterv korábbi javaslata a helsinki V/C és VI. folyosó összeköttetésére, illetve az M5–M0–M2 tengely Szlovákián keresztül

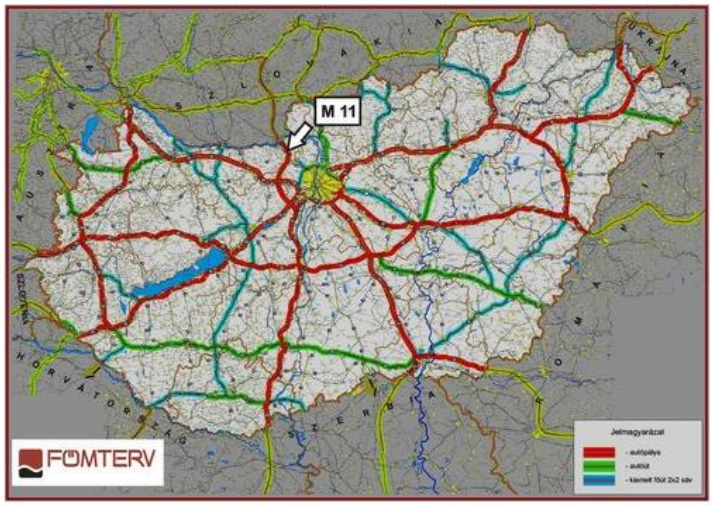
http://szemle.sze.hu/docs/2009_10.pdf

A probléma közelebbről:



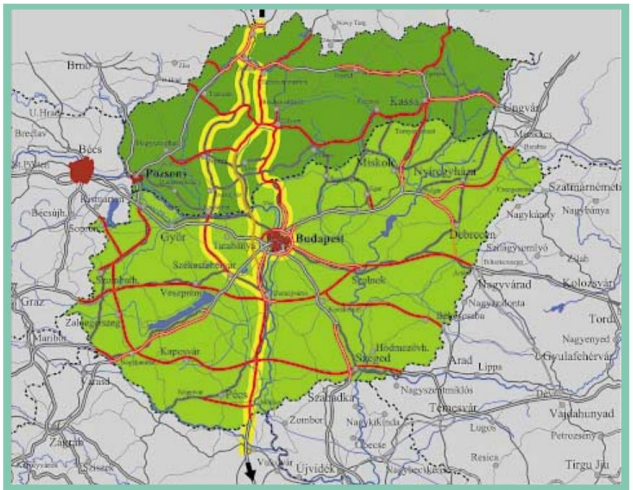
http://www.acc.hu/barack/images/big/hid5_screen.pdf

Ugyanez az országos hálózaton bemutatva:



http://www.hidlap.hu/news/view/ujra-napirenden-az-esztergomi-folyoso

Gondolatai valószínűen akkor fognak hasznosulni, ha a komáromi után megépülhet az esztergomi híd is. Mivel azonban most a komáromi híd fog épülni, az előbbi ábrát ki kell egészíteni egy 3. vonallal, mely a komáromi hídon megy át:



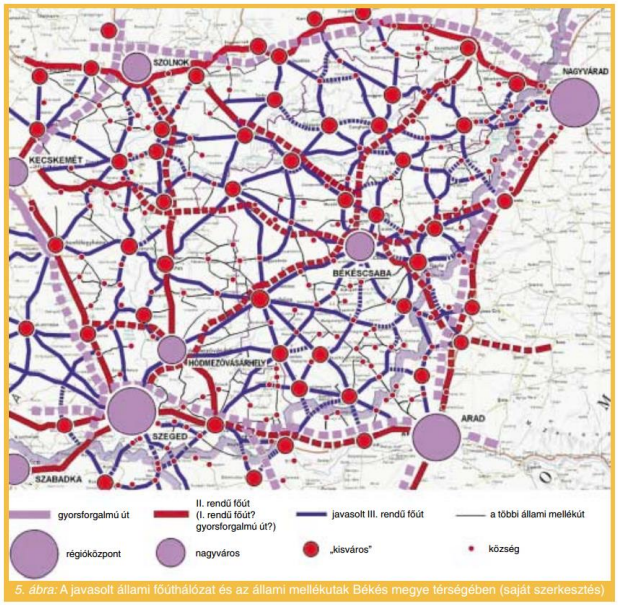
7. ábra: Nyomvonal-változatok Dunaújváros és Zsolna között

http://szemle.sze.hu/docs/2005-04.pdf

Somfai András

Egyik gondolata szerint vezessen minden új magyar városba legalább főút, melyeket három számjegyű útnak hív. A raszteresítés helyett a háromjegyű utakkal kiegészített főúthálózat elvét tartja fontosnak.
Ebben nemcsak a lemaradás nagy, hanem a várossá válás üteme sem követhető az alulfinanszírozott magyar útügynek. Ő is a meglévő utak felújításával képzeli el a főutasítást.
Másik gondolata a hatalmas hosszúságú hazai földút hálózat burkolattal való kiépítése. Ezek zöme mezőgazdasági földút. A sárban szállítani nagy költségű, a termék eladhatóságát csökkenti a termelésire rakodó, a szükségesnél nagyobb szállítási költség, mely piacvesztéshez vezet. Másrészt a termék minősége romlik az

úttalan utakon való szállítással. Mivel az az ember egészséges, akinek mind az artériái, mind a hajszálerei egészségesek, ezen javaslatával azonosulok.



5. ábra: A javasolt állami főúthálózat és az állami mellékutak Békés megye térségében (saját szerkesztés)

http://szemle.sze.hu/docs/2005-04.pdf

15.6 Nem csak azok az utak kellenek, melyek a Balti-tengertől elérnek az Adriai-tengerig!

Molnár László Aurél alábbi ábrája mutatja azt, hogy rendkívül hasznosak tudnak lenni a RÖVID É-D-i utak is! Akár gyorsforgalmiak ezek, akár nem! Bár a dolgozat alapvetően az alap infrastruktúrával foglalkozik, de erre tényre mindenképpen rá szerettem volna mutatni. A példa csak a szlovák-magyar határszakaszt mutatja, ahol az eddigi négynél sokkal több rövid függőleges vonalka van. Hasonló elemzést a többi határszakaszon is érdemes lenne elvégezni, mert a határok légiesítése, a nagy kerülők elkerülése, csak ezek segítségével lehetséges.



3. ábra: Főutak a magyar–szlovák határon

http://szemle.sze.hu/docs/2005-04.pdf

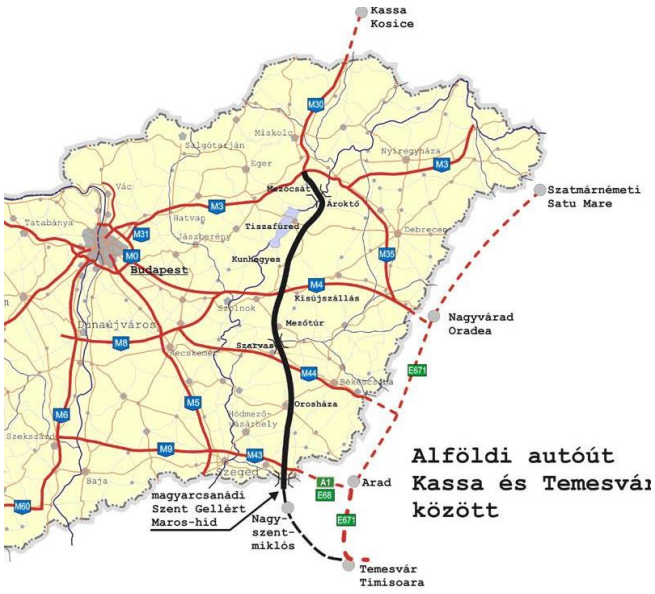
„A határok mentén erőszakkal lepusztított, **elnéptelenített** térségekben még ma is 2-3 millió ember él (lakásonként 1-2fő), s ez a terület akkora, mint egész Szlovákia. Amikor tehát közép-európai úthálózatot tervezünk, **ennek a pusztaságnak a revitalizációja** is elsődleges szempontunk kell legyen."



http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/halozattervezes/Molnar_Laszlo_Aurel.pdf

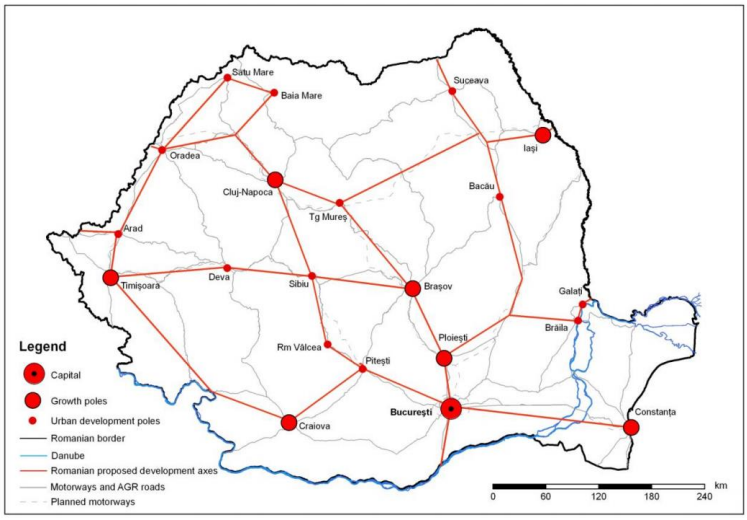
16. Egy sajátos román viszonylat

A łańcuti út déli folytatása miatt érdekes az alábbi ábrán szaggatottal jelölt határmenti út, mely átmegy Timisoara (Temesvár), Arad, Oradea (Nagyvárad) és Satu Mare (Szatmárnémeti) nevű városokon. Ez az út az ortodox világ útja, mert Oroszországot, Romániát és Szerbiát fűzi fel Magyarországon éppen kívül. Jelenleg kétsávos főút, melynek tervezik egyszer román mintájú expressz út szintű kiépítését, mely a hazai autóútnak megfelelő fogalom.
Sokan ezzel akarják kiváltani, leradírozni az Alföldi autóutat! Ezzel a łańcuti utat kisiklatnák, eltérítenék irányától.
Véleményem szerint – melyet előbb már leírtam - mindkét útra szükség lesz, csak az időpont lehet a kérdés, ezért mindkettőt ábrázolni kell a hálózati térképeken.



Ugyanezen út Románián belőli helyzetét mutatja a következő térkép.

Romania
- Development poles and development axes

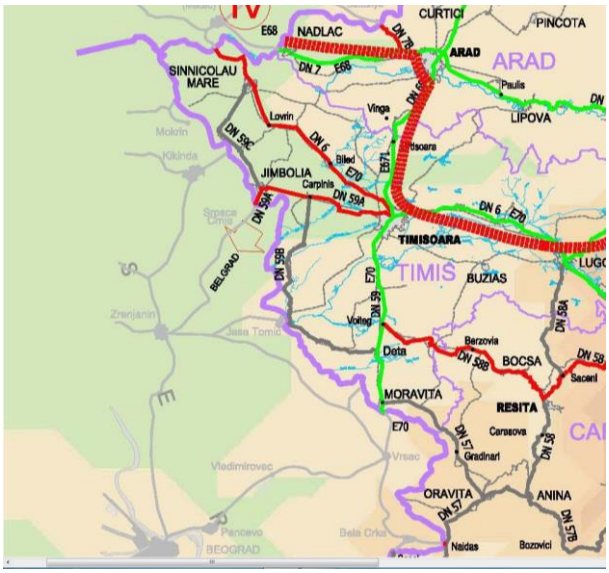


http://www.mmr.cz/getmedia/e29f36f6-df9d-468a-89e9-01673f5192ea/V4plus2_Document_eng_ok.pdf

Ugyanez kissé részletesebben. Itt a határmenti út színe zöld, míg a határ lila:

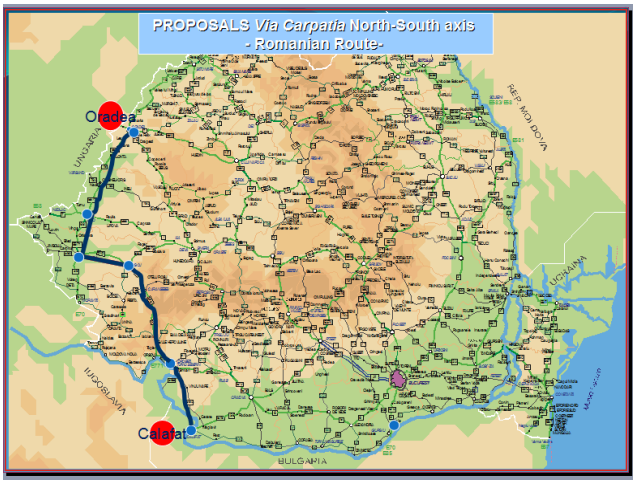






http://www.mt.ro/traceca/images/harta_rutiera.jpg

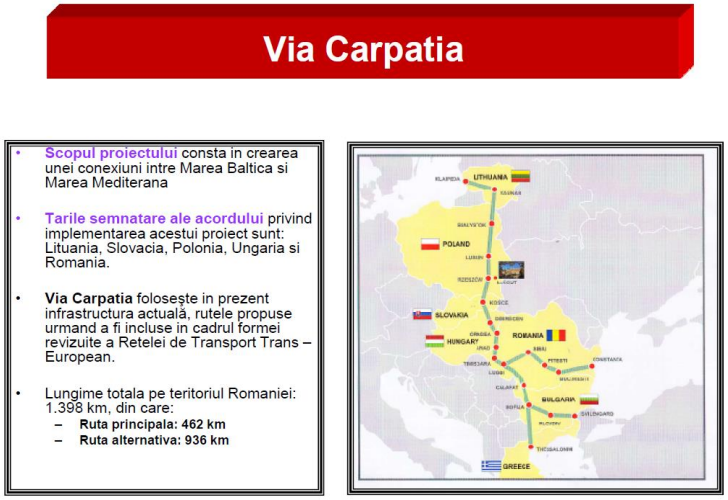
Ezek után a román javaslat a łańcuti út déli nyomvonalára:



http://www.seetac.eu/news-archive/final-seetac-ministerial-conference-took-place-in-bled-on-29-august-2012.aspx

Javaslatom szerint a Łańcuti vonal déli szakasza a Miskolc-belgrádi vonal!

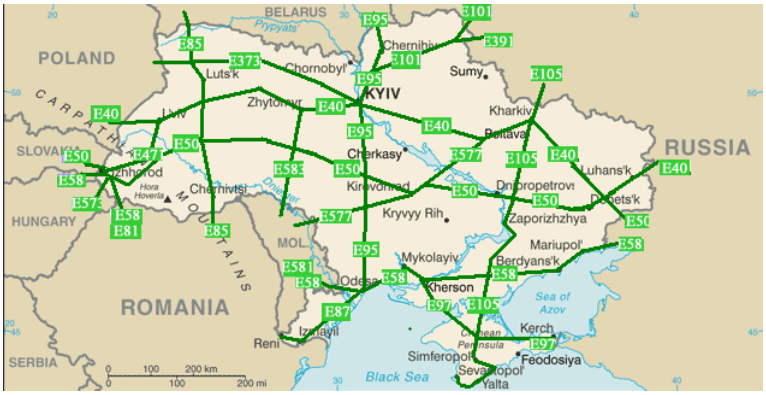
A román javaslat szerint az előbbitől keletre kell kitérni Oradea-ig, majd Temesvártól megint keletre lépni Calafat felé. Calafat Belgrádtól kb. 200 km-re van keletre. A román javaslat tehát átléptetne bennünket a második országsávba, melynek fő alkotói: Belorusszia, Ukrajna, Románia és Bulgária. Ha a román vonal déli végén lévő Calafatra illesztünk egy É-D-i irányú vonalat, akkor az majdnem Románia közepén halad, ez a vonal már – nevéhez illően - bevezethető a hegyeken át valahogyan az E 85-be, mely a második országsáv útja.



http://www.cnadnr.ro/docs/pagini/proiecte%20cu%20impact%20international.pdf

Azt azért értékelem a román kollégákban, hogy ragaszkodnak a łańcuti úthoz, ráadásul úgy tűnik, hogy mindkét ágához. Ezzel a mai magyar vezetés malmára hajtják a vizet. **A mai magyar vezetés az Alföldi autóutat, mint a łańcuti út magyar szakaszát, a Budapest érdekű útfejlesztések forrás-konkurensének tekintik**, és emiatt bevetik támadásukba nehéz tüzérségüket is. Támadják már az ötletet is. Mint korábban írtam, az Alföldi autóút megépíthető többlet források nélkül, pusztán a térsége értelmetlen beruházásait kell elhagyni.

E román javaslat - és egy korábbi magyar is - a volt Jugoszláviát kerüli ki, de nem kell már a volt jugoszláv utódállamokat kerülgetni! Új helyzet van! Be kell menni az eddigi tiltott-tűrt területbe! A Calafatnál megépült új Duna-híd pedig jó lesz a második országsáv valamelyik É-D-i irányú útja markáns pontjának. De beteg a romár határmenti út É-i vége is!



http://en.wikipedia.org/wiki/International_E-road_network

A románok feletti Ukrajnának Lengyelországtól nyugatra lévő útja az E85, mely a második országsávba eső országok legnyugatibb É-D-i vonala lehet. Az E85 vonala azonban nagyon messze van a határmenti úttól! Abba (E85) bekötni képtelenség, hiszen az Románia közepétől is keletre van! Bekötni csak legfeljebb Ungvárnál lehet nem magyar łańcuti szakaszba. A román határmenti út a łańcuti út magyar vagy a lengyel szakaszába vezethető be, tehát nem egy azzal egyenértékű a łańcuti úttal. Csak egy kiágazás! **Annak a magyar mai vezetésnek, amely elfogadta a łańcuti út 90 fokos elforgatását is a Fekete-tenger felé, egy ahhoz képest jóval kisebb kitérítés a román határmenti útra, sajnos semmi gondot sem okoz! Javaslom, hogy a román határmenti út Temesvár és Arad bekötő útja legyen a łańcuti útba, de ne legyen a łańcuti út.** Mint a fentebbi román térképek mutatják, a román határmenti útnak az Alföldi autóútba számtalan bekötése lehet, szinte városonként!

17. A román - szerb - magyar hármas határpont és sajátos szerb környezete

Belgrád a következő ábra jobb, alsó szélén helyezkedik el. ÉNy-ról megy bele a magyar M5 autópálya, míg ÉK-ről a Temesvár-belgrádi út. Sajnos mindkettő kiesik a Miskolc-belgrádi iránytól.

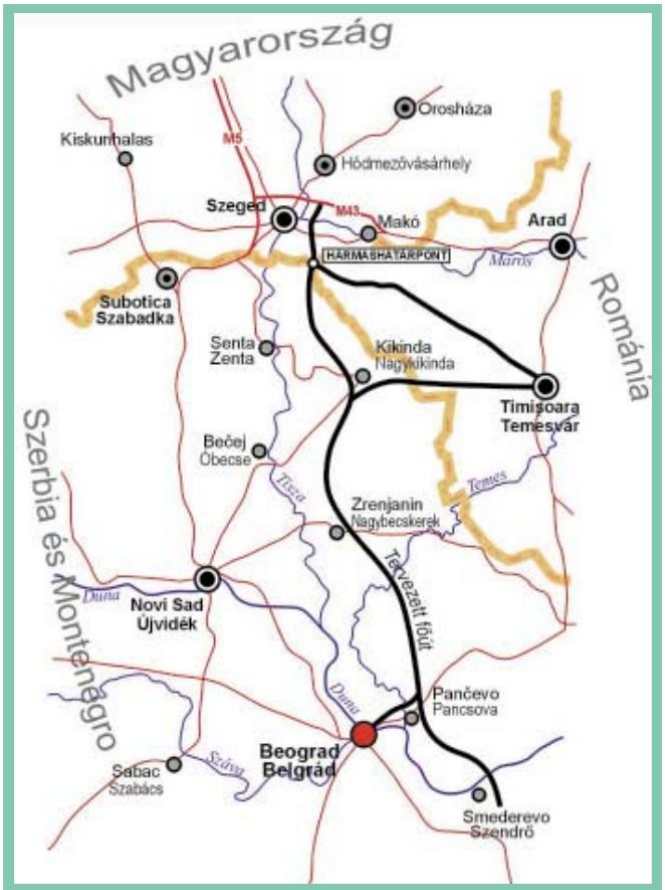


http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/southeast/TIRS/MAP_04.png

Az alábbi szerbiai utas térképen azonban látszik, hogy van olyan útjuk, amely Belgrádból É felé halad. Ez a Belgrád – Zrenjanin - kikindai út! Színe lila. Szerbiában magisztrále besorolású.



Szerbiai neve: Banatski road=Banatski magistrala. A belgrádi CIP Intézet kezdeményezése és javaslata alapján román – szerb - magyar INTERREG pályázaton pénzt nyertünk arra, hogy a Banatski magisztrala-t Magyarországra bevezessük és erre rákössük Temesvárt is. A teljes É-D-i irányú út hossza kb. 220 km, melyből kb. 200 km esik Szerbiába. A tervezett út átmenne a román – szerb - magyar hármas határmetszési ponton. Temesvár két helyen is tudna oldalirányból erre csatlakozni. A helyzetet az alábbi ábra mutatja:



1. ábra: Egy lehetséges nyomvonal

http://szemle.sze.hu/docs/2005-05.pdf

Javaslom, hogy ez legyen a łańcuti út vonala Belgrádig!

18. Mi lenne a legsürgetőbb feladat?

A javasolt három É-D-i irányú gyorsforgalmi úttal kapcsolatban minél előbb egyeztetések szükségesek az érintettek teljes körének bevonásával.

Javaslom, hogy

- **az érintettek mérnökök és ne politikusok, ne minisztériumi bürokraták legyenek.** Ideálisnak tartom a feladat megoldására az egyes országok mérnöki kamaráit, mivel sehol sincs ennyi mérnök! Ráadásul az egyes rész-szakaszok pontosításánál a hely ismerete elsődleges. Az természetes, hogy a mérnökök bevonnak a munkájukba közgazdákat, szociológusokat, geográfusokat, térinformatikusokat a folyamatba! Szakítsunk a mai gyakorlattal, mely szerint **a minisztérium lediktálja** a tervezőnek azt, hogy mit tervezzen. A legkisebb probléma esetén a tervező a minisztériumra, a minisztérium a tervezőre mutogat, **semminek sincs felelőse**, a felelősség elkenődik. **A mérnököt gondolkodásra képezték ki, nincs szüksége gyámkodásra!** Ha a mérnök szakmája szabályait követi nem alkothat a társadalom kárára, főleg nem, ha a feladatot mérnökök csoportja oldja meg! A mix következménye a selejtes tervek tömege. Szét kell választani a mérnöki és a politikusi döntést, felelősséget egymástól. A változatok készítési folyamatát **a minisztériumok ne kézivezéreljék**, mert az pont a lényeget, a

szellemiséget, a szakértelmet semmisíti meg, iktatja ki. Az előbbi nem korlátozza a minisztériumok mozgási terét, mert ők bármit felülírhatnak, bármitől eltérhetnek! A változatokat tartalmazó dokumentáció után a döntés joga és felelőssége a minisztériumok és a politikusok joga és felelőssége legyen. Emiatt a minisztériumi bürokrácia és a politikum a mérnöki javaslattól eltérőt is dönthet, de akkor az eltérés felelősségét is átvállalja.

- **Ne döntések, hanem döntéselőkészítő változatok készüljenek.** A változatokat a mérnök társadalom határozza meg, a döntéseket pedig ezek alapján vagy ezektől függetlenül a politikum hozza meg, **váljon szét végre élesen a két felelősségi kör.**
- **Elsőként a három gyorsforgalmi út SÁVJÁRÓL folyjék az egyeztetés és ne nyomvonalakról.** Bár én három VONALAT és nem sávot rögzítettem, de ehhez gondoljanak hozzá egy-egy 30-50 km széles sávot úgy, hogy annak a középvonalában legyen az általam leírt nyomvonal. Felkínálom ezt a sávot munkakezdő sávnak!
- **Sem a sávok, sem a nyomvonalak kijelölésekor ne legyen szabad sem ütemezési, sem finanszírozási kérdésekkel foglalkozni.** A sávokat, nyomvonalakat úgy kell meghatározni, hogy **azok időt állók legyenek**, TELJESEN FÜGGETLENÜL ATTŐL, HOGY MAJD MILYEN PÉNZBŐL ÉS MIKOR, melyik kormányzat uralkodása alatt VALÓSULNAK MEG. **Szakítsunk végre azzal a rossz gyakorlattal, hogy 4 évente, kormányzati ciklusonként készítsünk vadonatúj koncepciókat, szemétdombra küldve az előző éra koncepcióját.** Vonalaink legyenek pártoktól függetlenek. Az aktuális kormányok pedig abban versenyezzenek, hogy a mérnöki vonalakból mekkora szakaszt valósítanak meg uralkodásuk alatt. Ha ezt a szempontot nem kapcsoljuk ki, akkor sorozatban torz megoldások születnek ezután is, mint eddig. A mérnöki szakma a legjobb tudása szerint határozza meg a nyomvonalakat. A pénzbiztosítás, az ütemezés legyen egy külön világ, külön feladat, az előbbi műszaki feladattól teljesen függetlenül! Szakítani kell a négyévenkénti, kormányzati ciklusonkénti koncepciógyártás helytelen, értelmetlen és pazarló gyakorlatával.
- Ne kerülgessünk országokat, ne kövessük az eddigi helytelen, hálózatnyomorító gyakorlatot! **Menjünk be vonalainkkal a volt jugoszláv államokba is, természetesen a szakembereik bevonásával, akkor is, ha ők még nem EU-tagok.** Ez nekik is jó lesz. Húzzuk be a vonalainkat a Balti-tengertől az Adriai-tengerig!
- **Lehetőleg minél kevéssé térjünk el az É-D-i iránytól**, mert az mindig többlet hosszat jelent, mely mind az építést, mind a használatot drágítja.
- Csak a sávok meghatározása után kezdődhessenek egyeztetések a konkrét nyomvonalakról. Első tehát a sáv rögzítése, melyet a nyomvonal rögzítése kövessen. A sáv rögzítése egy-egy ország valamennyi mérnökét érdekelheti, míg a nyomvonal rögzítéséhez inkább a helyieket, a sáv által érintetteket, a hely ismertével rendelkezőket célszerű bevonni.
- A fentiek megoldására egyeztetés sorozat induljon be.
- A folyamat nyílt legyen, tehát ne csak az asztal köré ülők véleménye számítson, hanem az egyes országok minél több érdeklődő mérnökéé. Emiatt a folyamatot külön honlapokon javaslom közzétenni, már az indulástól kezdve.

- **A folyamat végeredménye minden esetben a változatok bemutatása, leírása, és azonos szempontú, több szempontú összehasonlítása legyen, minden változatot ugyanazon szempontok szerint megítélve, minősítve.**
- Munkánk megkezdéséről, előrehaladásáról tájékoztassuk a nemzetközi útügyi szervezeteket.
- Munkánk megkezdéséről értesítsük mindazon szervezeteket, akik a nyomvonallal korábban már foglalkoztak és kínáljunk fel nekik lehetőséget a munkában való részvételre.

19. Munkánk általam elképzelt menete:

1. A V4 magyar elnökség idejét kezdeményezésre használjuk fel. A dolgozatomban leírt feladat konkrét feladat, melynek elvégzése szerintem méltó lenne a V4 gondolathoz. Javaslom: a magyar elnökség felkérő levéllel **keresse meg az érintett országok közlekedési tárcáit**. Ismertesse a munka lényegét, szellemiségét. Kérjék a nemzeti közlekedési tárcákat arra, hogy felhívással, felkéréssel forduljanak országaik mérnöki kamaráihoz, vagy ehhez hasonló mérnöki szervezeteihez.
2. Kérem, hogy dolgozatomat ne angolra, hanem a nemzeti nyelvekre fordíttassák le, mert így a mérnökök szélesebb köréhez jut el az információ. A nemzeti nyelvre lefordított dolgozatomat szíveskedjenek elküldeni a felkérő levél mellékleteként, mint vitaanyagot, a nemzeti közlekedési tárcáknak.
3. A nemzeti mérnöki kamarák ezt követően kezdjenek dolgozni. A munkakezdést jelezzék a társkamaráknak és adják meg a kapcsolattartó felelősöket. Utána vitassák meg leírásomat és alakítsák ki ezzel kapcsolatos véleményüket (azaz: országonként rögzítsék a sávokat) mindhárom gyorsforgalmi út esetében.
4. A vélemények kialakítása után rövid idővel az érintett országok mérnök képviselői üljenek le egy tanácskozásra, melyen megismerik egymás véleményét: azaz a három főirányra általuk elfogadott sávokat. Szükség esetén elkezdik a sávok harmonizálását, különös tekintettel a határmetszési pontokra! Az első mérnöki találkozó végeredménye lenne a sávok véglegesítése minden érintett országban, a teljes hosszon. Nagyon lényeges lenne ebben a fázisban kijelölni, meghatározni a határállomásokat, határmetszési pontokat!
5. Ha a sávok megszülettek és elfogadásra kerültek, kezdődhet sávonként a nyomvonal változatok meghatározása. Ha az előző fázisban rögzítve lettek a határmetszési pontok, akkor az egyes nemzeti nyomvonaltervezések már országonként és sávonként 2 határmetszési pont között folynának, mely nagy szabadságot adna a nemzeti tervezőknek a saját szakasz tervezésekor, mert a határmetszési pontokkal az országonkénti szakaszok pontos illeszkedése garantált lenne.
6. A nyomvonal változatok több-szempontú, azonos szempont-csoport szerinti értékelése országonként.
7. A munka teljes dokumentációja.

A feladat gyönyörű, kezdjünk hát neki!

Szeged, 2013. július 20.