Javaslat a minimális méretű rácsos autópálya hálózatra

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

Egy kis történeti áttekintés

Kezdetben sugaras autópálya autópálya-hálózat készült. Ez azt jelentette, hogy minden autópálya egyik vége Budapesten volt. A magyar vidékre a gyarmat szerep jutott. Innen rajzottak szét 8 irányban, sugár irányban az autópályák, mint egy kocsikerék küllői. Amikor ennek káros határai kezdtek nyilvánvalóvá lenni, az ideológia a sugaras-gyűrűs hálózatra tért át, úgymond oldani a káros hatásokat. Ez lényegében a fővárosi városi körutak kiterjesztését jelentette az egész országra. Feltételezték, hogy Sopronból Nyíregyházára majd Keszthelyen, Mohácson és Békéscsabán megy majd az autós. Ez sem jött be, de ez a hálózatfejlesztőket nem zavarta. Sőt még az az apróság sem, hogy néhány apróbb változás bekövetkezett. Megszűnt A Szovjetunió, Csehszlovákia, Jugoszlávia, a Kölcsönös Gazdaság Tanácsa (egyfajta keleti közös piac), a Varsói Szerződés (mely egy NATO-szerű képződmény volt). Teljes váltás állt elő a gazdaságpolitikában, a gazdaságfilozófiában, a kapcsolalatrendszerben, teljesen átalakultak a piacok, iparágak, velük ipartelepek szűntek meg, újak jöttek létre. Ipari területek lettek fölöslegesek, újak nőttek föl.

Mint köztudott, az autópálya-hálózat mindezt ki kell, hogy szolgálja.

Jól láthatóan két teljesen különböző a gazdasági világ. Nem nyilvánvaló az, hogy ehhez két különböző fajta autópálya-hálózat kell? Képtelenség a régi hálózattal kiszolgálni az újat. Azaz mégsem egyértelmű, mert ezt ma sokan nem értik meg, főleg akik a régit kifejlesztették, és eddig azt nyomatták.

Európa 1975 óta a rácsos rendszer felé megy és nem sugaras-gyűrűs felé. Ha másból nem is, ebből látni kellene a hazai rendszer avítt voltát.

Évek óta próbálják a politikusok a Visegrádi-4-ek együttműködését fejleszteni. Mivel a részes országok földrajzilag egymás alatt és fölött helyezkednek el, a fő hangsúlynak már régen az észak-déli irányú autópályákon kellene lenni, ahelyett hogy a magyar határ menti keringésre kényszerítenénk különböző sugarú körökön át népet.

Teljesen más világ, a koncentrikus körökből álló céltábla és más az autópálya hálózat.

Az autópálya-hálózat egy valóságos érrendszer, amelynek ki kell szolgálni a testet. Pár évtizede azonban a kiszolgálandó test mindenben megváltozott. Azt hisszük, hogy ezt ki tudja szolgálni a régi érrendszer. Mi erre akarjuk kényszeríteni?

Sokaknak feltűnt, hogy hazánk Európa közepén, annak a szívében van, ez se nem Portugália, se nem Norvégia vagy Franciaország:



Ez már hatalmas megvilágosodás. Mi minden irányból a hadak útján vagyunk, aza rajtunk minden irányban át kell tudni menni, lehetőleg nem a főváros körül keringve. A rácsos, vagy raszteres hálózatot erre találták ki!

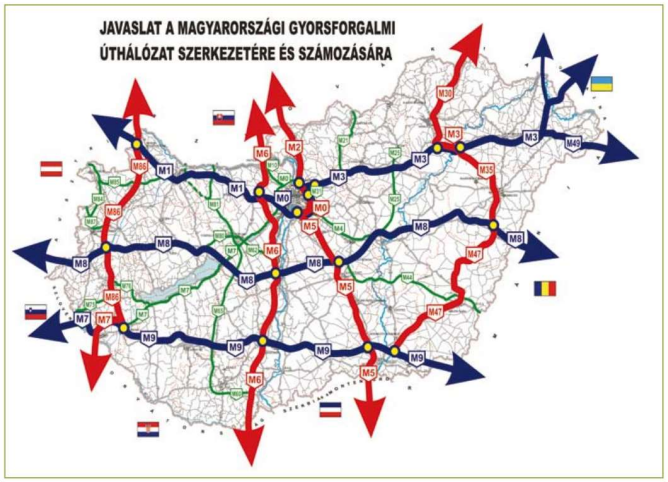
Át kell térni

a sugaras-gyűrűsről a rácsosba négyzethálós vagy raszteres hálózatra jelentették ki már 2001-2007 között az elsők: dr. Fleischer Tamás – az MTA akkori tudományos főmunkatársa -és Molnár László Aurél akkori minisztériumi főtanácsos úr.

Azt, hogy ez a munka az észérvek ellenére mennyire reménytelen, mutatja az elmúlt 20 év, amely alatt ezekből semmit sem fogadtak el a hivatalosságok. Minden megy a régi mederben, azaz a mai döntéshozók is követik el a régiek mellé az újabb hibákat.

A következő rajzon a piros utak az új hálózat észak-déli irányú, míg a kékek ennek a kelet-nyugat irányú útjai. Igazolva látszik, hogy az európai raszteres hálózat nálunk is megvalósítható.

Ami kilóg a sorból a régóta erőltetett M47, újabb nevein S47, illetve M9, M90 keleti ága. Ez egy anti-autópálya, már a vonalvezetése miatt is, mintha a világ összes fájdalma gyötörte volna a tervezőjét. Ilyen nyomvonal még a Himalájában is Guinness-rekorder lett volna, és nem a Magyar Alföldön. Ez így maga a szégyen!

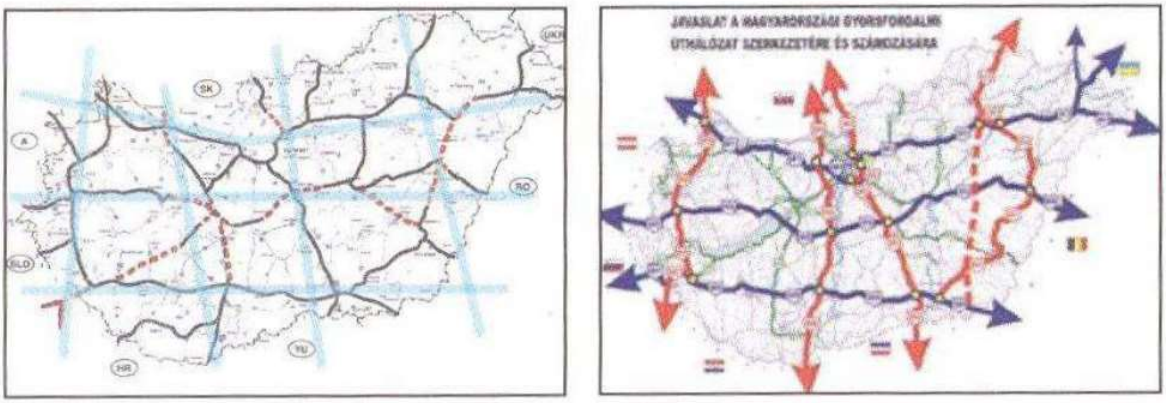


(1)

Én még 2008-ban szóvá is tettem ezt, ahogy dr. Fleischer Tamás le is követte:

8. ábra: A rácsszerkezeti séma, és Rigó Mihály javaslata

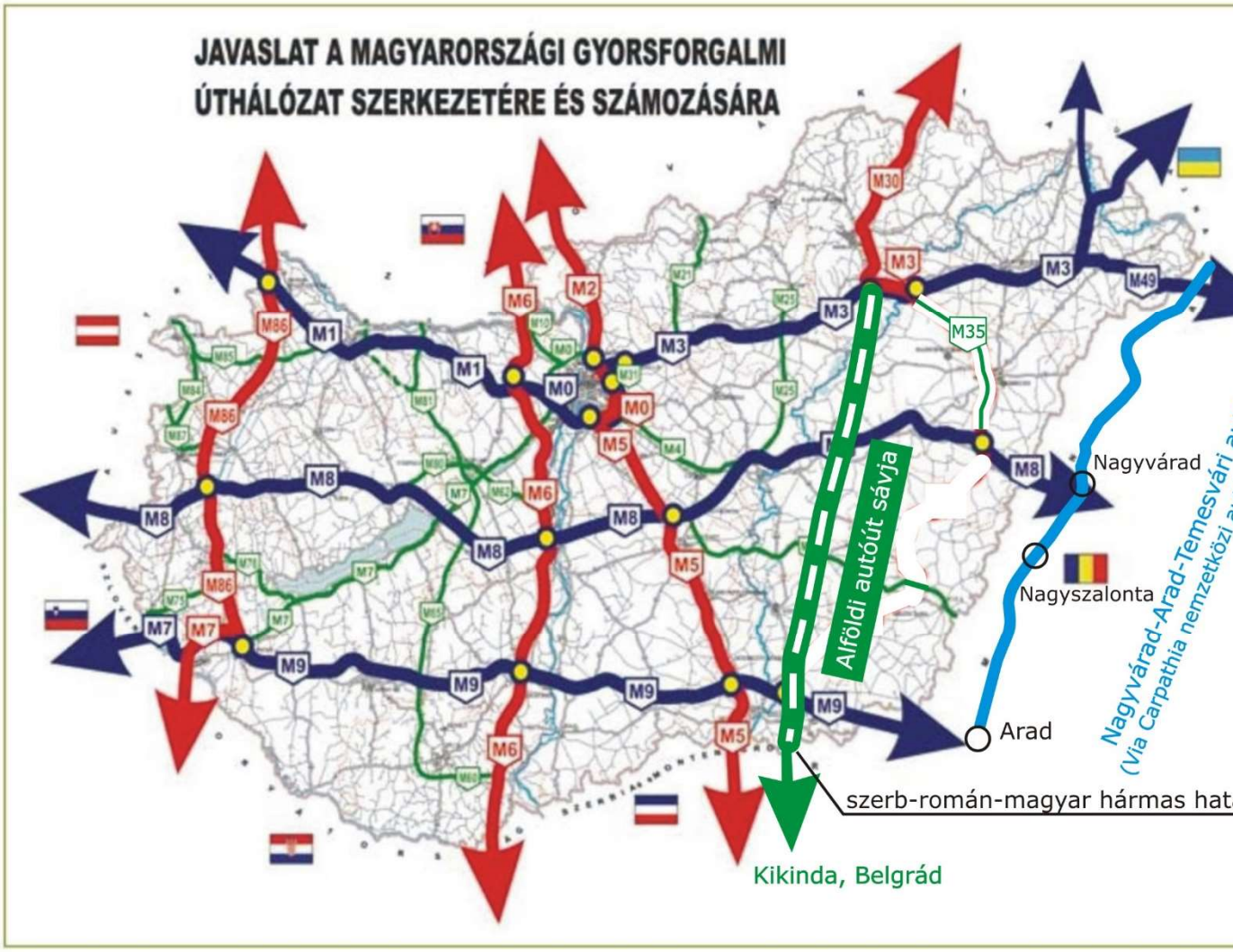
(Forrás: Fleischer T et al. [2001]; és: dr Rigó Mihály [2008])



(2)

a kesze-kusza vonalat javasoltam anno kiegyenesíteni, ahogy az a jobb oldali ábrarészen piros szaggatottal látható. Ő is javasol egy hálózatot a bal oldali ábrarészen kék színnel. Velem ellentétben a román határ melletti vonala balra dől, míg az enyém jobbra. El is marasztalt, mert azt hitte, hogy ez azért van, mert én a szaggatott vonalat Szeged mellé akartam betéríteni, elkövetve a fővárosi tervezők hibáját, akik minden vonalat a fővárosba húztak. Majd a következő ábrán ki fog derülni, hogy nem erről van szó.

A javasolt minimális méretű rácsos autópálya-hálózat



Az ábrán látható a hazai minimális méretű rácsos hálózat.

Két új nyomvonal van. Az egyik zöld alapszínnel, benne fehér szaggatottal az előbbi ábrákon kritizált girbe-görbe út helyett javasolt út, az Alföldi autót. A másik kékkel jelölve a magyar-román határral párhuzamosan haladó, már a román oldalon lévő, Nagyvárad-Arad-temesvári autóút, amely része lesz a nemzetközi Via Carpathia nevű nemzetközi autópályának. Így már nem kell indokolni a szaggatott vonal dőlési irányát, mert így lesz egy rendszerben a román autóúttal. Az Alföldi autóút mintegy a szögfelezőjén lenne az M5 és a román autóút közti területnek. Szinte még a kiosztási távolság is ideális. A szerb-román-magyar hármas határpont a magyar határszakasz legutolsó pontja.

Az Alföldi autóút vonala nem tengelyvonal, hanem egy 5-10 km széles sáv, ahol meg kell keresni az optimális nyomvonalat. A tervezést a Natura-2000 területek felülvizsgálatával kell kezdeni, azok számának csökkentése céljából, mert így egyszerűbbé válik az út tengelyvonalának a keresése. Nem lehet ugyanis az, hogy miközben vizes élőhelyek szűnnek meg, és kiszárad a Kárpát-medence, ne csökkenjen a földhivatalokban kőkeményen bevésett, lejegyzett Natura területek mennyisége, mivel azok okafogyottakká válnak.

A rajz alapján látható, hogy ez valóban rácsos hálózat. Kissé furcsa az, hogy míg az út a szlovák folytatásra Esztergomnál lenne meg, addig az új híd Komáromnál épült meg, ahol az utak nem nagyon igazodnak.

Érdekesség az is, hogy a hazai autópálya-hálózat fejlesztői mintha kerülnék a vonalaikkal az Alföldet. Mintha mindent megtennének azért, hogy oda ne menjen autópálya. Az Alföldi

autóútnak kellene az igazi Via Carpathia vonalnak lennie, mert ez fekszik be annak észak-déli vonalába, még összeköti Szlovákia második legnagyobb városát Románia második legnagyobb városával is. Építése is jóval olcsóbb lenne, mint az megépült M35 + a tervezett M47 együtt!

De mitől minimális ez a hálózat?

Attól, hogy azt a legkevesebb autópályát tartalmazza, amely alkalmas az egész ország lefedésére. Négyet az észak-déli irányban és hármat kelet-nyugat irányban. Ha bármelyiket kihagynánk nem teljesülne a teljes lefedettség követelménye.

Természetesen ennél lehet több, de kevesebb nem. Az előbbi ábrán vékony zöldekkel jelöltük azokat az autópályákat, amelyek már elkészültek vagy a közeljövőben el fognak készülni, de nem tartoznának a törzshálózathoz!

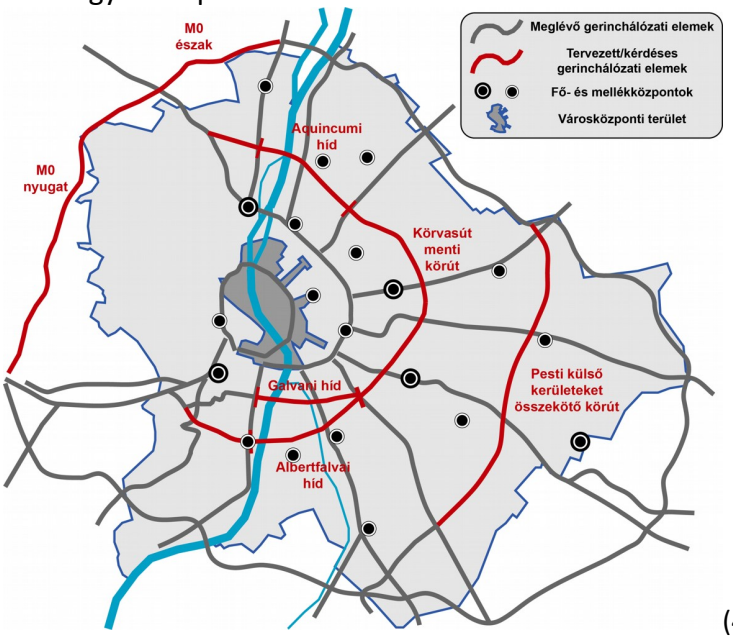
Ez a minimális hálózat bármikor, bárhol tetszőlegesen sűríthető, csak az elveket kell betartani.

Igazodás a már elkészült hálózati elemekhez

a) Igyekeztünk a már korábban elkészült autópályás elemek közül minél többet felhasználni, hogy ne kelljen minden korábbi építést eldobni. Ezzel sajnos átvettünk azokat az elemi hálózattervezési hibákat is, melyeket eleink követtek el. Néhány ezek közül:

a1) Az M0 gyűrű, a mai hálózati gondok legnagyobbika

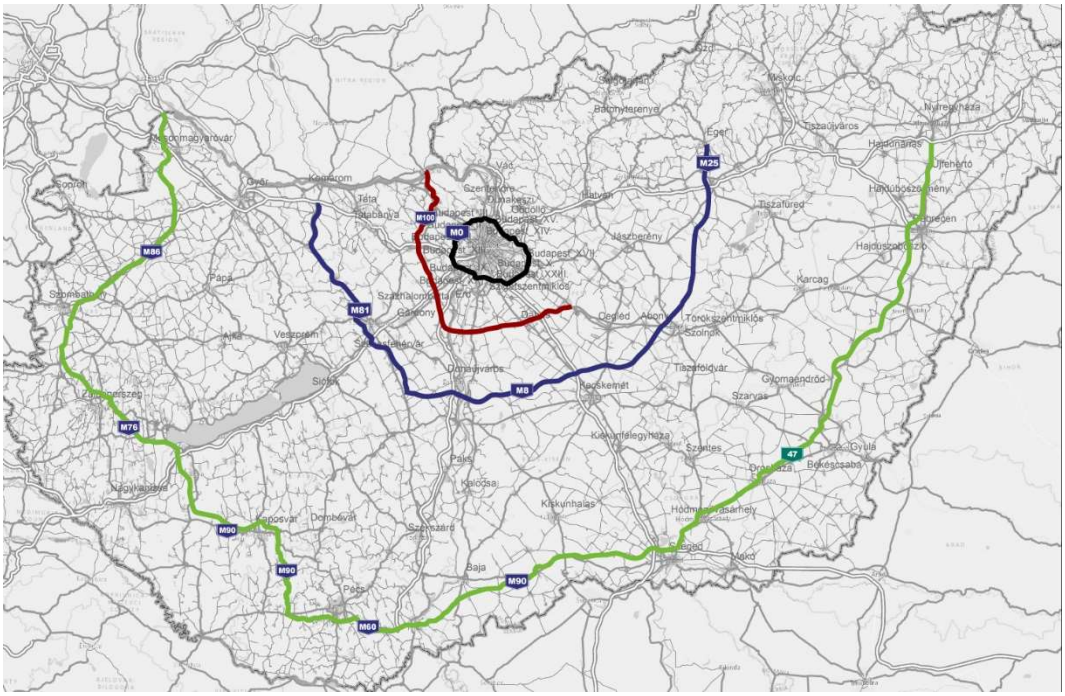
ez egy kényszeres elem, mivel az összes lényegi autópálya a fővárosból indul, azokat valahogy össze kellett kötni. Ez a kényszer összekötés az M0. A fővárosiak ma is hiányként élik meg a ma még nem létező, de elképzelt – Budapesten belőli - útgyűrűk hiányát. Az alábbi ábra az eddigieken felül még további kettő gyűrűt építene a fővárosban.



(4)

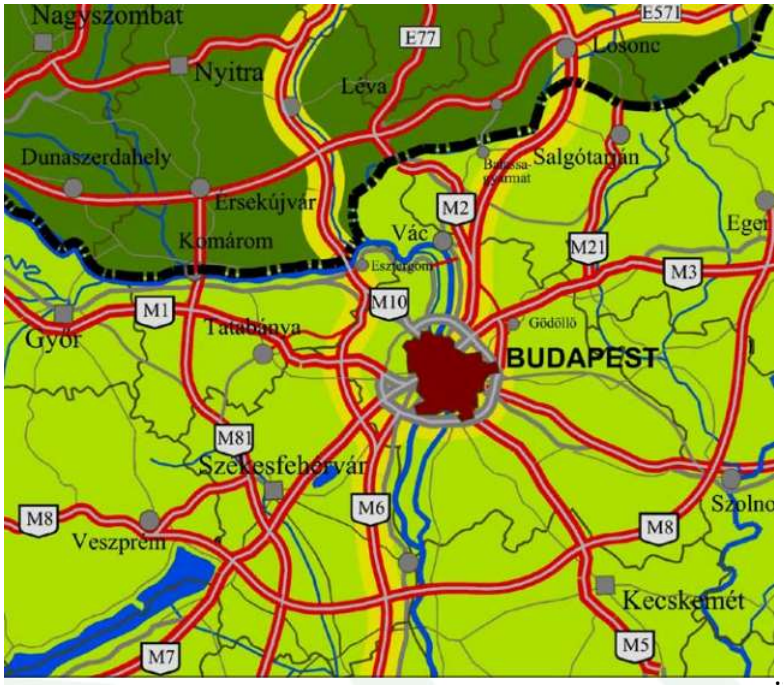
a2) még újabb gyűrűk, mint a jövő téves hálózatfejlesztése

A minisztérium (az ITM) fejlesztési elképzeléseit 2000. augusztusban adta közre. Ez sem szól másról, mint további gyűrűkről, de immár az egész országban. Az egész országot egy lövészklub céltáblájává akarják tenni 3 további gyűrű kiépítésével, az M0-on (kék színnel) túl.

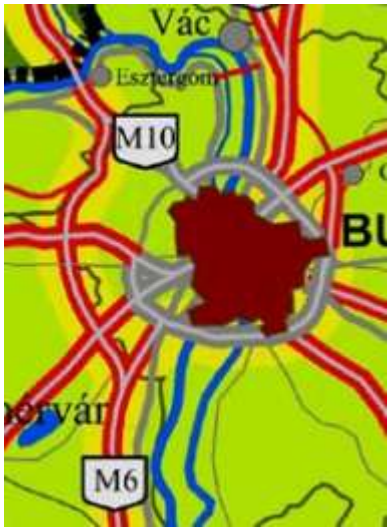


a3) A Budapesthez legközelebbi gyűrű az M0 mellett, de az M0-on kívül (piros színben)

Az M0 becsődölése után Molnár László Árpád úr (a FŐMTERV volt elnök-vezérigazgatója) volt az első, aki az M0-tól elkülöníteni javasolta az országos, állami autópálya-hálózat és az M0 különválasztását azzal, hogy az M6-ot különválasztotta az M0-tól! Valószínű, hogy az Ő rajzán szerepel először az M0 nyugati szektor visszafogott megjelenítése. Molnár László Aurél is ezt a helyzetet ábrázolta.



....



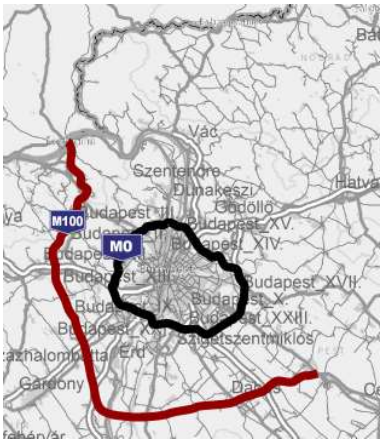
(2)

a4) az M0 kihagyása az állami autópálya-hálózatból, az M1-M3 közvetlen, és M0-tól független, kapcsolatával

A minisztériumi javaslatban lévő piros gyűrű lényegében az előbbi gondolat továbbfejlesztése, hiszen M100 néven megépül az M6 M0-on kívüli darabja, sőt a fővárostól délre, az M0 alatt, és az M0-on kívül még be is fordul az M4 felé, de nem éri el az M3-at, ami pedig a fő cél lenne, mert így lehetne közvetlenül – az M0-on kívül – összekötni azokat.

Természetesen ez több vonal mentén is megoldható lenne, melyek megtalálására már régen tanulmányterveket kellett volna készíteni - de itt és most a lényegaz, hogy az igényt a minisztérium is elismeri. Közben sajnos vissza is lép az M0 nyugati szektor korábbi elképzeléssel megegyező bezárásával. Ha Ukrajnában rendeződik a világ, akkor ez életveszélyesen megerősödő irány lesz Olaszország felé

Mindent meg kellene tenni, hogy az M0-nak országos feladata, funkciója NE LEGYEN, csak a főváros közlekedéseinek megoldását segítse. Ki is kellene venni az országos autópálya hálózatból.



a5) Vásárhelyi Boldizsár – az első hálózati koncepció készítője teljesen másként képzelete a mai M1 és a mai M3-M4 kapcsolódását a korabeli M0-hoz.



(5)

Érdemes megfigyelni, hogy mennyivel egyszerűbb volt az egyikről a másira való átjutás. Súlyos tervezési hiba volt az M3 csatlakozásának észak felé való eltolása, mert ezzel az M0 nyugati szektorára zúdítják majd azt a forgalmat, aminek semmi köze a gyönyörű budai hegyvidékhez! Fölösleges a ráterhelés, mely ma képes lenne temérdek pénzt felemészteni a sok alagúttal. A korabeli tervezők okosabbnak vélték magukat Vásárhelyi professzor úrnál. Ennek is isszuk a levét!

a6) Minden egyéb építés előtt ki kellene építeni a Komárom – Székesfehérvár – Dunaújváros - Kecskemét kapcsolatot, annak ellenére, hogy nem rácsos irány! Viszont segítené

a rácsos hálózat működését, és főleg a főváros levegőhöz juttatását.

Igaz, hogy ímmel-ámmmal folyik a tervezése, de mintha nem haladna, főleg nem a szükséges ütemben. Budapest dugóval kapcsolatos gondjait ez megoldaná, hiszen kivenné a túlzsúfolt M0-ról hazánk legnagyobb forgalmát, a Németország - Törökország irányú tranzitot. De a kamionosok is jól járnának, hiszen az átkötés nekik úthossz-rövidülést is jelentene, és lényegesen csökkenne a várokozási, sorban állási idejük is.

a7) a parlagon lévő nagy dunai hídjaink bekapcsolása

Régóta várnak feladatuk teljesítésére – a Dunántúl és az Alföld, mint a két országrész – autópályái összekapcsolására a gyönyörű dunaföldvári és a

szekszárdi hidak. Érdemes lenne a mai vonalhúzogató Mekk Elekeknek megismerni azt a nagy előkészítő munkát megismerni, amellyel megtalálták a szekszárdi híd helyét. Valószínűen hungarikum a két híd ki nem használtsága! Ma mindkettő holt tőke, miközben mindkettőt autópálya hídnak tervezték! Az M9-ről írt anyagaimban megmutatom az adófizetők pénzének semmibe vételét a szekszárdi Duna-híd kukába dobásával. Több, mint furcsa, hogy miközben van két kihasználatlan híd, tervezik a két újabbat, a kalocsai és a mohácsi hidat.

Ha a dunaújvárosi híd a maitól északabbra épülhetett volna meg, akkor ma nem lenne éles törés az M8-M4 vonalában. Nem lenne inkább az M44 az M8 folytatása, az M4 helyett. Nem tudom, hogy meg kell-e szüntetni az M4 nevet és az M8-at kivinni a román határig. A Dunai keresztezés lehetne a váltópont a kettő között.

a8) az M6 az M43 hibás vonalvezetése

Két autópályánk is van, amely ráépült két nagy folyónkra – a Dunára és a Marosra -, annyira, hogy azok csak a nyomvonal egyik oldalát képesek kiszolgálni. A Duna és a Tisza, mint két fal akadályozza az autópálya másik oldalának a kiszolgálását, amely miatt ezek a pályák nagyon megdrágultak. Az M6-nak pl. nem a Duna mellett lett volna a helye, hanem a Duna és a Balaton észak-keleti csücske között félúton lett volna jobb helye, nagyjából az egykori római út nyomvonalán. Ráadásul a Maroson Szeged és Makó között még híd sem épült, hogy a folyótól délre eső sávnak – és abban lévő településfüzérnek - is legyenek rákapcsolódási esélyei. A most elkövetni készülő hasonló hiba az M9 Mohács és Szeged közötti szakaszának a magyar-szerb határa kirakása, ahol a folyót majd a határ helyettesíti. Készül az újabb féloldalas pálya.

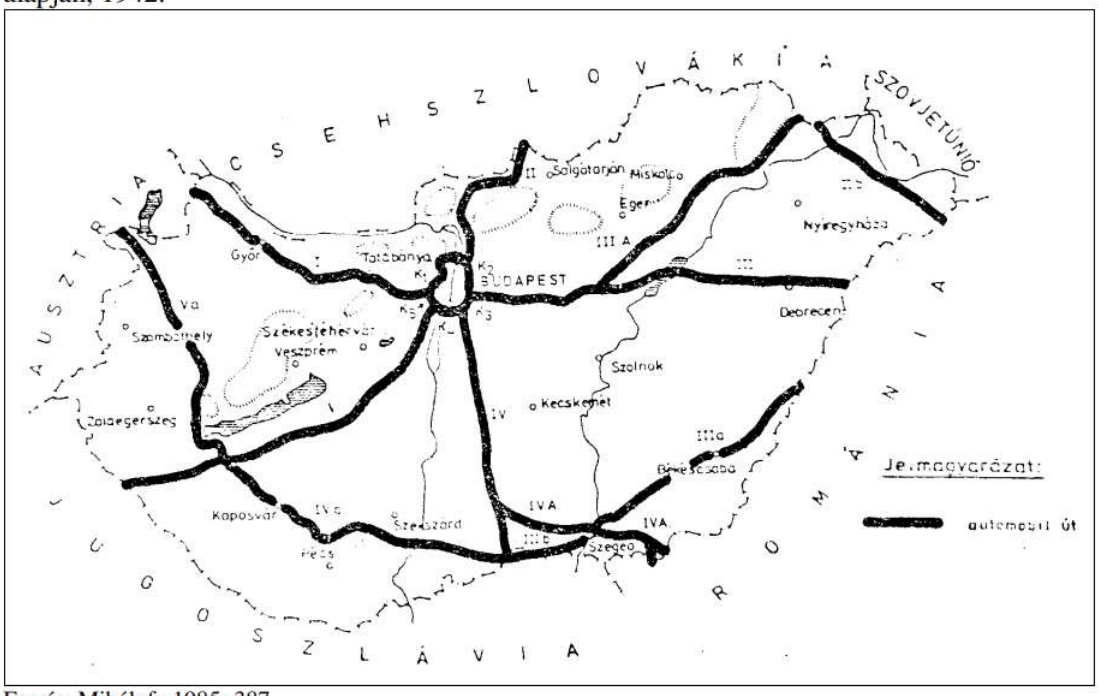
a9) típushiba az M5 nyomvonalvezetése is

Mint látható, az M5 nem megy be sem Kecskemétre, sem Szegedre, mert egy autópálya nem tesz ilyent! Az autópálya nem főút, nem működhet főútként. Most mégis be akarják a kontárok erőszakolni az M9-et Pécsre!

Az M5 – IV jellel - vígan halad a Duna-Tisza közén délnek, legalább is a Vásárhelyi – féle elképzelés szerint. Vásárhelyi autópályái nem mennek be sem Szombathelyre, sem Zalaegerszegre, sem Pécsre!

Igaz akkor az országhatárok teljesen máshol voltak, semmiben sem hasonlítottak a maihoz. Érdekes módon Szekszárd mellett keresztezi a Dunát az M9 megfelelője, és Szegednél a Tiszát. Nem mond ez semmit a ma emberének? Sajnos ebben is megszegtük a Vásárhelyi-elveket! Miért akarjuk a régi hibákat ma újra elkövetni? Természetesen figyelembe kell venni, hogy 1942 óta világ százszor az ellenkezőjére fordult. Az autópálya régiókat, országrészeket köt össze és nem városokat!

2.5. ábra: A magyar automobilutak (autópályák) hálózata Vásárhelyi Boldizsár javaslata alapján, 1942.



Forrás: Mihályfy 1985: 387.

(6)

b) Nyilván átvesszük az eddig elkészülteket.

b1) Átvesszük az M7-est, amely ma inkább Budapest nyaraló autópályája a Balatonra. Egy délnyugat-északkelet irányú vonal nem illeszthető a derékszögű rácsos rendszerbe. A hatalmas célforgalma miatt mégis nagy kapacitású út kell ide. A Vásárhelyi-féle elképzelés szerint nagyobb hangsúlyt kapott a horvát-szlovén irányultság, a helyi forgalom helyett a nemzetközi, ezért Ő még a Balatonra sem ment be, csak elhúzott mellette! A követő fejlesztők viszont ráragasztották a Balaton déli partjára az M7-et, így ezen a darabon ez is egy féloldalas pálya lett, mely sem a pályának nem jó, sem az üdülőknek.

b2) Átvesszük a tervezési hibás, elkészült szakaszokat, mint pl. az zsákutcás M44-et, az értelmetlenül megépült M35-öt.

A megkezdett hibafeltárást folytatni kellene, mielőtt döntés születne a rendszerváltás feladatairól! Mindenek előtt el kellene ismerni a hibák létét, és a korrekciós igényt! A legrosszabb az lenne, ha minden menne úgy, mintha minden a legnagyobb rendben lenne. Lehet itt még tetézni a bajt újabb hibákkal tetézni, mint ma is történik.

<u>Kitekintés Köztes-Európa térségére</u>

A mai nagy Németország és a hatalmas Oroszország között kis államok sora látható, melyek mozaikszerűen helyezkednek el a két nagyság között. A két határoló nagy ország gazdasági kapcsolata kiváló, amikor éppen nem embargóznak. Ennek megfelelően a köztük lévő, kelet-nyugat irányú, és a közbülső kicsiken is átmenő utak is léteznek, mert ez a nagyok érdeke.



(internet)

Nyilvánvaló, hogy a terület szélein lévő nagyok között, azaz kelet és nyugt irányban normálisak a közlekedési kapcsolatok, hiszen vagy kamionoknak, vagy tankoknak kell erre menniük, addig az észak-déli irányban óriásiak a hiányok. Ezek kiépítéséhez ugyanis a két nagynak nem fűződik érdeke.

2012-ben csoportot alakítottam ki a barátaimmal, akik az Észak-déli autópálya hálózatok elemzésé tekintette céljának. Nyilván hasonló a vasutakkal is elképzelhető.

Eredetileg azt gondoltam, hogy az érintett országok mérnökeit is bevonjuk majd a munkába, azonban ehhez sem a Közlekedéstudományi Intézet, sem a Magyar Mérnöki Kamara sem tudott segíteni, mivel nem volt megfelelő kapcsolatuk a társintézményekkel (még 2012-ben sem!) A mi kis csoportunk szétesett.

Nyilvánvaló, hogy a terület szélein lévő nagyok között, azaz kelet és nyugt irányban normálisak a közlekedési kapcsolatok, hiszen vagy kamionoknak, vagy tankoknak kell erre menniük, addig az észak-déli irányban óriásiak a hiányok. Ezek kiépítéséhez ugyanis a két nagynak nem fűződik érdeke.

Az, hogy a következő ábrát mely mérnökcsoportok munkáiból miként raktam össze 2013-ban, leírtam a hivatkozott szakirodalomban.



(3)

Köztes-Európa észak-déli irányú autópályáinak egy lehetséges hálózata

Természetesen ma is fontosnak tartanám, ha az egykort elképzelt országonkénti mérnökcsapatok létre jöhetnének. Mindegyik országcsoport meghatározná azokat az egész országot átszelő észak-déli irányú autópályás útvonalakat saját hatáskörben meghatároznák, melyeket a végén közösen a határvonalak mentén csak kellene illeszteni.
Az előzmények után talán nem tűnik furcsa kérésnek az, hogy minden országban hagyjuk ki a minisztériumokat.
Az én előbbi rajzom csak egy igyekezetet magyarázó minta lenne!

Megjegyzem a magyar minimális rácsos autópálya hálózat kiválóan illeszkedik az előbbi Köztes-európai hálózathoz.
Továbbá: ez a munka felfogható, mint a nyugat-európai raszteres hálózat kiterjesztése kelet fele, az új lehetőségek felhasználásával.
A lehetőséget jelezni kellene a nyugat-európai, az EU útügyi szervei felé.
A V4-eknél pedig kezdeményezni kellene egy közlekedési csoport létrehozását, akik tovább tudnák vinni ezt a megkezdett munkát, esetleg még a hatékonyságuk is nagyobb lenne ez enyémnél.

A minimális méretű rácsos autópálya-hálózat levédése
Annak érdekében, hogy kontárok ne tudjanak ezek után káros változásokat előidézni, a hálózatot le kell védeni. Ez tulajdonképpen változtatási tilalmat mondana ki.

Honnan várható változás?
Nyilván a hazai mérnökségtől, tehát alulról, ha lenne szakmai fórumuk, mondjuk internetes formában. Valakiknek meg kellen fogalmazni a szakma kiérlelt változatot, mint alternatíváját a túlhaladott minisztériumi nézetrendszernek. A valakik természetesen a ma még hallgató mérnök kollégáim lehetnének, akik ráéreznének ezen feladat ízére, szépségére, értelmére.

Szeged, 2021. II. 24., 2022. VII. 21.

A szakirodalom:

(1) Molnár László Aurél: Gyorsforgalmi úthálózatunk szerkezete és számozása
Közúti és Mélyépítési Szemle; 2007. augusztus
http://szemle.pms2000.hu/docs/2007_08.pdf

(2) Dr. Fleischer Tamás: Magyarország és közlekedési hálózata a Közép-Európai gazdasági térben
Hiányzó kapcsolatok
Konferencia, a közlekedési hálózatok térségfejlesztési szempontú határon átnyúló fejlesztéséről
Esztergom, 2008.
http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf09/fleischer_magyarorszag-es-kozlekedesi-halozata-a-kozepeuropai-terben_hianyzo-kapcs09.pdf

(3) dr. Rigó Mihály: A V4-ek kapcsolatát erősítő, észak-déli irányú gyorsforgalmi utak a Németország és Oroszország közötti sávban
Szeged, 2013.

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

(4) Juhász Mattias, Fleischer Tamás: Galvani vita: amire egy új Duna-híd való, abban az albertfalvai a jobb
444.hu
Budapest, 2021. 02. 23.
https://444.hu/2021/02/18/galvani-vita-amire-egy-uj-duna-hid-valo-abban-az-albertfalvai-a-jobb

(5) Domonkos Csaba: Hetvenhat éve tervezik és harminc éve építik az M0-t
PestBuda 2018.
https://pestbuda.hu/cikk/20181017_mo_epites

(6) Németh Nándor: Fejlődési tengelyek az új hazai térszerkezetben Az autópálya-hálózat szerepe a regionális tagoltságban
ELTE 2008.
http://regionalis.elte.hu/mellekletek/phd_NN.pdf