Osztott pályás négysávosítás
Befellegzett a gyorsútnak

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

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

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Az 1. sz. módosítás

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

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

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

A lényeg, a törlés:

Hatály: 2018.XII.25.-2018.XII.25.¶

2018.·évi·XCVIII.· törvény

Kihirdetve: 2018.·XII.·15.¶

„50. § A 18. § (1) bekezdése tervezetének a belső piaci szolgáltatásokr
12-i·2006/123/EK·európai·parlamenti·és·tanácsi·irányelv·15.·cikk·(7)·be
bejelentése·megtörtént.”¶

13.·§·A·Kkt.¶

a)·a·11/B.·§·(2)·bekezdés·*a)*·pontjában·az·„új·autópályák,·autóutak·é

Ez a törlés!

országos kerékpárút-törzshálózatba tartozó és” szöveg,¶

f)·33.·§·(1)·bekezdés·*d)*·pont·*db)*·alpontjában·a·„fenntartási,·a·fejl

közlekedéssel összefüggő kutatási, fejlesztési és koordinációs feladatok
(rendeletben történő megállapítására.)¶

5.·A·Magyar·Köztársaság·gyorsforgalmi·közúthálózatának·k
fejlesztéséről·szóló·2003.·évi·CXXVIII.·törvény·m

Továbbá:

Amikor még volt gyorsút:

Hatály: 2016.I.7. - 2016.IV.30.¶

Területrendezési Tervről szóló törvény készítése, valamint a n
helybiztosítására irányuló intézkedések során figyelembe kell venniük.¶
11/B. § (1) Az országos közúthálózat fejlesztésével kapcsolatos fela
megvalósításának időbeli ütemezését a Kormány - a 11. § (2) bek
figyelemmel - a hosszú távú közúthálózat-fejlesztési programban (a tov
Program) határozza meg.¶
(2) A Fejlesztési Program 15 éves távlatban tartalmazza a beruházások ú

Amikor már nincs gyorsút:

Hatály: 2018.XII.25. - 2018.XII.30.¶

1988. évi
Területrendezési Tervről szóló törvény készítése, valamint a n
helybiztosítására irányuló intézkedések során figyelembe kell venniük.¶
11/B. § (1) Az országos közúthálózat fejlesztésével kapcsolatos fela
megvalósításának időbeli ütemezését a Kormány - a 11. § (2) bek
figyelemmel - a hosszú távú közúthálózat-fejlesztési programban (a tov
Program) határozza meg.¶
(2) A Fejlesztési Program 15 éves távlatban tartalmazza a beruházások ú

Az első módosítás dátuma: 2019. június 6.

xxxx

2017. évi CLXXXII. törvény a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról

A **2003. évi CXXVIII. törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről**
Hatályos: 2017.06.23 - 2017.12.11 http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=76353.339329 még tartalmazta a gyorsutakat, a 2017.12.12 állapotban már nem szerepel.
A mai hatályos állapot itt érhető el Hatályos: 2019.03.15 - : http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=76353.362956

Tisztelettel:

Innovációs és Technológiai Minisztérium
Közúti Infrastruktúra Fejlesztési Főosztály

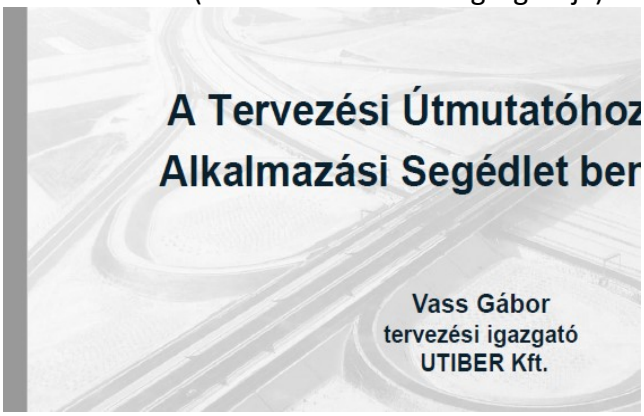
Cím: 1036 Budapest, Árpád fejedelem útja 79.
Postacím: 1440 Budapest, Pf. 1.
E-mail: kifef@itm.gov.hu **Web:** www.kormany.hu



2019. VI. 11.”

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Vass Gábor úr (az UTIBER tervezési igazgatója) előadása 2016. november 24-én



Előadásából és a fentebbiekből előállítható a folyamat időrendje:

2015. X. 30.



A csomópontok kimaradtak!

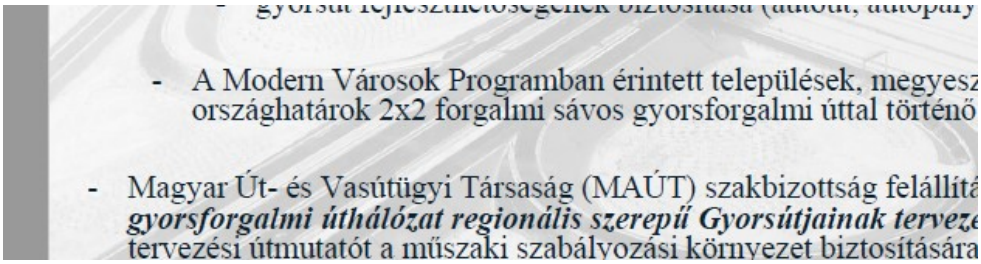
Vajon kik fogalmazták meg, kik bizonyították be a Kormánynak azt, hogy nincs élet a gyorsút nélkül? A tiltakozó szakma?

2015. XII. 15.



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

2016. II. 5.



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

Ki is volt az előbbi tervezési útmutató megrendelője?



Bizony a MMK Közlekedési Tagozata! Vajon ők is fizették a remekművet?
Hogy maradt ki a minisztérium, amikor az „ötlet” onnan származik? Miért volt szükség erre a testcselre?
Egy másik – hihetőbb - változat szerint:

„Ezzel párhuzamosan a MAÚT szakmai bizottsága a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ megbízásából kidolgozta „A gyorsforgalmi úthálózat regionális szerepű Gyorsútjainak tervezési jellemzői” útmutatót”
http://195.228.96.132/hu/node/553

2016. II. 15.
„„Az új gyorsforgalmi útkategória, a „gyorsút” bevezetéséről és alkalmazásának lehetőségéről szóló 1784/2015. (X.30.) Korm. határozatban foglaltak szerint a Kormány egyetért az új gyorsforgalmi útkategória („gyorsút) bevezetésével.”
Fentiek alapján, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által, 2016. február 15-én **aláírásra került „A gyorsforgalmi úthálózat regionális szerepű Gyorsútjainak tervezési jellemzői” címen elkészült tervezési útmutató.”**
http://www.fomterv.hu/mmk/ertesitesek
Miféle szakmai egyeztetések folyhattak 2015. X. 30. és 2016. II. 15. között? Hol van ennek nyoma?

2016. áprilisi egyeztetés

Kik vettek részt a munkában?



Látható: csupa olyan szervezet, melynek a léte függ a minisztériumtól! El lehet képzelni, hogy milyen keményen fejthették az ellenvéleményüket!
Miután a Kormány döntött, miután elkészült a tervezési útmutató, miután azt a minisztérium aláírásával elfogadta, kezdődött az egyeztetés!
Nem tévesztett itt valaki sorrendet?

Ők azonnal és önként az ügy mellé álltak?
De akkor ki tiltakozott a gyorsút bevezetése ellen, amiről a minisztérium előbb idézett levele szól? Hol lehet elérni e szervezetek véleményét? Csak nem titkosak?

Még egy alátámasztás nélküli szűkítés:



Kik voltak a bizottságban, mint „forgalmász tudósok”?

Érdekes az, hogy a MK Közlekedési Tagozat honlapján nem található meg Vass Gábor úr előadása, pedig az a Makadám klubban hangzott el, a Közlekedési Tagozat rendezvényén.
Így nyilván azt sem tudhatjuk meg, hogy az ottani hallgatóságnak mi volt a véleménye az egészről! Mi ez, ha nem AZ INFORMÁCIÓ ELHALLGATÁSA?

2016. V. 10-12.


NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTÉRIUM

„Gyorsutak”

Ho
főosztályve
Nemzeti Fe
Parlame

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

Az előadás részét képezi a mintaszakaszok bemutatása.

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

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

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

2016. V. 10. és 2017. XII. 12.

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

2017. XII. 12.

„A **2003. évi CXXVIII. törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről**
Hatályos: 2017.06.23 - 2017.12.11 http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=76353.339329 még tartalmazta a gyorsutakat, a 2017.12.12 állapotban már nem szerepel.”
(L. a minisztérium levelét)

Az időrendből nyilvánvaló: a két év végig a szakmai nyilvánosság kizárásával, mellőzésével telt el.
A szűkebb körű egyeztetéseken a minisztériumtól egzisztenciálisan függő, kiszolgáltatott szervezetek emberei vettek rész.
A velük való egyeztetéseket is megelőzte szinte minden alkalommal valamely magasabb szintű határozat, rendelet, melyekkel ezután már csak egyet lehetett és kellet érteni. Folyamatosnak mondható a kényszerhelyzetbe hozás.

Az nyilvánvaló hogy a MMK Közlekedési Tagozata végig benne volt a minisztérium kényszer-vezérelte folyamatában, tehát részükről a tiltakozás nyilvánvalóan értelmetlen lett volna, hiszen saját maguk ellen is tiltakozniuk kellett volna.

De hol volt a tudomány szava? Az ún. közlekedéstudományé? A KTE-é?
Nyilván sehol! Ez is mutatja e névbitorló rendezvényszervező csapat valódi működését.
Ahhoz ugyanis, hogy ezeknek a minisztériumtól független véleményük lehessen, ki kellene zárni annak még a gondolatát is, hogy a KTE-et magas rangú minisztériumi nagyság vezesse!

Ezeknek semmi közük a tudományhoz sem. Miféle tudományos szervezet ugyanis az, amely kizárja, ellehetetleníti a vitát, amely elhallgatja az információkat?

Valahogyan el kellene ettől szakadni és egy új szervezetet létrehozni, amely a KTE indulása körüli elveket vallja és követi, mindenfajta hatalmas vízfej vezető méretű, impotens testületek NÉLKÜL.

Felmerül az emberben a gyanú, hogy amennyiben egyszer be lehetett vinni a szakmát a málnásba, mi a biztosíték arra, hogy holnap ugyanezek ugyanezt meg nem fogják tenni?

Szeged, 2019. VI. 13.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
a két utólagos kiegészítés vége, az eredeti dolgozatom kezdete
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

A célom
Az autópálya és a kétsávos főút két egymástól tudásban, szolgáltatási színvonalban nagyon távoli útkategória. Meg szeretném mutatni azt a küzdelmet, amely az osztott pályás négysávosítást javasolta beemelni az előbbi két útfajta közé.

A helyszín



http://magyarorszag.terkepek.net/csongrad/csongrad-csanad-megye.jpg

A „háború” eddigi időtartama

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

Az érintett városok

SZEGED







https://www.google.com/search?rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&q=szeged&tbm=isch&source=univ&sa=X&ved=2ahUKEwim8eKAqLriAhUNqIsKHfc0Bc0QsAR6BAgJEAE&biw=1360&bih=657#imgrc=cHVCgeIULGH9gM:
https://www.google.com/search?q=szte&rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiCrYjarrriAhUu-yoKHaBwC28Q_AUIDigB&biw=1360&bih=657#imgrc=4rz-XIOlXlnAHM:

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

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

Lélekszám: 161 ezer.

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

HÓDMEZŐVÁSÁRHELY



Református Főgimnázium, ahol Németh László tanított.



Feketesas Szálló a főtéren





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

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

https://www.utazzitthon.hu/latnivalo/hodmezovasarhely/himzomuhelyi-varosellato-foglalkoztato-kozhasznu-nonprofit-kft-23829

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

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

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

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

Lélekszám: 44 ezer.

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

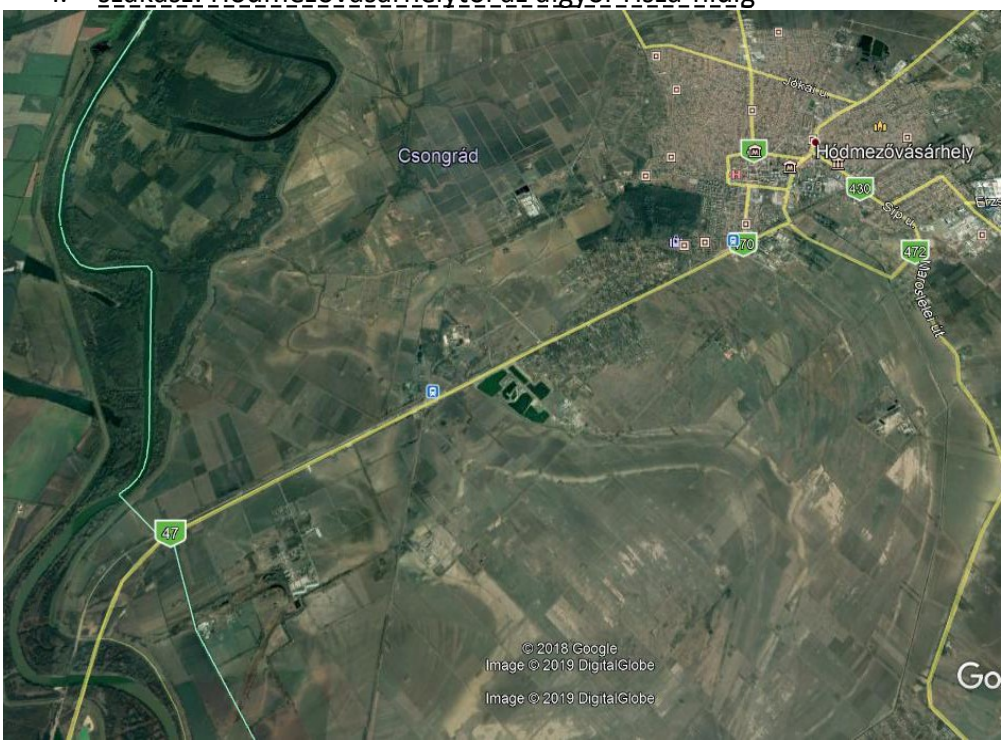
Mivel egy ideig Hmvhely megyei székhely volt, mely ma Szeged, a megyei intézmények helyei megoszlanak a két szomszédváros között. Ezek dolgozói és a Szegeden tanuló diákok teszik ki a két város közt ingázók zömét.

A vizsgált 47 sz. főút szakaszolása

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

Kezdetben volt a végig kétsávos, hagyományos főút.

I. szakasz: Hódmezővásárhelytől az algyői Tisza-hídig



Itt kezdtük az osztott pályás négysávosítást, mely 2002 és 2009. között négy építési ütemben elkészült. Az út párhuzamos azzal a vasútvonallal, melyen most a tram-traint építik. Végig kiváló minőségű földek övezik. A városhoz közel hobbi-kertek találhatók az út mindkét oldalán.
A szakasz közepébe érkezik a 47 sz. főút vásárhelyi, északi elkerülő útjának a vége, a körhíddal.

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



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

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

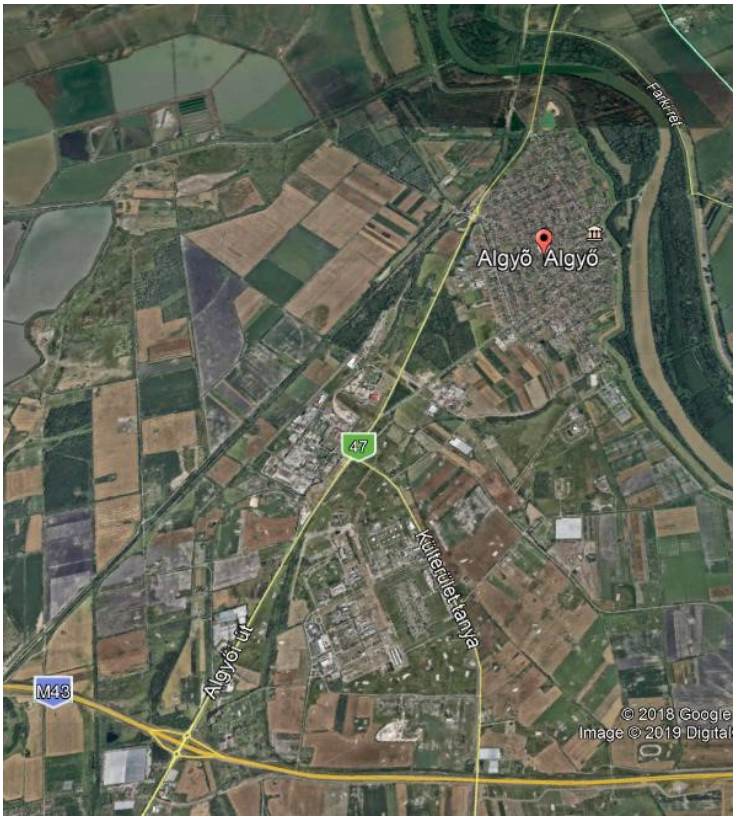
A szakasz két oldalán van az algyői olaj- és gázmező technológiai és kiszolgáló iparterülete. Algyő a környék leggazdagabb és legtakarosabb falva. A négysávosítás indoka az olajmező kiszolgálása volt annak ide településekor. Jellemzője a nagy keresztező forgalom.

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

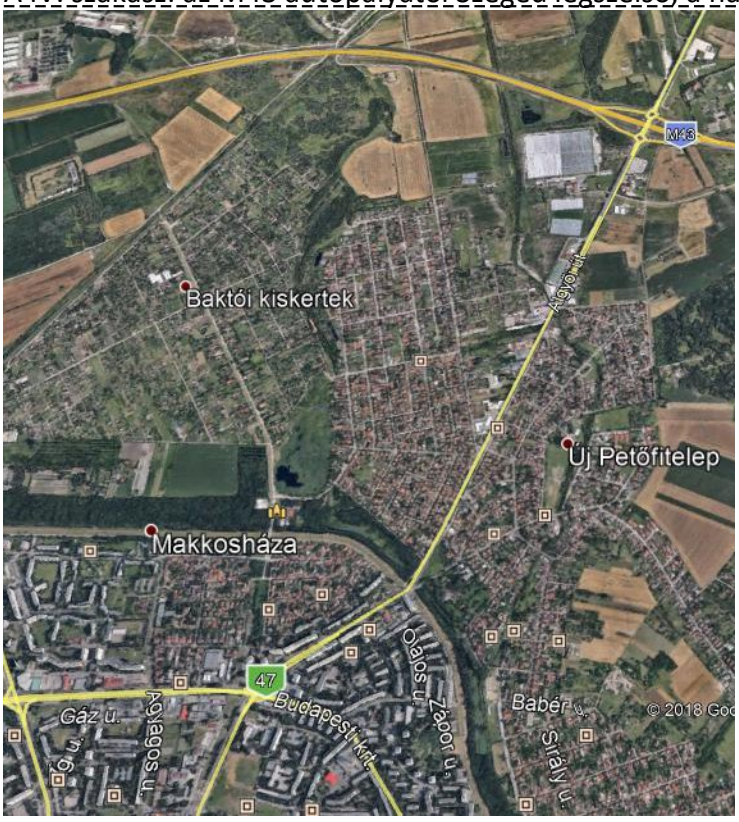
http://www.termeszetvilaga.hu/szamok/tv2016/tv1603/dank.html

Nagyon értékes ez a föld!

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



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



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

Ugyanez térképen, a szelvényszámokkal:



Hogyan tükrözte a helyi sajtó (a Délmagyarország=DM) az osztottpályás négysávosítást?

DM 1971. III. 20.

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

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



támadásai

● Hanoi (VNA)

A VNA hétfőn összefoglaló jelentést közölt arról, hogy a március 28-ával véget ért négy nap alatt a dél-vietnami felszabadító erők Khe Sanh támaszpont körül rajtaütésszerű támadásokat intéztek ellenséges konvojok és helikopteren szállított csapategységek ellen. 450 ellenséges katonát, köztük 166 amerikait, harcképtelenné tettek, elpusztítottak mintegy 30 katonai járművet, lelőttek 10 helikoptert és elsüllyesztettek egy hadihajót.

bakisztáni

nondások

vábbra is olyan hireket sugároznak, hogy Chittagongban utcai harcok vannak. A hétfői nap folyamán mindvégig ellentmondó jelenté-

Szegedt

négysávos

A városrendezéssel ö

vagy

Alighá szorul bizonyításra, hogy az algyői olajmező terebélyesedésével egyenes arányban növekszik a Szegedet Hódmezővásárhellyel összekötő, 47-es számú út forgalma. Elsősorban a teherautók számszerű, nem utolsósorban nagyságú növekedése okozza az alapvető gondot. A hat-hét méter széles betonon gyakori jelenség, hogy egyetlen kerékpáros miatt egész konvojnak kell megállnia, mert a szembejövők miatt képtelenség elkerülni azt. Emiatt naponta sok-sok munkaóra megy veszendőbe, nem is szólva arról, milyen gyakran okoz fennakadást az olajmezőben

Időben
lehetőségg
mind a k
beres. Err
tény, hogy
készült c
amely rés
számlálási
tó forgalo
tokat is t
retére szó
mérést ve
sikat ma
zolta az
A négy
készített
alapul a
üttervhez
zővásárhel
ennek
hívta fel

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarorszag_1971_03/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=214&layout=s

DM 1988. VI. 21.



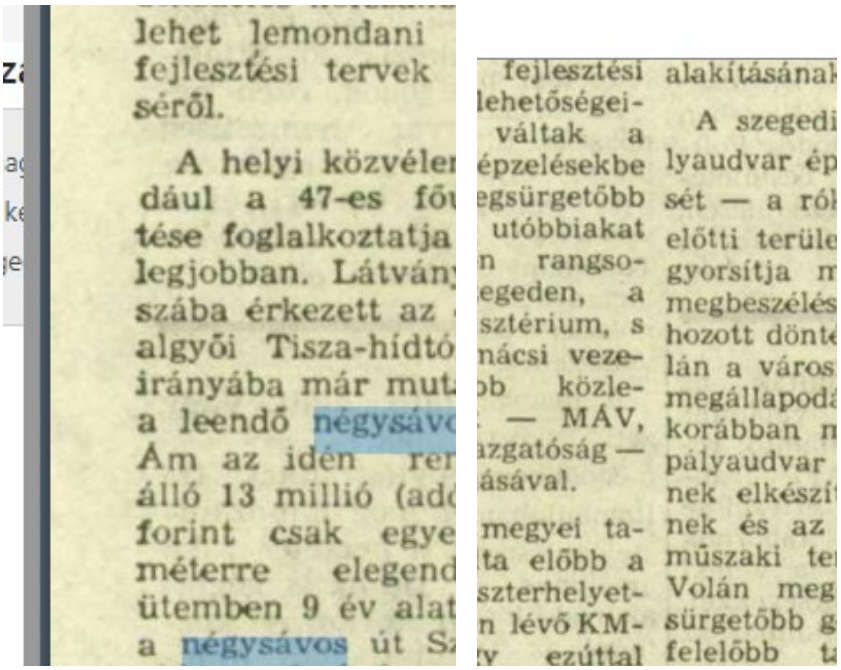
78. évfolyam, 147. szám
1988. június 21., kedd

A M
SZEC

Merkur-telep és buszá

Szegeden

A Közlekedési Minisztérium
párt- és tanácsi vezetőinek



lehet lemondani
fejlesztési tervek
séről.

A helyi közvéle
dául a 47-es fő
tése foglalkoztatja
legjobban. Látván
szába érkezett az
algyői Tisza-hídtó
irányába már mut
a leendő négysáv
Ám az idén re
álló 13 millió (ad
forint csak egye
méterre elegend
ütemben 9 év alat
a négysávos út S

fejlesztési alakításának
lehetőségei-
váltak a A szegedi
képzelésekbe lyaudvar ép
egsürgetőbb sét — a ról
utóbbiakat előtti terüle
n rangso- gyorsítja m
egeden, a megbeszélés
sztérium, s hozott dönt
nácsi veze- lán a város
ob közle- megállapod
— MÁV, korábban m
zgatóság — pályaudvar
ásával. nek elkészí
megyei ta- nek és az
ta előbb a műszaki te
szterhelyet- Volán meg
n lévő KM- sürgetőbb g
y ezúttal felelőbb t

1967-től 1988-ig nem sikerült messzire jutni!

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

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

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarorszag_1988_06/?query=1988.06.21.&pg=156&layout=s

DM 2001. III. 28.



ersze, nemcsak a mostani végéig lehet jelentkezni.
gyetemistáknak ajánlja a **Hegedüs Szabolcs**

sárlás

Négysávos le

özterület-használatról szóló
endelet – miatt az Alkot-
nánybírósághoz kellett for-
lulniuk. A korábbi években
enyújtott, négy települést –
Csongrád, Szeged, Csanyte-
ek, Forráskút – érintő ügy-
en is várják az alkotmány-
bírósági indítvány elbírálá-
át. Miután a vitatott kérdé-
ek tisztázása éveket vehet
génybe, fontosnak tartanák

Már nem szerepel a ko-
páncsi körforgalom megva-
lósítása a 47-es számú főút
Vásárhely–Algyő közötti
szakaszának négysávos ki-
építésére vonatkozó tervben.
Miként az is változás, hogy
a beruházás a városban, a
Kaszap utcánál körforgalmi
csomóponttal indulna –
hangzott el azon a lakossági
tájékoztatón, melyet tegnap
délelőtt a vásárhelyi város-
házán tartottak a beruházó,

felé haladva, a k
előtti részen csatlak
párhuzamos, burko
zút. Kopáncson a
nagy körforgalmú
pont tervének kiv
helyett tehát két h
nyos, háromágú cs
elképzelését val
meg. A munkálato
kopáncsi csárda le
ítéltetett, a vasúti
szont teljesen megú
A kiskertek elején

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarorszag_2001_03/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=382&layout=s

DM 2001. IV. 4.



Négysávos lesz Algyő és Vásárhely közt a 47-es

Búcsú a dugóktól és a cammo

Már 1928-ban megszületett az ötlet, a harmincas években pedig konkrét terv is készült arra, hogy a 47-es, Szeged–Békéscsaba közti út elkerülje Vásárhely belterületét. Több mint hetven év múltán az elképzelés végre megvalósul. A hír nem csak a vásárhelyi lakosokat örvendeztetheti meg, hanem a 47-es közút használóit is. A beruházás keretében ugyanis a veszélyes és túlzsúfolt Algyő és Vásárhely közötti útszakaszt négysávosra szélesítik.

Rapcsák András vásárhelyi polgármester mindenképpen személyes sikerként is elkönyvelheti, hogy végre megszületett a döntés a beruházás megkezdéséről. Annál is inkább, mert jó hét

Balesetek a 47-es úton

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

rendezési tervével is összecsengő megoldás, ha az elkerülő utat délre, az ipari területek irányába vezetik,

dődhetett volna az építkezés, ám – amint Rapcsák András fogalmaz – a város vezetésében bekövetkezett

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarorszag_2001_04/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=34&layout=s

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

DM 2001 XI. 8.



Szakszervezete, a Bölcsődei Dolgozók Demokratikus Szakszervezete és a Közgyűjtemé-

egy főiskolai végzettségű kezdő pedagógusnak 56 ezer 600 forint a fizetése. „Azzal, hogy a minimálbért felemelik 50 ezer fo-

kedéseket hoztak. „Ez a ma már kevés. Az eltorz tábla sürgős változtatásr

Látótávolságban a 47-es sz



encia

d

ont

izenegyedik alka-
s konferenciát Sze-
nkáért Alapítvány.
atáspolitikai elkép-
kemberek.

Látótávolságban a 47-es szélesítése

Négysávú re

November 13-án, azaz kedden délelőtt adják át a munkaterületet a 47-es főút bővítésének első szakaszát közbeszerzési pályázaton elnyert, a Hódút Útépítő Kft.-t fedő Hódta-

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarorszag_2001_11/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=92&layout=s

DM 2002. II. 19.



KBÓL

K TOCSIK MÁRTÁT
elés bűntette miatt 4
ő börtönbüntetésre és
iorint
ázásra ítélte Tocsik
városi Bíróság. Az
vatizációs botrány
ült, hogy a jogásznő
iorintos sikerdíjat vett
rmányzatokkal
elterületi áralkuk
t.
2. oldal

ALOM
CS TÉREN
at építenek a
r Kálvária sugárúti,
i Sándor sugárúti
ában. A kettős
ban biztonságosan és
n haladhatnak át a
autóbuszok és más
k, valamint a
k és gyalogosok is. A

Orbán Viktor Vásárhelyre látogatott

Kormányfői alapkőletéte







Miniszterelnöki vizit Vás

Alapkőlet

Sok szóban várták a visinhelyi lakosok és a vasúti műhely között épített szimpad lebontásában hétfőn délután azt, hogy Orbán Viktor miniszterelnök részvételével elhelyezzék a 47-es út négysávos szakasza és a leendő rehermentesítő út alapkövét. Az ünnepélyi, papírzászlók lobogtató érdeklődőket kétfogással, a 30 szóval lebonyolító miniszterelnök majd negyedóra alatt futott el a száz méterre parkoló autójától a színpadig.

Az ünnepségen elmondt

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarorszag_2002_03/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=240&layout=s

DM 2002. V. 8.



Befejezés előtt a 47-es első szakasza

Földmunkák, már Kopán

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarorszag_2002_05/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=84&layout=s

DM 2005. X. 22.



3. OLDAL

Billenteni akarták az útpályát, hogy lefolyjon a víz, de ne

Nem moccant az alg

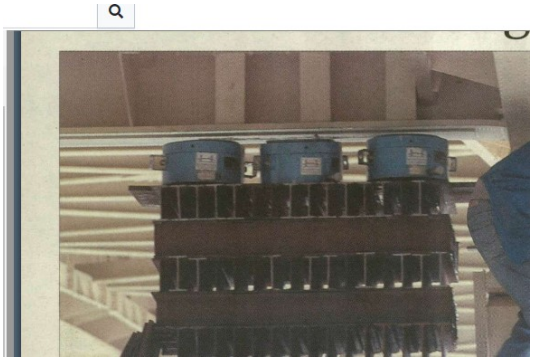


Nem sikerült megbillenteni a hídszerkezetet

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

a hatalmas tömeg alatt. A híd pályáját azért kellett volna oldalirányban megdönteni, hogy a víz könnyebben lefolyjon az útpályáról. A híd mellé eredetileg egy ikerhidat is

megmozdít
mális terhe
szerkezetet
sza-híd felt





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

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

Jójárt János a Magyar Közút Kht. hídmérnöke, aki felügyeli a hídfelújítást, elmondta: a kivitelezőnek a híd pályáját kellett volna oldalirányban megdönteni, hogy nagyobb legyen az úgynevezett keresztesése. Erre azért lett volna szükség, hogy víz könnyebben lefolyjon az útpályáról. Az aszfalton ugyanis

HÍDFELÚJÍTÁS: 750 MILLIÓ

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

A hat emel
meget tudo
körülbelül
apró éket k
kezetében,
hídnak két
na, így hárc
pálya keresz
A sorba k
préselte a h
a maximáli
ták a szerke
hezen bírta
zéprésze me
Jójárt Jáno
arra, hogy e
azonban ép
tásakor keri
A mérnök

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarorszag_2005_10/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=384&layout=s

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

DM 2002. V. 22.



reggelre
a poros, Részletek a 3. oldalon
dig a méhészek szc
csaknem 100 százalé

znek jók

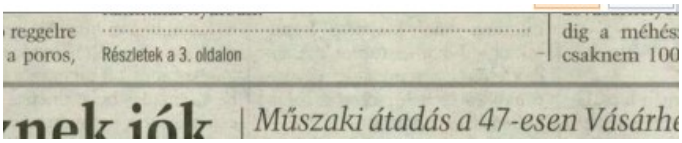
Műszaki átadás a 47-esen Vásárhelynél

Négy sávon a f

mányzat, különösképp a
keleti részén fekvő telepü-
vezetése azonban képtelen
mteni a csatornázás anya-
teleit, és sajnos ezeknek a
eknek, falvaknak a figye-
iban már nemkívánatos
etek is megjelentek.

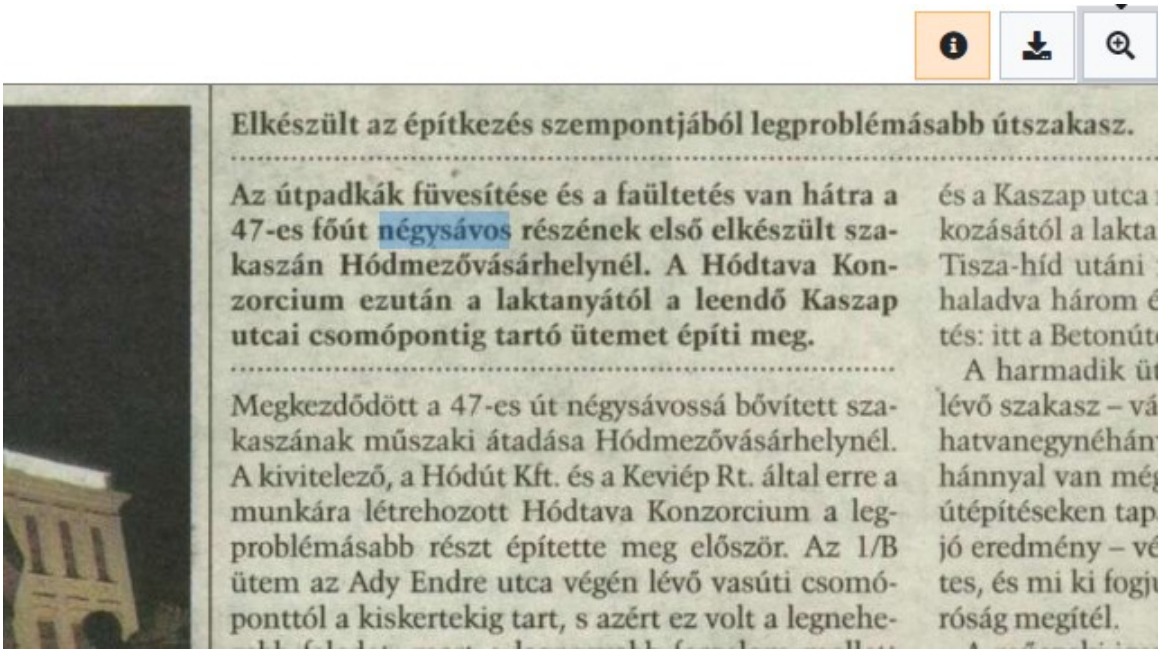
n a 7. oldalon

ot ért



reggelre
a poros, Részletek a 3. oldalon
dig a méhés
csaknem 100

znek jók | *Műszaki átadás a 47-esen Vásárhe*



Elkészült az építkezés szempontjából legproblémásabb útszakasz.

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

Megkezdődött a 47-es út négysávossá bővített szakaszának műszaki átadása Hódmezővásárhelynél. A kivitelező, a Hódút Kft. és a Keviép Rt. által erre a munkára létrehozott Hódtava Konzorcium a legproblémásabb részt építette meg először. Az 1/B ütem az Ady Endre utca végén lévő vasúti csomóponttól a kiskertekig tart, s azért ez volt a legnehe-

és a Kaszap utca
kozásától a lakta
Tisza-híd utáni
haladva három é
tés: itt a Betonút
A harmadik ü
lévő szakasz – vá
hatvanegynéhán
hánnyal van mé
útépítéseken tap
jó eredmény – vé
tes, és mi ki fogj
róság megítél.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarorszag_2002_05/?query=n%C3%A9gys%C3%A1vos&pg=280&layout=s

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



A hatalmasságok beavatkozásai és be nem avatkozásai

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

e) Súlyos teher az M47 gyorsforgalmi úti gondolata.

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

Sajnos nem akarják figyelembe venni azt, hogy a szakaszon nagy a lassú jármű forgalom és nagy az igény az út melletti területek kiszolgálására. Emiatt számolni kell a szervízutak szükségességével akkor, ha a meglévőt fogják szélesíteni. Így azonban ez már nem 4-sávosítás, hanem inkább 6-sávosítási feladat lesz!
Ez elemi döntés lenne, mert a tervezési feltételeket nagyon befolyásolja!

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

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

<u>Többsávos körforgalmak az osztott pályás négysávos szakaszon</u>

Tényként szeretném rögzíteni:

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

Ez ellenőrizhető!

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

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

Jó kenne nem felejteni!

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







<u>Másutt is épült, másutt is bevált</u>

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

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

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

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

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

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

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

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

5,3 km.

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

Az építés oka elé egyszerű volt: irgalmatlan nagy volt a forgalom, főleg Kazincbarcikáig a Borsodchemig (korábban BVK). Egy-egy IFA után mehettél 15-20 km-t, mire meg lehetett előzni.
A műszaki megoldás: a meglevő út tetőszelvénnyel maradt a jobb oldali félpálya, a bal oldalit pedig egyoldalú eséssel alakították ki. A középső zöldsávba került egy nyílt folyóka, ami a jobb félpálya felének a vizét vitte el. Ezzel később elég sok üzemeltetési probléma volt, eltömődött, nehéz volt megközelíteni stb., azóta az ilyeneket próbáljuk elkerülni. A csomópontokban az új félpálya elhúzásával lehetett használható (bár ma már nem szabványos) kanyarodósávokat kialakítani. Ezekkel a kompromisszumokkal viszonylag gazdaságosan lehetett megoldania problémát és legalább a sajóbábonyi ipari üzemekig meggyorsítani a közlekedést."
Mindannyian megerősítették azt, hogy ilyen jellegű utak 2002 után is épültek, mint ahogyan a mi megyénkben is.

ÚME igyekezet

Az autópálya és a főút közti nagy távot, nagy képcsőt érzékelve születhetett meg sajnos a gyorsút fogalma, de fontos lehetett az elképzelt feladathoz képesti pénzhiány is. **Az elvi tévedés az volt, hogy e köztes úttípust csak gyorsforgalmi útként tudták elképzelni.**
A továbbiakban egy érdekes folyamatot szeretnék bemutatni, amely a gyorsút fogalmától átvezet a 2*2-sávos utakra. Írhatnám úgy is, hogy **vissza az eltévelyedéstől a normalitás felé**.

Előre veszem a mai csúcsteljesítményt, a 2019-es, a 2*2 sávos utak ÚME-tervezetét, mert ehhez szeretném viszonyítani a 2015-2019 közötti gondolatokat, azok változásait.
Az alábbiak a Magyar Közút honlapján 2019. márciusban közzétett, véleményezésre felrakott anyagból valók.



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

Kétféle négysávosítás tervezhető:

Ezen útügyi műszaki előírás alapján 20 m koronaszélességű, 2x2 sávos külterület következő feltételek mellett tervezhető:

Korlátozás nélkül, amennyiben:	Első ütemké amennyibe
A tervezett út a hálózati szerepét tekintve nem a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) törzshálózati eleme, valamint a forgalomba helyezés várható időpontjától számított 15 éves távlatra előrebecsült átlagos	A tervezéssel érintett út id épül ki, és a tervezett üte minisztérium határozza meg, a tervezett út forgalomba időpontjától számított 1

1.1 Főbb műszaki jellemzők

1.1.1 Tervezési sebesség és a tervezési elemek szélső értékei

A jelen útügyi műszaki előírás alapján tervezett utak tervezési sebessége:

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

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

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

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

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

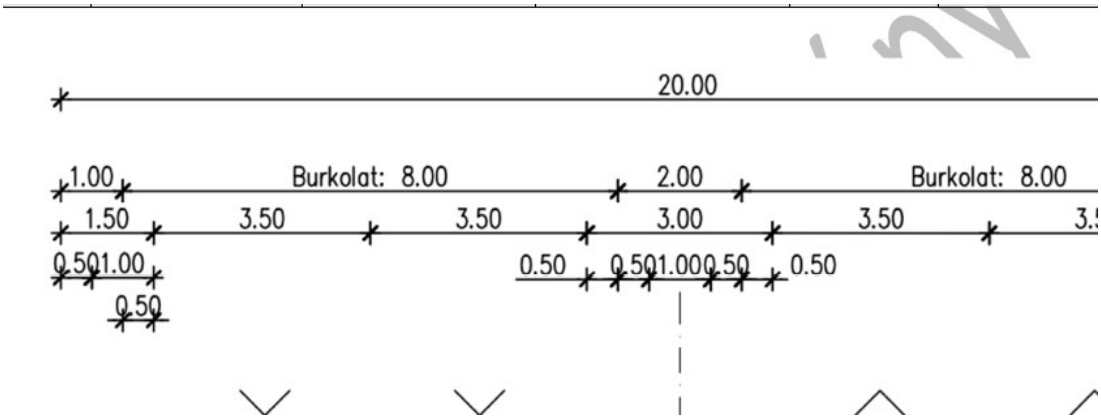
Tervezési elemek	Tervezési sebesség, v [km/h]		
	110	90	7

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

Ha az elején rögzíti a 110-et vagy a 90-et a két új úttípusra, akkor miért számolja föl ezt a kijelentést a 70 bevezetésével.
Esetleg azt akarta írni, hogy a 110-es kategóriában is lehet mind 90-re, mind 70-re tervezni?

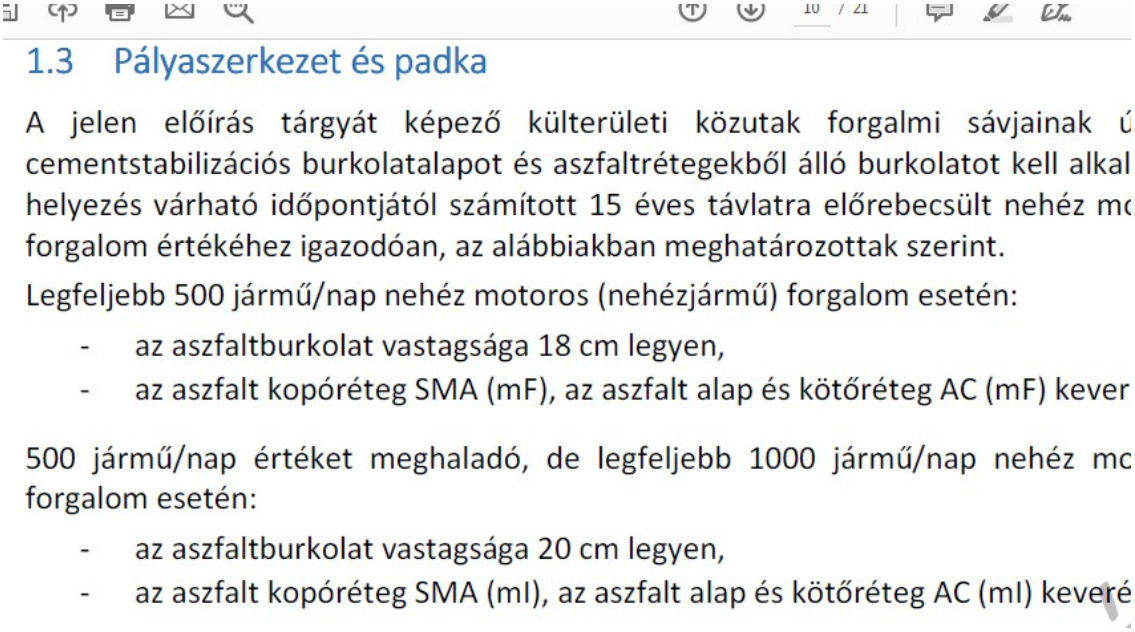
Ha az adott útszakaszon a környezeti körülmények miatt az adott tervezési s
szélső értékek biztosítása csak aránytalanul nagy beruházási költséggel vagy a
aránytalanul nagy sérelmével valósítható meg, ez esetben az Útügyi Műszaki Sz
(továbbiakban: ÚB) támogató állásfoglalása mellett az adott útszakasz egye
vonatkozásában a tervezési sebességhez tartozó szélső értéknél kedvezőtlene

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



Ha eltekintek a széleken lévő szalagkorlátoktól, akkor azt kell írnom: ez a 47 sz. főút általunk 17 éve átadott szakaszának a mintakeresztszelvénye, melyért akkor majdnem fővesztés járt!
A gyorsúti mintakeresztszelvényekhez képest ez óriási változás, ez nagy közelítés az általunk évtizedekkel ezelőtt használthoz. A normálishoz közelítésnek természetesen nagyon örülök, mintha kezdenénk bezökkeni a régi kerékvágásba.

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



1.3 Pályaszerkezet és padka

A jelen előírás tárgyát képező külterületi közutak forgalmi sávjainak ú cementstabilizációs burkolatalapot és aszfaltrétegekből álló burkolatot kell alkal helyezés várható időpontjától számított 15 éves távlatra előrebecsült nehéz mc forgalom értékéhez igazodóan, az alábbiakban meghatározottak szerint.

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

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

500 jármű/nap értéket meghaladó, de legfeljebb 1000 jármű/nap nehéz mc forgalom esetén:

- az aszfaltburkolat vastagsága 20 cm legyen,
- az aszfalt kopóréteg SMA (mI), az aszfalt alap és kötőréteg AC (mI) keveré

Az 1.3 bekezdés tipikus ÚME-szerkesztési hiba. Annak ellenére, hogy létezik egy önálló ÚME a pályaszerkezetek méretezésére, a négysávos ÚME belekever ebbe, hiszen azt fölülírja. Pedig csak hivatkoznia lenne szabad.
Valószínű az is, hogy a vastag aszfaltok nyomvályúi is ismeretlenek a bizottság előtt, hogy ilyen nagy vastagságú aszfaltos szerkezetet írnak elő a jövő útjainak.
Valószínű az is, hogy nem hallottak a beton burkolatokról sem, melyek ma már az aszfalttal azonos árúak, és még a tartósságuk is nagyobbak, a meghibásodási gyakoriságuk pedig kisebb. Csak nem az aszfalt lobbi érdekei szerint fogott a ceruzájuk, amikor ellentmondást nem tűrően esélyt sem adnak a betonburkolatnak?
Az ÚME-tervezetben ilyen merev és alátámasztás, indoklás nélküli merev kizárás még a csomópontoknál fordul elő.

2.1 A csomópontok kialakítására vonatkozó általános előírások

A jelen előírás tárgyát képező közutak tervezése során:

- autóúti szakaszokon kizárólag különszintű csomópont létesíthető,
- 110 km/h tervezési sebességű főúthálózati szakaszokon lakott terül útpályát keresztező mozgás csak különszinten valósítható meg,
- Főúthálózati szakaszokon, kizárólag ÚB támogató állásfoglalása csomópontban balra kanyarodó mozgás megengedhető – külön balr valamint felálló-befogadósáv, és, 90 km/h sebességkorlátozás alka amennyiben a balra kanyarodó forgalom nagysága nem éri el az 500 legfeljebb 90 km/h megengedett sebességű főúthálózati szakaszon a csomópontok tervezendők, de hálózati szempontból különszintű cson

alkalmazása mellett, kizárólag ÚB támogató állásfoglalásával.

A négysávos ÚME szerkesztőinek az értékrendjét jól tükrözi, hogy a csomópontokkal az utolsók között foglalkozik, mint valami kis jelentőségű dologgal.
Bizonyára nem voltak túlsúlyban a megfogalmazó bizottságban a csomóponti szakemberek.
Amit az előbbi bekezdésben megfogalmaztak az a 30 évvel ezelőtti szellem, szellemiség. Azóta nem állt meg a világ, legfeljebb néhányan jól lemaradtak.
A tervezet az autóutas szakaszon kitiltja a többsávos körforgalmakat, hiszen ezeken csak különszintűt enged tervezni. (Kivétel a szakasz eleje és vége, mintha ott nem ugyanazok az autók járnának.)
A Békéscsabára vezető M44 hungarikum, mert olyan zsákutca, mely gyorsforgalmi útból lesz (van itt pénz!), román folytatás nélkül. Ha elkészül, majd Békéscsabánál fog koppanni. Akkor is az lesz, ha egyszer esetleg bekötik a Nagyvárad-Arad-temesvári román útba. Ugye helyes az adófizetők pénzével úgy bánni, hogy ezt a zsákutcát végig telerakják különszintű, tehát a legdrágább, csomópontokkal.
Az autópálya helyett a négysávos építést az építési költség lefaragása miatt dobták be. Ezt az alapelvet majdnem minden elemnél alkalmazták is, hiszen pl. keskenyedtek a forgalmi sávok, a padkák, elmaradt az üzemi=leállósáv. Nem így a felüljárók! Ott erről szó sincs! A csomópontoknál a spórolási alapelvet megbuktatják!
A hazai autópályákon csak különszintű csomópontok vannak, ennek ellenére tele vannak balesetekkel! Mintha nem akarnának a tényekről tudni, mert az ellenkezik a beidegződésükkel. Elég figyelemmel kísérni az M5 balesettermelő gyárat.
Még azt is sikerült elfelejteniük, hogy a 2015-ös gyorsutas elképzelésben bőven benne volt a zöld táblás gyorsútban a szakaszközi, többsávos körforgalom! A szerkesztő bizottság „forgalmász tudósai" azonban kióvatoskodták onnan a korszerű csomópont-formát. Lehetett egy nagyot ütni a körforgalmak ügyén és meg is tehették. Szomorú, hogy megtehették!

2.1.3 Szintbeni csomópontok – Jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontok

A jelen előírás tárgyát képező közutakon jelzőlámpás forgalomirányítás

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

A 2015-2019 közti főbb események időrendben

2015. VIII. 27.
„Bővítené a gyorsforgalmi utak típusait a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM), az autópálya és az autóút mellé javasolt harmadik kategória, az M gyorsút megépítése **akár 25-30 százalékkal olcsóbb lehet a jelenleginél** - jelentette be Tasó László, az NFM közlekedéspolitikáért felelős államtitkára csütörtökön sajtótájékoztatón."
https://www.napi.hu/magyar_gazdasag/autosok_figyelem_uj_utkategoriat_vezetnek_be.602289.html

Íme, a minisztériumi szándék: legyen olcsóbb!

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

„A gyorsút kategória megszületésének legfőbb indoka, a **költséghatékony** építkezés. **Egy kilométer autópálya kb. 2,5-4 milliárd forintból építhető ki, míg a gyorsút 1,5-2,5 milliárd forint/kilométer építési költséggel rendelkezik**.[3] Ez annak is köszönhető, hogy **a jogszabály megengedi az úton a szintbeli csomópontok kiépítését, amik olcsóbban, kevesebb munkával kivitelezhetők, mint az autóutak különszintű csomópontjai.**"
https://hu.wikipedia.org/wiki/Gyors%C3%BAt

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

2015. IX. 13.
„A leggyakoribb balesetek, a kereszteződésekben történő ütközések – durván minden negyedik közúti baleset ilyen – megelőzésére szolgálnak a különszintű kereszteződések, azaz a felüljárók, hidak. A szakzsargonban „műtárgyaknak" nevezett építmények elhagyásával **elképzelhető a Tasó által említett 25–30 százalékos megtakarítás**. Az útépítés legköltségesebb része ugyanis a burkolat és a pályaszerkezet, de szorosan ez után **a műtárgyak** következnek."

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

Dr. Tímár András professzor úr szinte azonnali markáns ellenvéleménye:
„Ne befolyásolják finanszírozási kényszerek a műszaki előírásokat – szögezte le a HVG-nek Timár András professor emeritus, közlekedési szakértő, aki elemzést juttatott el a Magyar Mérnöki Kamarának és a Közlekedéstudományi Egyesületnek, amelyben szakmai alapon vezeti le, miért aggályos a tervezett szabványmódosítás, illetve a gyorsút kategória bevezetése.
Emlékeztetett a pénzhiány miatt forgalomtechnikai torzóként épült utak közül az M0-s déli (a Törökbálint csomópont – az M1-es és az M5-ös közötti, 36 kilométeres) szakaszára, amely biztonsági szempontból nem vált be.
A kétszer három sávos sztrádának tervezett útból annak idején egy „fél autópályát" – egy kétszer két sávos autóutat – adtak át a forgalomnak 1993–1995 között; ezt egészen 2003-ig, a sávok fizikai elválasztásáig halálútként emlegették a rengeteg baleset miatt.
Nem vált be az ugyancsak fél autópályaként megépült, Budapest és Vác közötti M2-es út sem. A közlekedés jelentős részben pszichológia – a sofőr olyan sebességgel vezet, amilyennek az utat látja –, ilyen alapon beszélnek a biztonsági szakemberek „önmagukat magyarázó" utakról. Vagyis úgy kell kinéznie az útnak, hogy egyértelmű legyen a típusa, így a sebesség megválasztása is. Az M2-es néhány szakasza ránézésre hasonlatos egy sztrádához, de nem az, így megnő a frontális ütközés veszélye, mivel a sofőr nem számít a szembejövő, előzésben lévő járműre.
https://hvg.hu/gazdasag/201537_ujabb_hungarikum_a_gyorsut_jatek_a_betukkel

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

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

Megj.: a fapados sztráda nem magyar sajátosság.

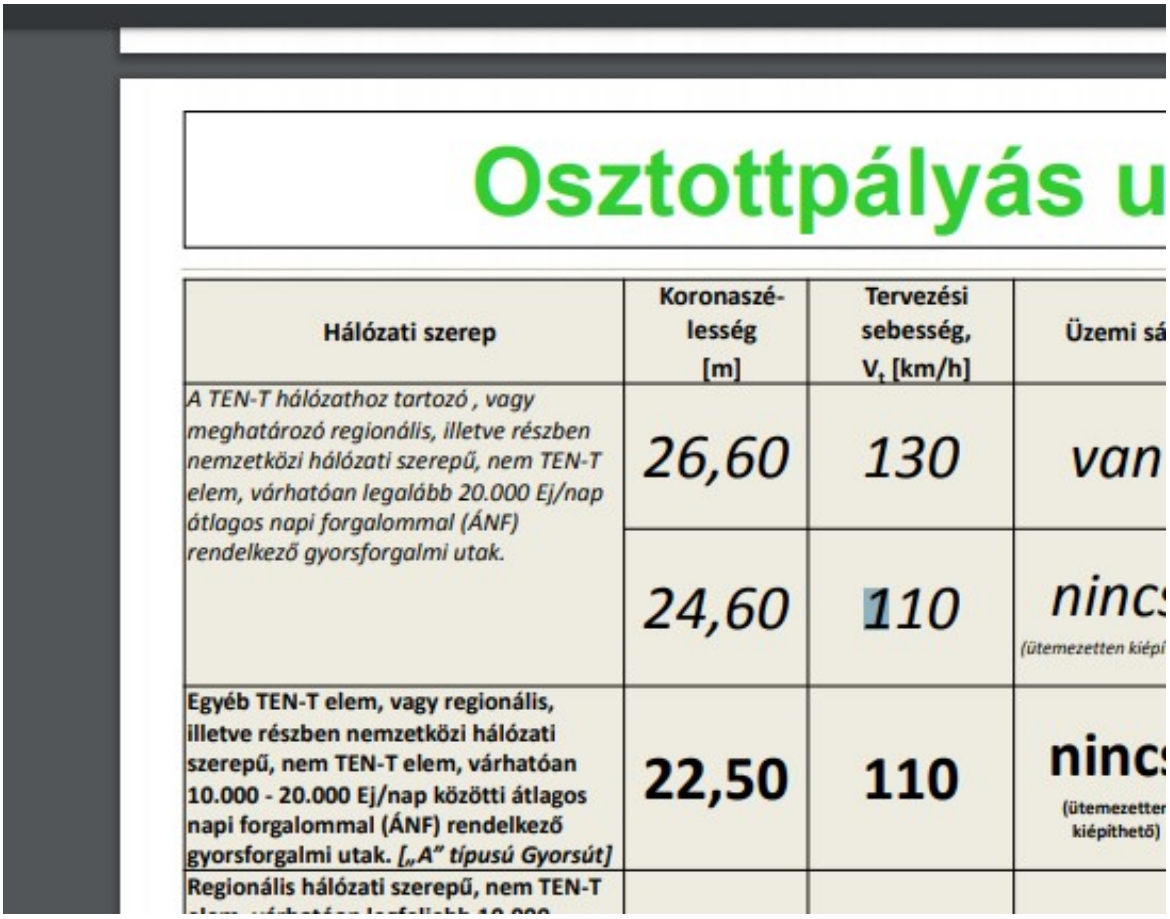
Korábban még a gazdag svédeknél is létezett az ún. szegények autópályája, melyet szintén a kisebb méretek miatt hívtak így, mert a pénz még ott is számított valamikor.

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

2015. X. 2.

A nyilvánosságnak eljuttatott legelső érdemi hír a gyorsútról:





Osztottpályás u

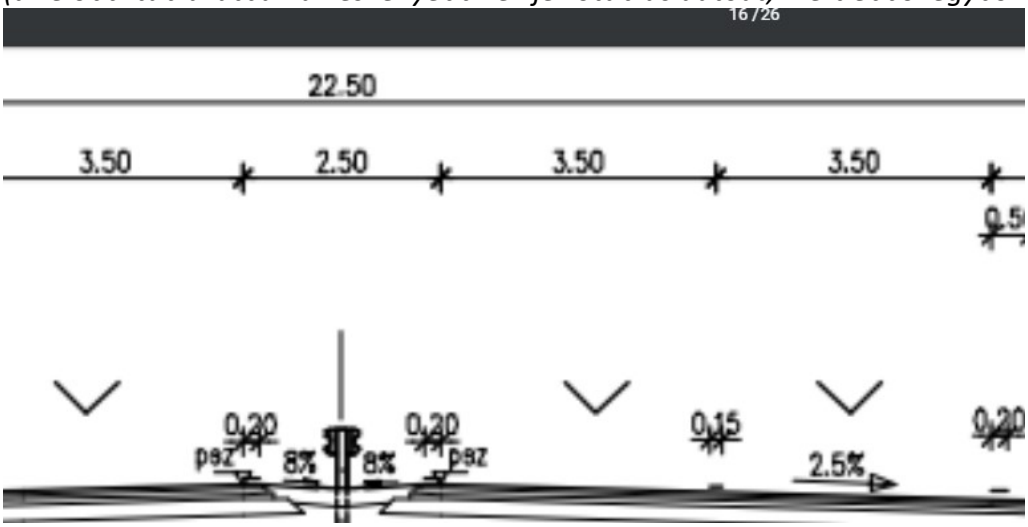
Hálózati szerep	Koronaszé-lesség [m]	Tervezési sebesség, V_t [km/h]	Üzemi sá
A TEN-T hálózathoz tartozó , vagy meghatározó regionális, illetve részben nemzetközi hálózati szerepű, nem TEN-T elem, várhatóan legalább 20.000 Ej/nap átlagos napi forgalommal (ÁNF) rendelkező gyorsforgalmi utak.	*26,60*	*130*	*van*
	24,60	*110*	*ninc* (ütemezetten kiépí
Egyéb TEN-T elem, vagy regionális, illetve részben nemzetközi hálózati szerepű, nem TEN-T elem, várhatóan 10.000 - 20.000 Ej/nap közötti átlagos napi forgalommal (ÁNF) rendelkező gyorsforgalmi utak. ***[„A" típusú Gyorsút]***	**22,50**	**110**	**ninc** (ütemezetter kiépíthető)
Regionális hálózati szerepű, nem TEN-T			

Node:

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

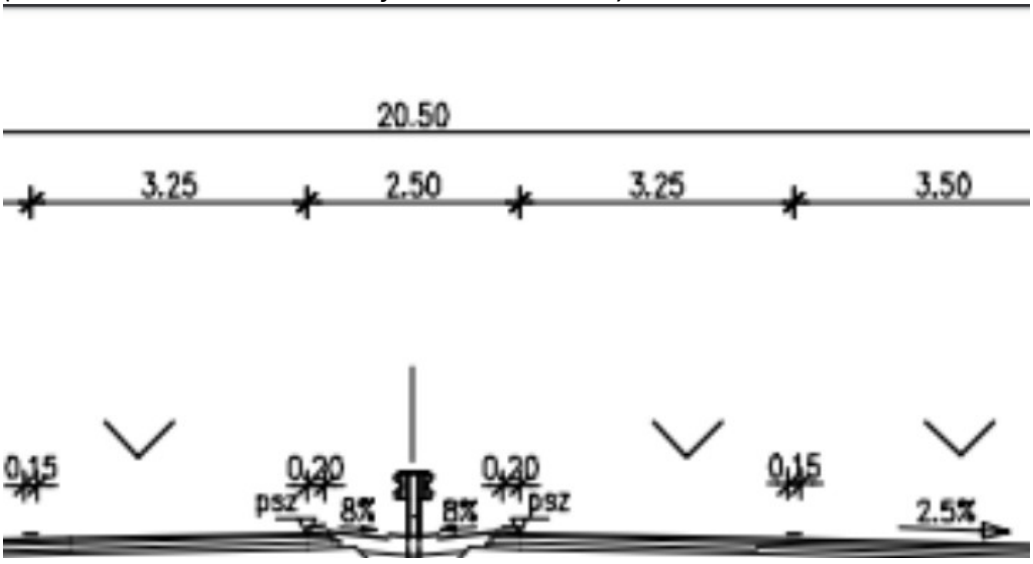
„A” típusú Gyorsút

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



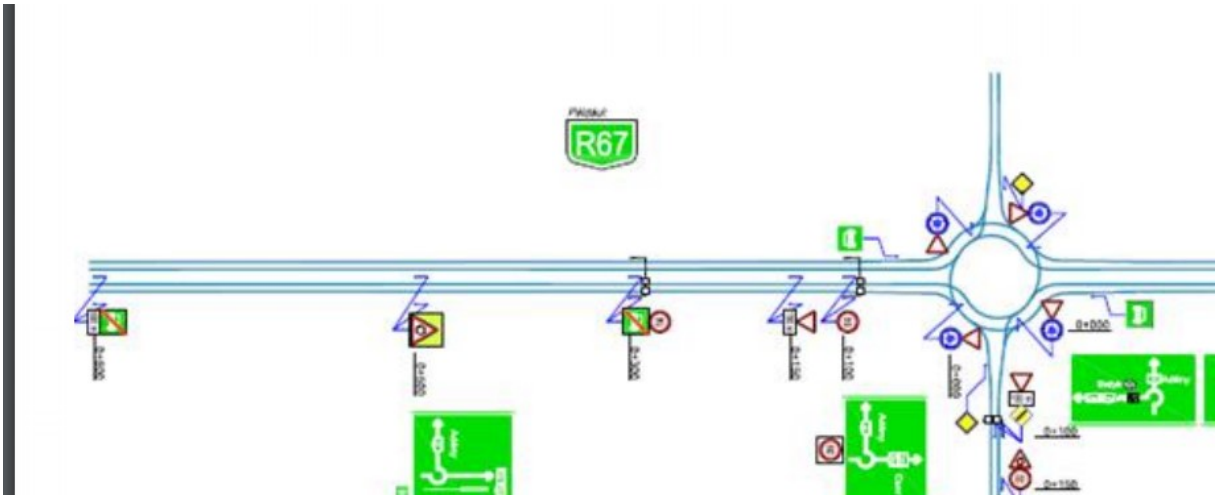
„B” típusú Gyorsút

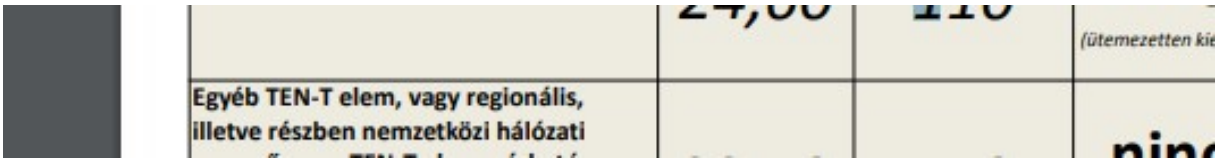
(az előbbi táblázatban a zöld jelzőtáblás autóút)



Körforgalmú csomópont

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





file:///C:/Users/Rigo/Downloads/thoroczkay-zsolt_151002_salgotarjan%20(1).pdf

A jelzőtáblák színéből látható. hogy ez egy 110 KM/ÓRÁVAL járható gyorsút, melynek a KÖZEPÉN virít egy többsávos körforgalom!
Jól látható az, hogy a körforgalom felé közeledve a sebességet lépcsősen csökkentetni javasolják. Ez így lenne a normális megoldás, melyhez jönne még

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

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

Ebben az időszakban az előbbinél cifrább úttípus lista is létezett!
Ez maga az őskáosz volt. Jól érzékelteti, hogy egyes fejekben mekkora volt a zavar.
Látható, hogy az autópálya és a hagyományos kétsávos főút közé benyomtak 7 úttípust. (A táblázatban a „+" jel osztatlan, míg a „" jel osztott pályás burkolatot jelöl.*
A bármi áron való sebességemelés, de legkisebb építési költséggel, terméke – a táblázatban alulról a 4. sorban lévő - 12,00 m koronaszélességű kétsávos hagyományos főút, középső fizikai elválasztás nélkül: 2,50+3,50+3,50+2,50=12,00 m kiosztással. Ezen meg akarták engedni a 100-at, de a 110-et is, minden bizonnyal a régi vágású jelzőtáblás szabályozású csomópontok sorával együtt.
Ebből a logikából az következik, hogy amennyiben erre az útra kiteszek egy körforgalmat, akkor úgy lerontom a biztonságát, hogy onnantól már csak 90-nel használható.
Az alatta lévő sorban lévő úttípusnál azonban csak 90-et engedett volna meg, annak ellenére, hogy az osztott pályás négysávos út, középső fizikai elválasztással.

Az egyes útkategóriák alapvető jellemzői/követelményei a vizsgálatba vont utak tekintetében

út típusa	sávok	megengedett sebesség	fizikai elválasztás	koronaszélesség	sávszélesség		elvá sz
					külső	belső	
autópálya	2x2 / 2x3	130	van	≥ 25,60	3,50-3,75	3,50-3,75	3
autóút	2x2 / 2x3	110	van	24,00 - 24,60	3,50	3,50	3
gyorsút (M)	2x2	110	van	22,50	3,50	3,50	
gyorsút (R)	2x2	110	van	20,50	3,50	3,25	
emelt sebességű főút	2x2	110	van	20,00 - 24,50	3,25-3,50	3,25-3,50	2
emelt sebességű főút	1+1	100 - 110	nincs	12,00	3,50	3,50	

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

Ez utóbbi fényesen mutatja a felülről keltett káosz csúcsát!

2015. IX. 30.



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

2015. X. 30.

Csúcsra jut a gyorsút!

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

A Kormány
egyetért az új gyorsforgalmi útkategória („gyorsút”) bevezetésének szükségességével a kitűzött
elérésének érdekében, és – a műszaki tartalmak projektenkénti felülvizsgálata után – a következőke
1. felhívja a nemzeti fejlesztési minisztert, hogy gondoskodjon az érintett miniszterek b
útkategóriára vonatkozó jogszabályi és műszaki szabályozási környezet kialak
figyelembe, hogy
a) vadvédelmi kerítés megépítése az új gyorsforgalmi útkategória mentén is szük
b) az új gyorsút építése esetén a szintbeli kereszteződések között a legkisebb távo
c) a szintbeli kereszteződések kialakítása során a forgalmi jellemzők, sajá

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

Mint látható, egy új gyorsforgalmi úti kategóriát rendeltek el.
Ez szerintem nem csak a gyorsaság miatt lett rossz döntés, hanem a régi vágású autóút fogalom meghagyása miatt is.
Eddig ugyanis gyorsforgalmi út csak az autópálya és az autóút volt. Most ehhez bejött a gyorsút. Az autóút maradt úgy, ahogy volt, a rögzítetlen műszaki tartalmmal. Sem akkor, sem azóta, senki sem ismeri az autóút műszaki tartalmát. Lényegébnem bármi lehet, amit annak kijelölnek. Mivel senki sem tudja, az bármi lehetett és lett is! Ezzel vissza is éltek, mert bármit ki lehetett annak jelölni.
Itt volt az alkalom, hogy a gyorsút legyen az autóút, mert annak fokozatosan ismertté vált a műszaki tartalma. A gyorsút műszaki tartalmát megkaphatta volna a régi autóút. de …
Nem kellett volna bevezetni a gyorsút fogalmát, hanem azt kellett volna leírni csak, hogy ez az autóút új fogalma, tartalma.
Ha minden áron gyorsforgalmizni akartak volna, akkor megmaradt volna az autóút, melynek eldobták volna a tartalmát, megszűnt volna a gyorsút, melynek viszont a nevét kellett volna eldobni.
Bent maradt a rendszerben a bizonytalanság. Sőt később a gyorsútból két fajta készült, a „zöld” és a „kék” gyorsút. Ez tovább kavarta a gyorsforgalmi hálózat fogalmát. De még ezzel sem fejeződött be a kavalkád, hiszen a rendszer része lett a kiemelt főút, vagy emelt sebességű főút is, mint gyorsforgalmi elem. A káosz tehát csúcspontjára hágott, ahogy az előbbi táblázatban látható.

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

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

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

2016. II. 5.
Az aprópénzre váltás, némi segítséggel, levél a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumból:

Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ

BUDAPEST

Lövőház u. 39.
1024

Tárgy: A gyorsforgalmi úthálózat regionális szerepű Gyorsútjair tervezési útmutató megküldése

Tisztelt Főigazgató Úr!

Az új gyorsforgalmi útkategória, a „gyorsút" bevezetéséről és alka szóló 1784/2015. (X. 30.) Korm. határozatban foglaltak szerint a gyorsforgalmi útkategória („gyorsút) bevezetésével.

A műszaki szabályozási környezet kialakítása érdekében a Magyar (MAÚT) elkészítette **a gyorsforgalmi úthálózat regionális tervezési jellemzői című tervezési útmutatót** (a továbbiakba amelyet jelen levelem mellékleteként megküldök.

A „gyorsúti beruházások" esetében a Tervezési Útmutató paramétereket, tervezési jellemzőket kell figyelembe venni.

Tájékoztatom, hogy a Tervezési Útmutatóban megadott műszaki Közutak tervezése c. (ÚT 2-1.201) útügyi műszaki előírás alóli felm

Felhívom szíves figyelmét az 1784/2015. (X. 30.) Korm. ha foglaltakra, amely szerint az új gyorsút építése esetén a szintbeli

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

2016. I. 21-én el is készült:



MAGYAR ÚT- ÉS VASÚTÜGYI TÁRSASÁG

TERVEZÉSI ÚTMUTATÓ

A gyorsforgalmi úthálózat regionális szerepű Gyorsútjainak tervezési jellemzői

1.10 PÁLYASZERKEZET
1.11 A LÁTÓMEZŐ VIZSGÁLATA FOLYÓPÁLYÁN – A MEGÁLLÁSI LÁTÓTÁVOLSÁG
1.12 VAKÍTÁS ELLENI VÉDELEM
2 CSOMÓPONTOK
2.1 A CSOMÓPONTOK KIALAKÍTÁSÁRA VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK
2.2 KÜLÖNSZINTŰ CSOMÓPONTOK

A Gyorsutak

- **megvalósítási céljukat** tekintve regionális viszonylatokban kapcso megyei jogú városok és az ipari-technológiai központok számára az történő magas szolgáltatási szintű bekapcsolódásra, továbbá egyes tranzitkapcsolatok létrehozását biztosítják;

- **nyomvonaluk** – általános esetben – települési átkelést nem tar esetben rövid szakaszon – a megfelelő védelmi (forgalombiztonsági é eszközök biztosításával – érinthet lakott területet, haladhat l rendelkezésre álló beépítetlen folyosóban, illetve gazdas területhasználatú környezetben;

  különszintű, illetve szabályozott szintbeni csomópontokkal rendelkezr

- **csomópontjaik** lehetnek
  - különszintűek;
  - egysávos, illetve többsávos irányított áthaladású körforgalmúak;
  - jelzőlámpás forgalomirányítású járműosztályozósak;
  - csak jobbra kisíves mozgásokat tartalmazó csatlakozások, illetve k

- az **útvonal típusa szerint** a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/19 együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) 11. § szerinti „Autóút táblával megjelölt út;

- **hálózati szerepük**, illetve várható **forgalmi terhelésük** tekintetében:
  - Regionális hálózati szerepű nem TEN-T elem, várhatóan legfe átlagos napi forgalommal rendelkező gyorsforgalmi út, je

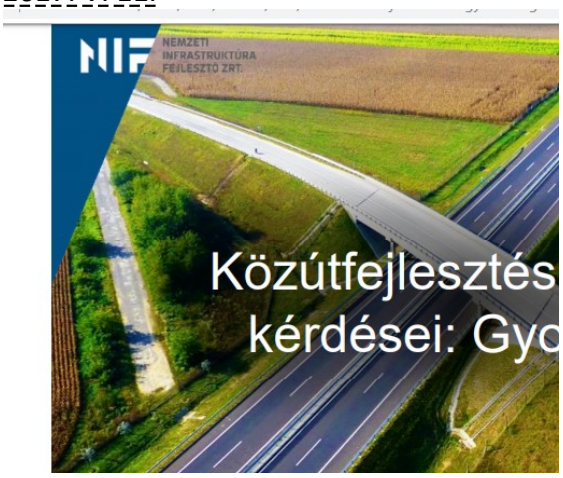
Jól látható, hogy a Kormányhatározat megfogalmazói NEM TETTEK KÜLÖNBSÉGET a gyorsúti szakasz belsejében és a szélein lévő csomópontok között! Ez új találmány a körforgalmak kiszorítása céljából! Ez a „forgalmász tudósok” aknamunkája.

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

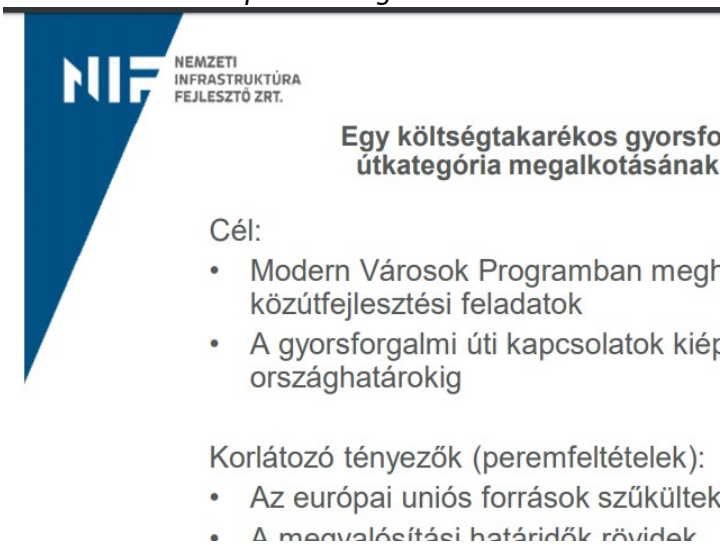
- ***a megengedett sebesség!***
- ***a táblázás. Mi nem autóútnak, hanem főútnak tábláztuk ki.***

Valószínű az, hogy a Kormányhatározatot is egy műszaki csapat ütötte össze, akik nem tudtak elszakadni a gyorsforgalmi jellegtől.
Valószínűen ezt egy olcsó autópályaként adták el, mely politikai döntés volt a részükről, ezzel a fapados autópályával akarták kiszúrni a mindenhová autópályát követelő polgármesterek szemét! Valószínű, hogy a „gyorsforgalmiság" nagyon kellett ehhez a taktikához, mely műszakilag viszont visszaütött.
A csomópontok között előbbre teszi a körforgalmat és ráadásul még a többsávos körök építését is engedi! Homok került a gépezetbe?
Érdekes számomra az, hogy a gyorsúti előírást nem emelték az ÚME rangjára! Miért?

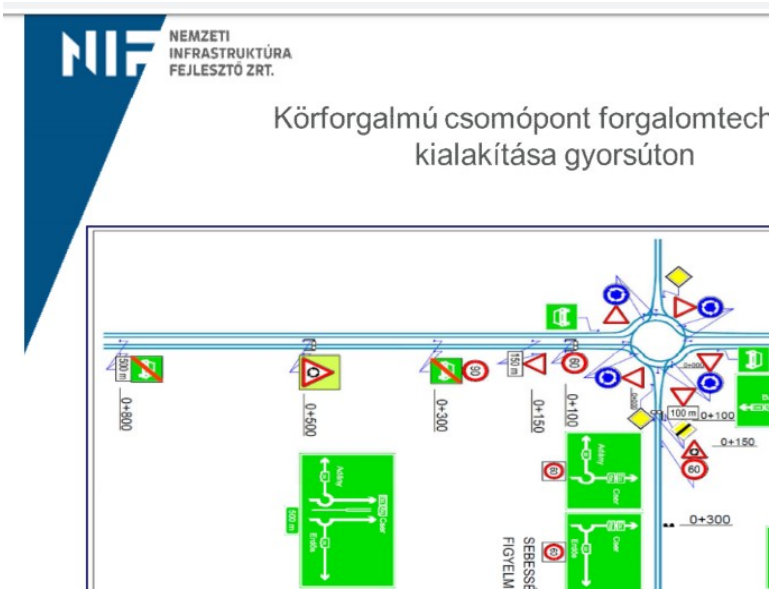
2017. V. 11.



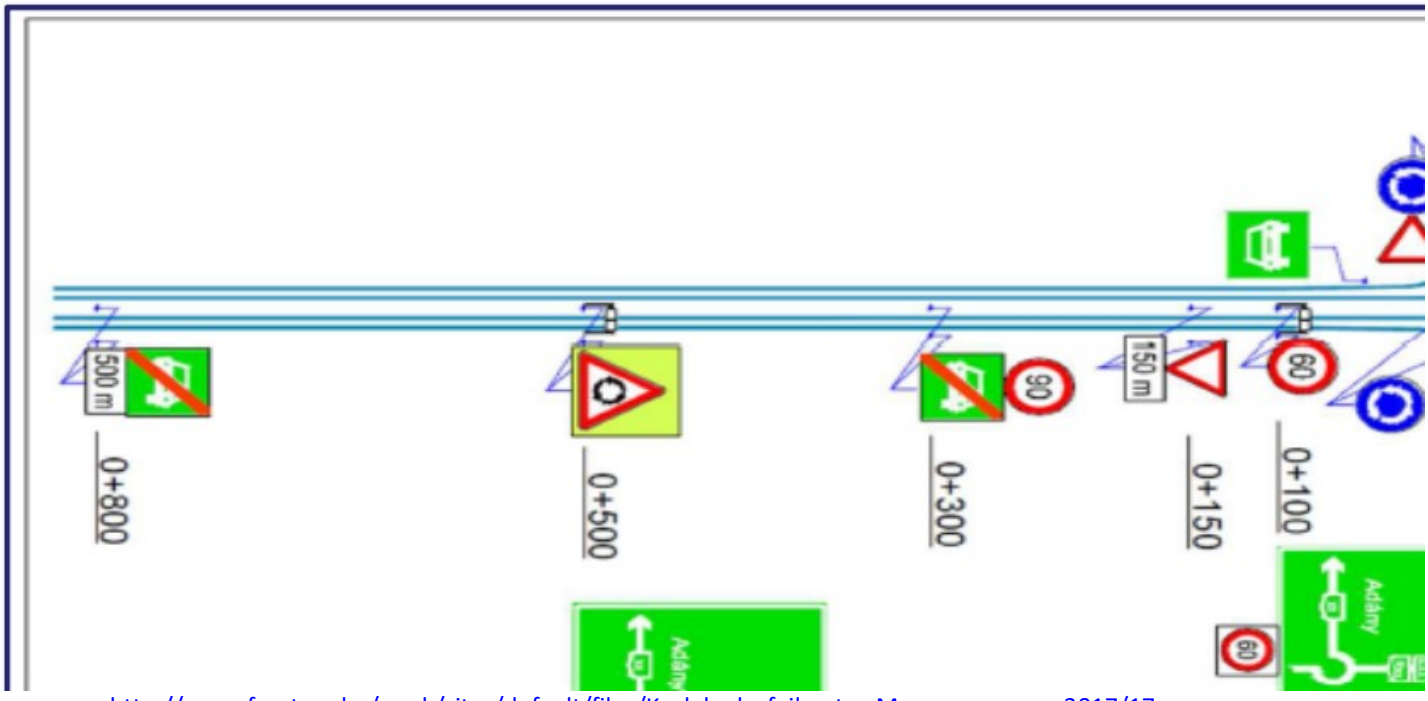
2017. V-ban az alapelvek még változatlanok:



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



A körforgalom előtti sebességcsökkentési szakasz helyes kitáblázása:



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

2017. X. 10.

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

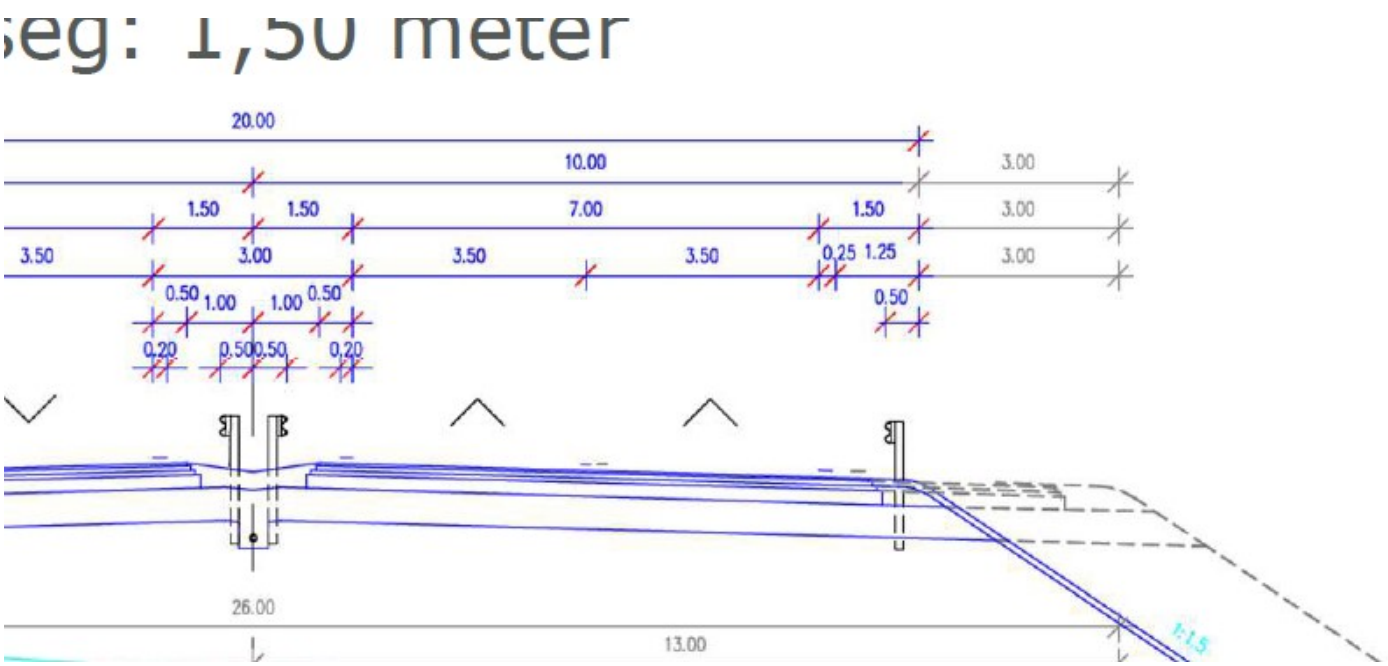


Már a cím is megdöbbentő!

Középpontba került dilemma az építési költség csökkentése miatt

infrastrukturális beruházások vol

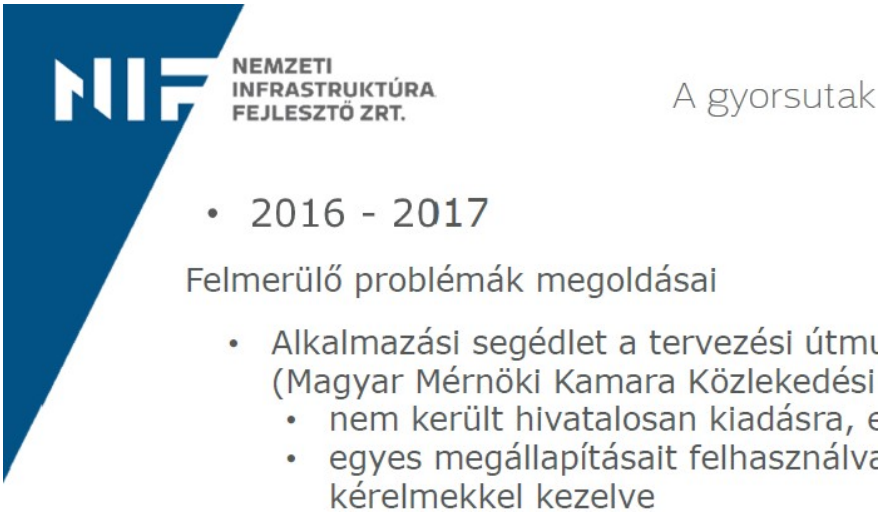
A kezdeti cél az olcsóbbá tétel volt, a sávszélességek, a különszintű keresztezések méreteinek csökkentésével, a különszintű csomópontok helyettesítésével, elhagyásával, az üzemi=leálló sáv keskenyítésével, burkolatának elhagyásával, esetleg az egész ilyen sáv elhagyásával.



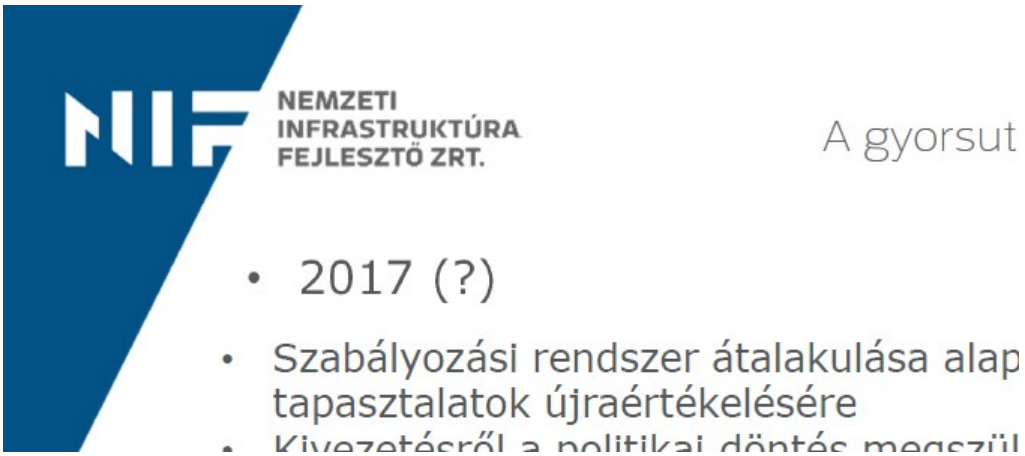
Szürke vonalakkal és szürke méretekkel (alul) a kiinduló, kékkel (fölül) a „fogyókúráztatott" változat.

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



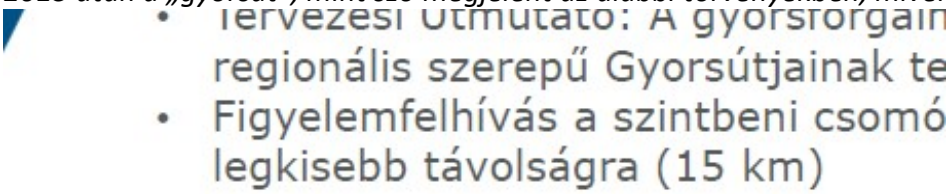


A gyorsutak KIVEZETÉSE(?) – ebben a légkörben meglepő fogalom, meglepő fordulat!



Meglepett ez a sor:

Kértem utólag az előadó mérnök urat annak pontosítására, hogy miből látszik, következik a „kivezetésre vonatkozó politikai döntés megszületése” megállapítás, mire alapozza ezt a megállapítását.
A válasza:
2015 után a „gyorsút”, mint szó megjelent az alábbi törvényekben, mivel ezekbe azt beírták.



Majd 2017-2018-ban ugyanezen törvényekből a jogszabályok módosítása során, kitörölték a gyorsút szót, ezzel a gyorsút fogalmát. Mindezt nagy csöndben, hiszen jól tudják: a mérnöknek nem tartozik napi élvezetei közé a sok elfuserált jogszabály olvasgatása. A hírlevelekben viszont pár sorral el lehetett volna intézni a dolgot.
http://www.fomterv.hu/mmk/kozos-dolgaink-2017-10-10

Jól látható a közeledés az általam a balatonfüredi konferencián 2016-ban bemutatott úttípus javaslataimat tartalmazó táblázatban lévő négysávos, osztott pályás útfajtához, melynek örülök.
Az úttípusok táblázatának friss változatát alább mutatom be.

Bocsánatkérés
Előbb azonban szeretném jelezni, hogy szerintem itt van az ideje a bocsánatkérésnek. A bocsánatkérők, akik a gyorsút fogalmát kitalálták, akik segíttetek a fogalom tartalommal való feltöltésében, az egész massza torkunkon való lenyomásában, akik ezért pénzt kaptak, akik egy szakmát bevitték a zsákutcába. Ezt megtehetnék néhány mondattal, de a nevük aláírásával pl. a MAÚT hírlevelében.
Különben egy hét múlva egy más témával ugyanezt meg fogják velünk tenni.

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

Mi jellemzi a mai útkategorizálást?

1. a gyorsaságra törekvés.
   A minisztérium mintha elismerné a gyorshajtás trendi voltát és mintha jogos igényként ismerné el.




https://index.hu/sport/futball/2019/06/03/237-nel_kapott_durrdefektet_reyes_mercedese_baleset_halal_temetes/
https://444.hu/2019/06/03/237-tel-hajtott-a-halalba-tuningolt-szuperautojaval-a-spanyol-sztarfocista
Mindkét kép ugyanazt az autót mutatja, csak néhány másodperc különbséggel!
Most mindenki láthatja: tud ez a platóra tett autó lassabban is menni.
Ez az autó valamikor egy Európa-hírű futballista (Antonio Reyes) tulajdona volt, aki belehalt abba, hogy az egyik gumija kidurrant, miközben 237 km/óra sebességgel hajtott egy spanyol autópályán a Mercedes Brabus S550 típusú tuningolt autójával. Mert ugye a társadalmi elvárásnak, értékrendnek az felel meg, ha egy híres ember ilyen – nem széria - autóval, és ilyen sebességgel mozog.
A sikeres focistákat nagyon sokan tekintik mintának, példaképnek és utánozzák, miközben sokan a közlekedési morálról sipítoznak. Ezek hatása alól mintha még a minisztérium sem tudná magát függetleníteni.
A hazai hálózatfejlesztés csúcsán ezért áll a gyorsforgalmi úthálózat. Számos fejlett motorizációjú ország beéri az autópályáikon lévő max. 120 km/órás sebességgel.

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

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

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

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

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

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

   Úgymint:

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

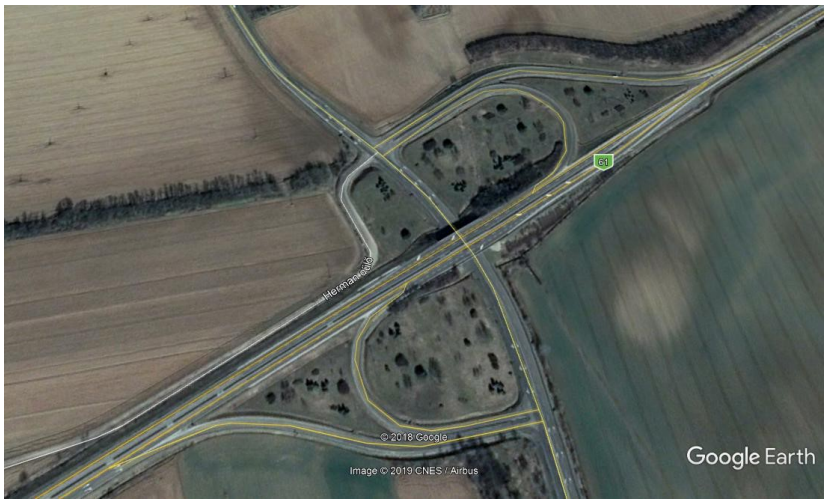
   Sokat segítene a főutak melletti kerékpárutak építése. Ma már ezek a kerékpárutak olyan szélesek, hogy amennyiben erősebb pályaszerkezettel készülnének, alkalmasak lennének a főút szervízútjának is. Szintén nagy tartalék a megfelelő mellékutak átépítése főutakká, hiszen ez a megosztást annak idején csak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

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

1. Az előbbiek feladását, a túlhaladottságuk okán.

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

11. Táblázatom újszerű oszlopaiban azon szempontokat tettem hangsúlyossá, melyeknek eddig a szükségesnél kisebb jelentőséget tulajdonítottunk:
    - az úthasználói kör szűkítési lehetősége, a lassú járművek figyelembe vétele. Mi mezőgazdaságból élő ország vagyunk, melynek járművei képtelenek nagy sebességgel haladni. Ezzel viszont állandó előzés kényszert, balesetveszélyt állítanak elő.
    - Mivel adott esetben sem a forgalomnagyság, sem az ország teherbírása nem támasztja alá az egyetlen ütemben való autópálya építést, kénytelenek vagyunk a több építési ütem lehetőségére gondolni. Az új utakat kénytelenek vagyunk két részhalmazba sorolni. Lesznek, melyekből soha nem akarunk autópályát építeni és lesz egy másik, melyből valamikor igen. Ez ugyanis két teljesen különböző úttengely geometriát jelent. Az építés akkor olcsó, ha az úttengely már az első ütemben a végleges igény szerint épül meg.
    - Sokan elfogadják azt a kijelentést, hogy kell egy lépcsőt betenni az autópálya és a főút közé, mely kevesebb az autópályánál, de több a főútnál. A baj akkor kezdődik, amikor elindul a konkretizálás, a mi maradjon el, miben kössünk kompromisszumot.
      Azonnal szinte senki sem akar semmi visszalépést az autópályától, mintha az valóban teljesen balesetmentes lenne. Ez sem igaz! Elég csak az M5 autópálya rengeteg balesetére gondolni.
      Úgy akarunk az autópályától különbözni, hogy azért az a végén autópálya maradjon, ami fából vaskarika. Azzal kell indulni, hogy az osztott pályás, 2*2-sávos út NEM autópálya, mint ahogyan a kolbász sem rétes.
      A **torzóépítés** ideális példája az M9 (61 sz. főút) Kaposvár melletti elkerülő szakasza, melyen a kétsávos főút fölött óriási autópálya csomópontok épültek már az őskorban, a majdnem nulla forgalomra, a majd egyszer jó lesz elv szerint. Szerintem ez korán beépített, kihasználatlan kapacitás, értelmetlen pénzkidobás, a tipikus holt tőke esete, amit enyhe túlzás előrelátásnak hívni. Ezek helyett a csomópontok helyett évtizedekig elég lett volna a körforgalom. A pénzkülönbségnek pedig ezer jobb helye lett volna a hálózaton! De győzött a felüljárós lobby, és vesztett a társadalom!
      Ez a rossz példa nem lehet minta az új négysávos ÚME-tervezet számára.
      Íme, két darab kétsávos hagyományos út keresztezése különszintű, autópályás csomóponttal.



A többi is igen „ambiciózus”!



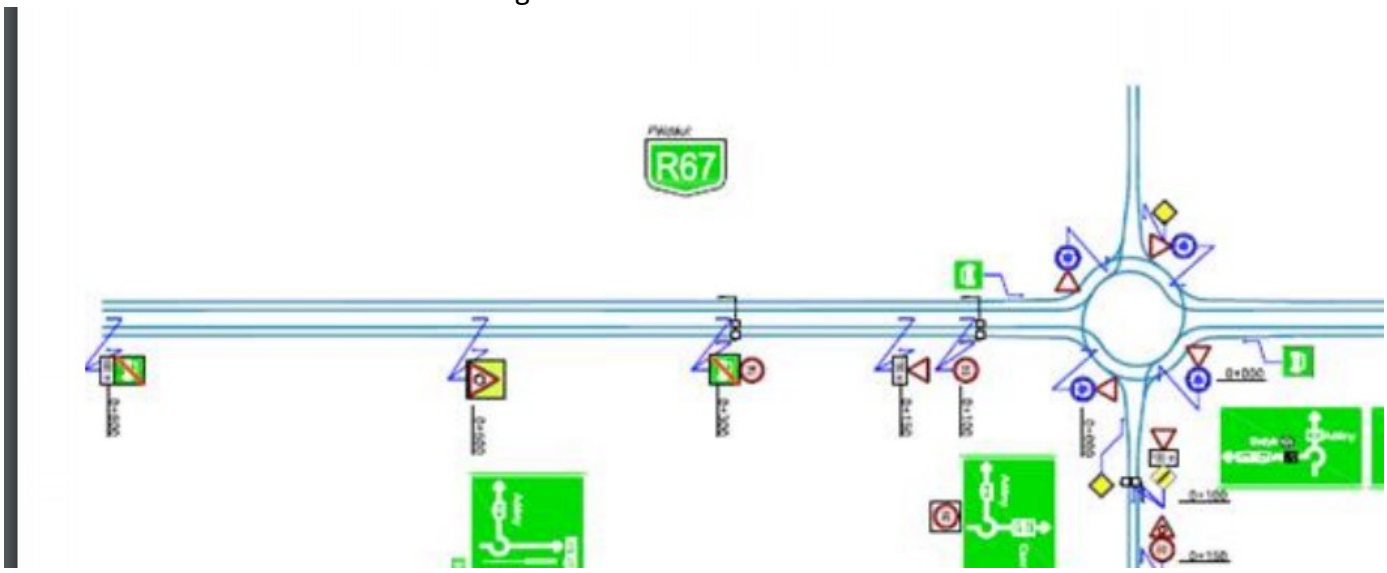


Ha őszinték akarunk lenni, látni kell, hogy az autópályák is tele vannak balesetekkel. Sokan mégis mintha a balesetmenetességgel tennék azokat egyenlővé.

- A fizikai elválasztás az egyetlen lehetőségünk a szinte mindig halálos végű „szembe irányúak ütközése” megakadályozására. Csak számolni kell! Melyik éri meg jobban: a halál vagy a középső fizikai elválasztás. Mindkettő költségelhető.
- Mára az elektronika ugyan olyan fontos eszköze a balesetszám csökkentésnek, mint az ismert hagyományos eszközök.
  A legnagyobb hibaforrást, az embert, a digitalizált, az „önvezető”, az egymással is kommunikáló autó fogja kiváltani. Az átmeneti időszakban az új autókba egyre újabb elektronikus rendszert fognak beépíteni, mint pl. a sávon tartó, vagy a ráfutást gátló elektronika. Ilyen elektronikus eszköz a sebességmérő kamera is. Mára ezek is igazolták hatékonyságukat. Ezt már nem indoklom. Én azt szeretném, ha ezek már az építés alatt beépülnének a rendszerbe, fix telepítéssel. **Különösen fontos beavatkozás lenne a többsávos**

körforgalmak behajtó ágain, a csomópontot megelőző sebességcsökkentős szakaszon!

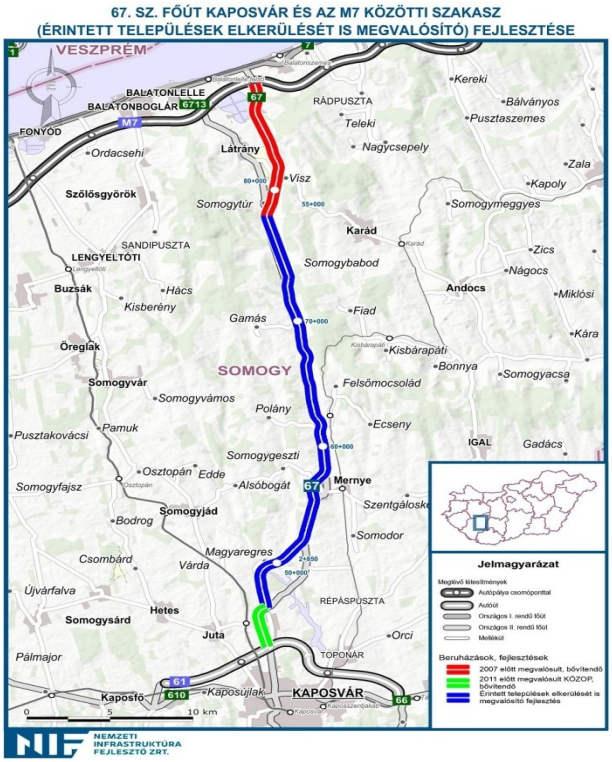
- Szeretném azt hinni, hogy ma már a csomópontok kivilágítása is teljesen nyilvánvaló mindenkinek, beletartozik az elemi igényekbe. A lengyel zarándokok buszos balesete sem lett volna annyira súlyos, ha a Balaton-parti körforgalom ki lett volna világítva. Ha másképp nem oldható meg, akkor az energia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



Most is hangsúlyozom, hogy a többsávos körforgalom nem azonos az előbbi ábrán látható turbó körforgalommal! **A modern közlekedési eszközöket használó országok gyakorlatáról az alábbi dolgozatomban mutattam be egy kis ízelítőt:**
http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=247828

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





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

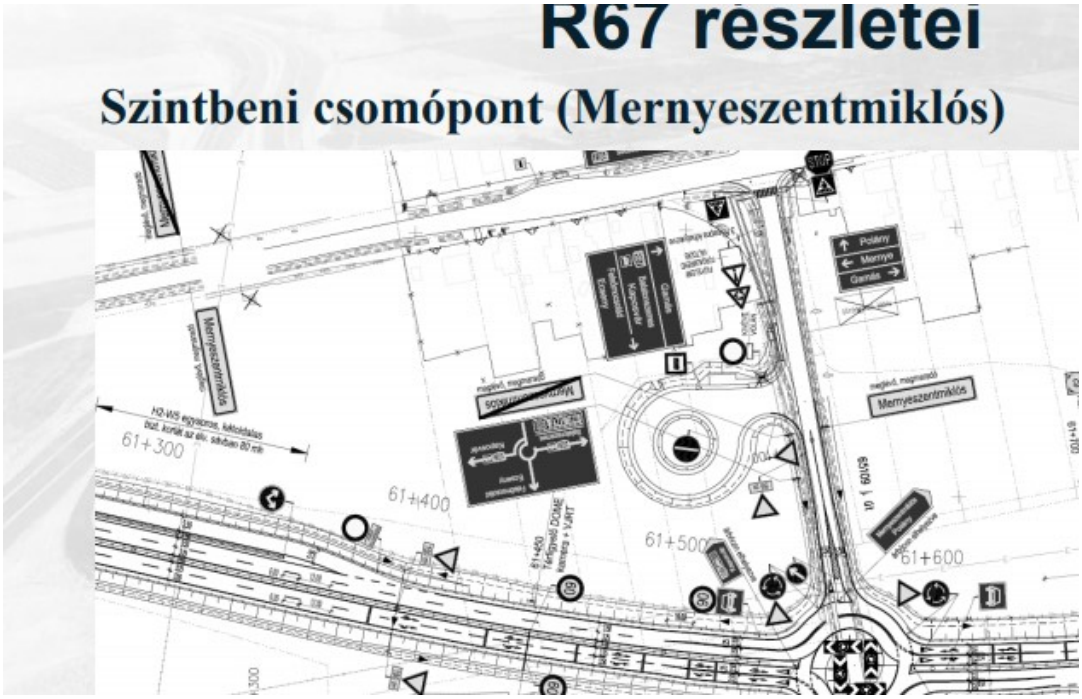
Tervezési sebesség:	110 km/h
Koronaszélesség:	20.50 m
Forgalmi sávok:	3.25 - 3.50 m
Üzemi sáv:	nincs

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

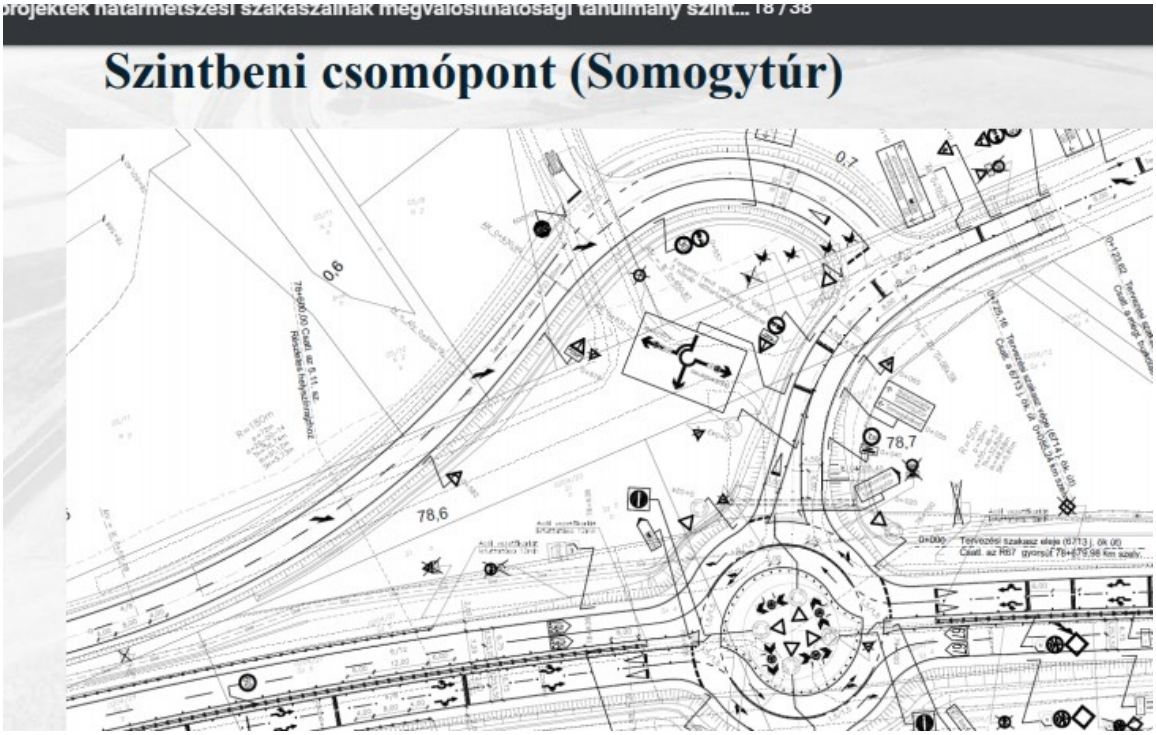
Az első (az autóút „L” alakban megy át a körforgalmon):



A második:



A harmadik:



A rajzon a körforgalom jobb oldali ága még főút, de a végleges kialakításban autóút lesz. A NIF rajzán látható, három szakasz: a zöld, a kék, és a piros. Az előadás a kék színű szakaszról szól.
A „kék” színű szakasz közbenső szakasz, mivel mind előtte, mind utána autóút épül a végleges kialakításban. Így a „kék” vonal végein lévő körforgalmak belső csomópontokká válnak.
A négysávos ÚME-tervezet szerint ez 110 km/óra tervezési sebességű autóút! Mégis lesznek szintbeni körforgalmak is ráadásul a szakaszon belül is és nem csak a végeken! Ezt kell az ÚME-tervezetbe beépíteni!
file:///C:/Users/Rigo/Downloads/Gyorsutak_r%C3%A9szletei_Horvath_20170426.pdf
Csak nem akarják ezeket visszabontani?

Újabb fejlemény:
2018. nov. 8-án az ITM a NIF-nek írt levelében módosította korábbi álláspontját az R67 úttípusára vonatkozóan. Elrendelte, hogy az a továbbiakban főút úttípusként, útkategóriaként legyen kitáblázva úgy, hogy a műszaki tartalom (a 110 km/órához tartozó úttengely geometria, a mintakeresztszelvények) ne változzon.
Továbbra sem egyértelmű a gyorsút sorsa. Vagy megszüntették, vagy nem.

Végül a javasolt úttípusokat bemutató táblázatom:

Az úttípusok, az útkategóriák, az útosztályok

az útosztály jele:	a sáv-szám:	az úttengely geometriája, azaz a tervezési sebesség (seb.): (km/óra)	a megengedett legnagyobb sebesség: (km/óra)	Lassú jármű használ-hatja-e?	Lehet-e első üte-me az autópá-lyának?	a javasolt csomópont fajta:	Kell-e az ellenkező irányú járműfolyamok között fizikai elválasztás?
az autópálya:							
AP/seb.	min. 2*2	130/120/110/100/90	130/120/110/100/90	nem	nem	különszintű	igen
a 4-sávos utak:							
4S/seb.	2*2	130/120/110/100	110/100/90	nem	igen	többsávos körforgalom	igen
4S/seb.	2*2	90/80	90/80	igen	nem	többsávos körforgalom	igen
a 3-sávos utak:							
3S/seb.	3	130/120/110/100	110/100/90	nem	igen	többsávos körforgalom	igen
3S/seb.	3	90/80	90/80	igen	nem	többsávos körforgalom	igen

Az első változatot a balatonfüredi útügyi napokon mutattam be 2016-ban. Azóta néhány helyen javítottam.
Természetesen a táblázat oszlopainak száma növelhető. Szívesen illeszteném be pl. a vadvédelmi kerítést.

Várom a kollégák véleményét!

Sajnos nem találtam arról semmit, hogy a magát közlekedéstudományinak nevező rendezvényszervezők, tehát a KTE, vagy akár a Magyar Mérnöki Kamara állást foglalt volna írásban a gyorsút ötlete ellen.
A MMK Közlekedési Tagozata még oktatta is a gyorsutat!
Nem lehet véletlen az, hogy a közutas szakma legnagyobb gondjait „alaposan megértve” fotópályázatot hirdetnek. Na, brávó

Szeged, 2019. május 29.