

Újrpozicionálás vagy a káosz elmélyítése?

dr. Rigó Mihály

ny. mérnök

A pozicionál=beállít.

<http://szinonimaszotar.hu/keres/poz%C3%ADcion%C3%A1l>

Valószínűen a „helyére tesz”, bocsánat, de: „gatyába ráz” szándékkal.

1.

A meghívó

A MMK és a KTE 2016. június 9-én szánt egy délutánt három előadásra, melyeket „Az autóutak újrpozicionálása” címmel fogott egybe. Az előadók Holnapy László, Schaffhauser Gellért, és Kovács Ákos urak voltak.

<http://www.ktenet.hu/esemenynaptar.php?view=detail&id=282>

2. Valóban helyére zökkent itt valami?

A korábbi úttípusok:

autópálya

autóút

főút

Korábban tehát az autópálya és a főút között EGYETLEN úttípus volt, az autóút, egy rendkívül fontos átmenet! A baj az, hogy lejáraták az autóút fogalmát. Ma az autóút BÁRMI lehet, amit annak neveznek ki.

Ma az autóút fogalmunk szakmánk legjobban lejáratott fogalma lett, maga az őskáosz. Erről itt írtam 2013. májusában:

http://www.mernokkapu.hu/index.php?n=5&tartalom_id=414&area=10&kulcsszo=rig%F3%20mih%E1ly

(Dolgozataim ma 5 oldalas listáját az esetleg érdeklődő olvasó itt találhatja meg:

<http://www.mernokkapu.hu/index.php?n=41>)

A mostani javaslat szerint viszont az autópálya és a főút közé bejön még három úttípus:

autópálya

„kék” autóút

„zöld” autóút

kiemelt főút, vagy emelet sebességű főút.

főút

Tényleg úgy néz ki, mint ami egyszerűbb lett?

Az előadók, és a hozzászólók is, szinte egymással versengve hangoztatták az önmagát magyarázó út elveit, azaz legyen a mainál kevesebb úttípusunk, azok egymástól legyenek minél jobban eltérőek, különbözőek, ne csak árnyalatnyiak legyenek a különbségek.

Ezek után és ezek ellenére jött ez a három új úttípus és milyen furcsa: az eddigi aggályoskodók – meghallva azt, hogy bevezetésüket maga a Kormány rendelte el – szinte pillanatok alatt napirendre tértek az ellentmondásos jelenség fölött! Annyira, hogy a délután folyamán ezek a szempontok többet már elő sem jöttek!

Tényleg kevesebb lett az úttípusok száma? Tényleg markáns a különbség az autópálya és a „kék” autóút között, vagy mondjuk a főút és a kiemelt főút között? Szó nincs róla!

A most megnyitott irány is nagyon rossz. Ha lehet kék, zöld autóút tábla, akkor ugyan miért ne találhatna ki a jövő héten piros, vagy sárga autóút táblát. Ha belegondolok, hogy hányféle szín létezik, megáll bennem az ütő!

3.

Amiről már minden hallgatónak, még az 2016. június 9-i előadás előtt, tudnia kellett volna.

Csak azokat a momentumokat tudom felsorolni, melyek számomra is elérhetőek.

3.1

„Új típusú gyorsforgalmiút-kategóriát vezetne be az NFM”

2015. augusztus 27.

„Tasó László ismertette: az M-gyorsút 2x2 sávós, fizikai elválasztással rendelkező, leállósáv nélküli gyorsforgalmi út lesz, **amelyen lehet szintbeli kereszteződés, körforgalom és a települések közelében jelzőlámpás irányítás.**”

<http://www.kormany.hu/hu/nemzeti-fejlesztési-miniszterium/infrastrukturaert-felelos-allamtitkarsag/hirek/uj-tipusu-gyorsforgalmiut-kategoriat-vezetne-be-az-nfm>

Az államtitkári sajtótájékoztató ezen mondatát szó szerint leköszölte a hazai sajtó! A mondat általam kivastagított része tehát nem félreértés! Az államtitkár MINDKÉT csomópont típust természetesnek tartotta!

3.2

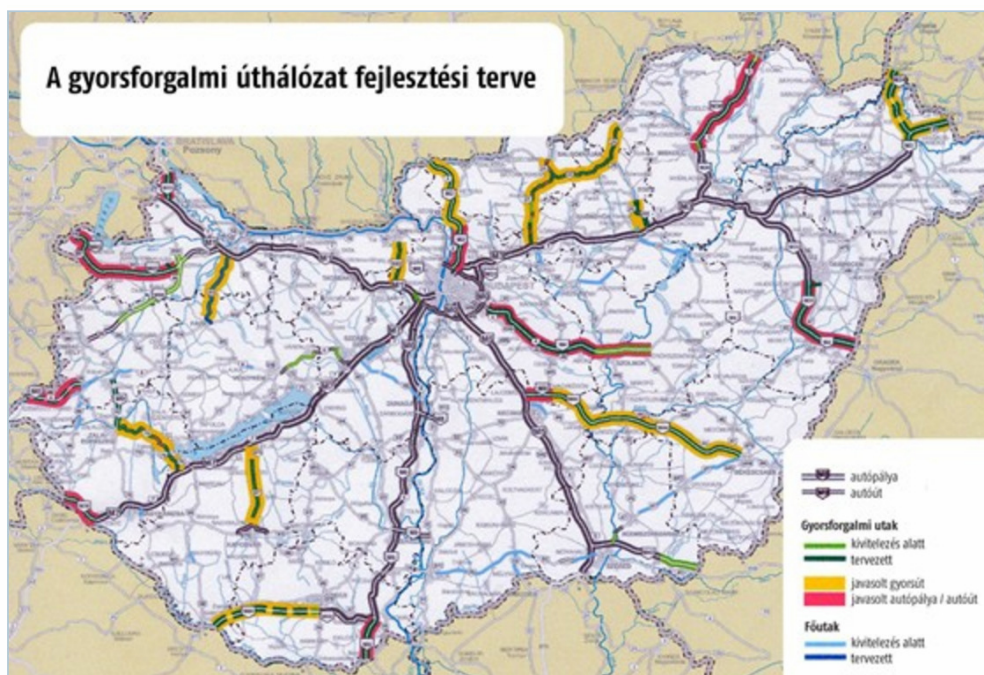
Dr. Tímár András professzor úr véleménye

2015. szept. 13.

„Politikai hibrid készül aszfaltból: a főutat kereszteznék az autóúttal. A mérnökszakma szerint emberéletekkel játszanak.”

„Agyrém, műszaki nonszensz – röviden így foglalható össze a HVG által megkérdezett mérnökök, közlekedésbiztonsági szakemberek véleménye az új gyorsforgalmiút-típus, az úgynevezett gyorsút bevezetéséről.”

„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 sávós sztrádának tervezett útból annak idején egy „fél autópályát” – egy kétszer két sávós 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.”



<http://www.pecsistop.hu/regio/hoppa-az-m60-as-is-csak-gyorsut-lesz-nem-autopalya/1360601/>

A fenti térképen sárga színűek az új úttípusú utak. Véleményem szerint a finanszírozás kényszerek sajnos nem csak a műszaki előírásainkra hatnak, hanem az egész életünkre. Messzire vezetne a kényszerek okait keresni. A forgalomtechnikai torzó annyira találó fogalma a professzor úrnak, hogy javaslom a bevezetését az alapfogalmaink közé.

3.3

Az Autóklub véleménye:

2015. szeptember 24.

A Magyar Autóklub állásfoglalása az új gyorsforgalmi útkategória bevezetésére vonatkozóan

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a gyorsforgalmi utak típusait (autópálya és autóút) egy harmadik kategóriával, a főutak és autóutak közé illeszthető új, például „M gyorsút” megjelöléssel kívánja kibővíteni.

A Magyar Autóklub Országos Elnöksége a tervezett kezdeményezést megtárgyalta és az alábbiakban kifejtett szakmai érvek figyelembevételével történő megvalósítás mellett pozitívan értékeli, valamint támogatja a Közlekedési Kormányzat úthálózat fejlesztési stratégiájának megvalósítását.

A jelenleg érvényes gyorsforgalmi út kategórián belül az autópályák és autóutak fogalomköre és műszaki paraméterei nemzetközi egyezményben rögzítettek. Az „M” betűvel jelzett (Motorway) gyorsforgalmi útkategóriába tartozó autóút az autópályától eltérően 110 km/óra megengedett sebességgel, helyenként szintbeli csomóponttal is megépíthető. A folyamatos leálló-, vagy üzemi sáv 2 km-enként kiépített leálló öblökkel, vagy teherbíró ún. stabilizált útpadkával is helyettesíthető. A tervezett „gyorsút” tehát megfelelhet az autóút előírásainak, de a leállósáv hiánya és a szintbeli csomópontok alkalmazása jelentősen veszélyezteti a közlekedés biztonságát és rontja az út használati értékét.

A szintbeli csomópontok előtti sebesség csökkentés jelzése a jelenlegi előírások szerint 800 m úthosszat igényel. Nagyon meghatározó tehát a szintbeli csomópontok sűrűsége, ezért több helyen (lassú járművek, mezőgazdasági járművek, kerékpárok, vadátjárók stb. esetén) külön szintű átvezetés szükséges. Jelenleg is üzemelnek az országban a tervezett útkategóriának megfelelő 2x2 sávós osztott pályás főutak szintbeli csomópontokkal, 110 km/órás sebesség határ megengedésével, de megkülönböztetett útkategória megjelölése nélkül.

Ebben az esetben a gépjármű vezető a főút kiépítettsége okán egy ún. „önmagát magyarázó” útszakaszon emelt szintű szolgáltatásban részesül és az előírt sebességhatárok figyelembe vételével közlekedhet. Az ily módon létesített útszakasz ugyan megszünteti a frontális ütközések bekövetkezését, de az autópályákról lehajtva a nem várt szintbeli csomópontok fokozott balesetveszélyt jelentenek mind a haladó, mind a keresztező forgalom számára.

A tervezett kiépítettség „M” jelöléssel csökkentett helyszínrajzi paraméterekkel nem más, mint egy lefokozott (lebutított) autót.

Csomópontként a „gyorsút” eleje, táblával gyors hajtásra ösztönöz, majd a csomópontok előtti kötelező lassítással zaklatottá és veszélyessé teszi a haladást. Ugyanakkor a szintbeli csomópontok sűrűsége jelentősen lerontja az átlagsebességet akár 90 km/óra alá. A városi főutak esetében az út kedvező kiépítettsége és a lakóövezeten kívüli útszakaszok esetén az 50 km/óra helyett a 70 km/óra emelt szintű szolgáltatás sok helyen megengedett, mégpedig megkülönböztetett útkategória jelölése nélkül. Véleményünk szerint a gyorsút bármilyen megkülönböztetett jelölése veszélyes, mert a szintbeli 2 sávós, többnyire ún. turbó, vagy spirális körforgalmú csomópontok bizonytalanságot és balesetveszélyes helyzetet teremtenek.

Mindezek mellett a Magyar Autóklub támogatja a Kormány közúthálózat fejlesztési célkitűzéseit, ezen belül a főutak szolgáltatási szintjének feljavítását,

de veszélyesnek és szükségtelennek ítéli a 2x2 forgalmi sávós, szintbeli csomópontokkal és csökkentett paraméterekkel lefokozott „autóutakon” bármilyen gyorsút jelölésének alkalmazását.

Közlekedésbiztonsági szempontból, az emelt szolgáltatási szintű feljavított, osztott pályás főutakat, mint jelenleg is, változatlanul főút minősítéssel, gyorsforgalmi megjelölés nélkül kell üzemeltetni.

Új útkategória jelölése a gépjárművezetők szempontjából veszélyes és szükségtelen.

Ez utóbbi esetben nem kell minden csomópontban az útkategória eleje és vége táblát kihelyezni, csak a megengedett sebesség határokat kell szabályosan jelezni.

A szükség szerinti tervezési irányelvek kidolgozása folyamán, a felvetett észrevételek alapján a jelzésrendszerre vonatkozó elképzeléseket és azok alkalmazásának indokoltságát felül kell vizsgálni.

Egyúttal megjegyezzük, hogy mélységes csalódást okoz, hogy az MO északnyugati szektorának mielőbbi megvalósítása nem jelenik meg a tervezett célkitűzések között.

Budapest, 2015. szeptember 24.

Az Autóklub jól érti: a gyorsutat az autóút és a főút közé akarják betenni.

Sajnos azt az Autóklub vezetői rosszul tudják, hogy „... autóutak fogalomköre és műszaki paraméterei nemzetközi egyezményben rögzítettek”. Ez nem igaz! Ezért lehetett ezt a fontos fogalmat ennyire lejártni! Nem akárki, hanem a saját szakmánk tette ezt!

A „... leállóság hiánya és a szintbeli csomópontok alkalmazása jelentősen veszélyezteti a közlekedés biztonságát és rontja az út használati értékét.” Igen, de csak az autópályához képest! Sajnos meg sem említik azt, hogy a gyorsút mennyivel kedvezőbb a kétsávos főútnál! Ezt is meg kellett volna tenni, mert alulról és felülről is nézni kellene a köztest!

Nagyon helyes és nagyon fontos az a megállapításuk, hogy: „Jelenleg is üzemelnek az országban a tervezett útkategóriának megfelelő 2x2 sávos osztott pályás főutak szintbeli csomópontokkal, 110 km/órás sebesség határ megengedésével, de megkülönböztetett útkategória megjelölése nélkül.”

Sajátosan keveregnek a tisztázatlan fogalmak a következő mondatukban: „Ebben az esetben a gépjármű vezető a főút kiépítettsége okán egy ún. „önmagát magyarázó” útszakaszon emelt szintű szolgáltatásban részesül és az előírt sebességhatárok figyelembe vételével közlekedhet.” Ez az „önmagát magyarázás” viszonylagossága! Ha az autós 2*2-sávos utat lát, akkor ez az út neki ugyan mit „önmagyaráz”? Semmit, mivel lehet autópálya is, autóút is, sőt még főút is ezzel a sávszámmal!

Nagyon fontos és pontos azonban az a mondatrész, melyben kijelenti: „az előírt sebességhatárok figyelembe vételével közlekedhet”. Azaz a sebességszabályozás külön fogalom az úttípustól, útkategóriától!

„A tervezett kiépítettség „M” jelöléssel csökkentett helyszínrajzi paraméterekkel nem más, mint egy lefokozott (lebutított) autóút.” Tessék mondani: az autóút ilyen alapon nem lebutított autópálya? A főút nem lebutított autóút? A mellékút nem lebutított főút? Azaz: visszaköszön az alapvető szakmai hiba, a hierarchia! Csak a király az ember! Az viszont nem, akinek a kenyerét eszi! Állítólag II. József Mozart egyik darabját azzal kritizálta, hogy „Túl sok benne a felesleges hang. Vegyen ki néhányat és tökéletes lesz.” Igen, de melyiket – szólt állítólag a válasz.

<http://kritikustomeg.org/film/30/amadeus-1984/idezetek/>

Nem ugyanígy vagyunk az úthálózattal is? Vannak fölösleges úttípusok, vagy mind egyenrangú! Mind egyenrangú! A gyógyszerek között sincs hierarchia abban az értelemben, hogy nincs egyetlen, mely mindent gyógyít. Mit ér egy szívgyógyszer egy gyomorbetegnek? Melyiket, mikor és hol!

Mi támaszthatja vajon alá azt, hogy „a szintbeli 2 sávos, többnyire ún. turbó, vagy spirális körforgalmú csomópontok bizonytalanságot és balesetveszélyes helyzetet teremtenek”. Még mindig nem tetszenek tudni, hogy ez a legbiztonságosabb szintbeni csomópont? Nem kellene a tényekkel tisztában lenni a jól hangzó Országos Elnökségnek? Nem kellett volna a szakmának már régen reagálni annak érdekében, hogy ne terjesszenek számárságot. Miért nem kezdeményezi az Autóklub azt, hogy a szintbeni csomópontokat mind a főutakon, mind a mellékutakon meg kellene szüntetni? zok nem keltenek bizonytalanságot bennük? Azok a bizonytalanságok másfajta bizonytalanságok? Azok nem balesetveszélyesek?

Megfontolandónak tartom azonban: „... veszélyesnek és sürgősségtelenné ítéli a 2x2 forgalmi sávos, szintbeli csomópontokkal és csökkentett paraméterekkel lefokozott „autóutakon” bármilyen gyorsút jelölésének alkalmazását. ... Közlekedésbiztonsági szempontból, az emelt szolgáltatási szintű feljavított, osztott pályás főutakat, mint

jelenleg is, változatlanul főút minősítéssel, gyorsforgalmi megjelölés nélkül kell üzemeltetni. Új útkategória jelölése a gépjárművezetők szempontjából veszélyes és szükségtelen.”

3.4

MMK Közlekedési Tagozat előadása is elhangzott:

„M-gyorsút”-ak kialakításával kapcsolatos szakmai kérdések, felvetések címmel. Láthattuk a gyorsút útügyi műszaki előírásának tervezetét. Előadó Lakits György volt, a MMK KT elnöke. Időpontja: **2015. szeptember 30.** volt.

<http://www.fomterv.hu/mmk/?q=kozos-dolgaink-2015-09-30>

Többször elhangzott a diktátum jelleg.

Sajnos nem tudtam elérni, hogy ez az előadás is, és a többi hasonló felkerüljön a Közlekedési Tagozat honlapjára, hogy ne csak azon kevesek hallják, akik akkor éppen ráérnek! Azt is kértem, hogy ugyanott a kritikák is megjelenhessenek. Nagyon úgy néz ki, hogy ezen bukott el ez a javaslatom. Így bár szerettem volna az előadásból idézni, nem tehettem meg.

3.5

2015. október 2-án a hallgatóság kapott egy tájékoztatást a várható konkrétumokról:



Közlekedési infrastruktúra beruházások mérnöki feladatai

„IX. Határok nélküli partnerség”

Alkalm... Magyar-szlovák közös projektek.”

Salgótarján, 2015. október 2.

Thoroczkay Zsolt

stratégiai tanácsadó, FÖBER Zrt.
elnök, KTE Közlekedésépítési Tagozat

Pontosan nem tudom, hogy a gyorsutas ÚME milyen végleges megoldásokat tartalmaz. Valószínű azonban az, hogy az új útkategóriák jellemzői nem sokban fognak eltérni az alábbiaktól. Néhány jellemzőt variálnak úgy, hogy az építés olcsóbb legyen az autópályáénál, de még gyorsforgalmi útként el lehessen adni azokat a politikusoknak, a képviselőknek.

Felvetődött az előadás egyik hozzászólójában az is, hogy van egy hátsó szándék az útdíjasítási kör kiterjesztésére, a költségvetés bevételeinek növelésére. Halkan kellene mondogatni, nehogy meghallják!

A Gyorsutak típusai

• Az „A” típusú Gyorsút:

Kisforgalmú TEN-T elem, vagy regionális, illetve részben nemzetközi hálózati szerepű nem TEN-T elem, várhatóan 10.000 - 20.000 Ej/nap közötti átlagos napi forgalommal (ÁNF) rendelkező gyorsforgalmi út.

- 22,50 méter széles korona;
- a padka 1,00 méter szélesen burkolt;
- szintbeni csomópont csak az elején és a végén lehet;
- pihenőhelyek létesítése kötelező;
- ÚHK: 4 db kábelcsatorna.






• A „B” típusú Gyorsút

Regionális hálózati szerepű nem TEN-T elem, várhatóan legfeljebb 10.000 Ej/nap átlagos napi forgalommal rendelkező gyorsforgalmi út.

- 20,50 méter széles korona;
- a padka nincs burkolva;
- jellemzően szintbeni csomópontokkal kialakított;
- pihenőhelyek létesítése nem kötelező;
- ÚHK: 2 db kábelcsatorna.

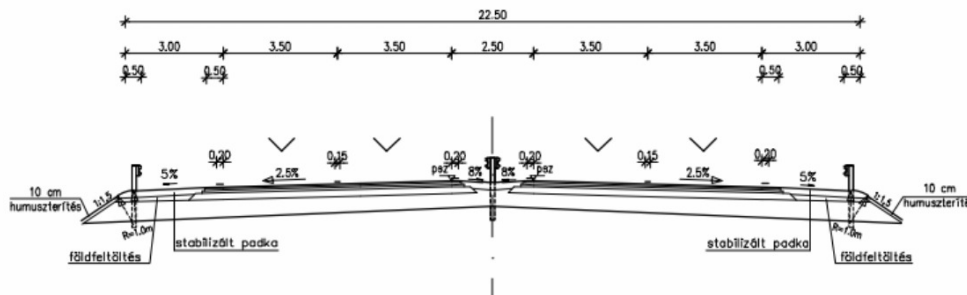
Az alábbiakban az üzemi sáv=leálló sáv

Osztottpályás utak

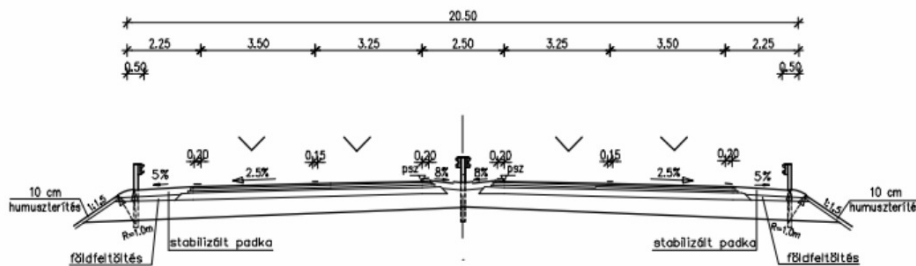
Hálózati szerep	Koronaszélesség [m]	Tervezési sebesség, V _t [km/h]	Üzemi sáv	KRESZ szerinti jelölés	Az út megjelölése
A TEN-T hálózathoz tartozó, vagy meghatározó regionális, illetve részben nemzetközi hálózati szerepű, nem TEN-T elem, várhatóan legalább 20.000 Ej/nap átlagos napi forgalommal (ÁNF)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

A „Gyorsutak”

„A” típusú Gyorsút



„B” típusú Gyorsút



3.6

2015. október 4.

„A biztonság anyagi kérdés – mondta lapunknak **Lakits György, a Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési tagozatának elnöke.** – A tervezett gyorsút, mivel kétszer két sávos és van rajta fizikai elválasztás, természetesen sokkal biztonságosabb, mint a jelenlegi főúthálózat bármely eleme. De nyilván lehet fokozni a biztonságot, és ez kizárólag pénz kérdése. Természetesen az autópálya a gyorsútnál biztonságosabb, de jelen esetben nem sztrádáról, hanem autóútról van szó.”

Igen, ez így igaz!

„A szakember kérdésünkre elmondta: a tervek szerint az M jelű utakon sem lesznek szintbeli keresztezések, bár ezt nem tervezéssel, hanem adminisztratív módon érik el. Ugyanis **a csomópontok előtt táblák jelzik majd a gyorsút megszűnését** – akkor is, ha marad a kétszer két sáv. Természetesen a keresztezések előtt sebességcsökkentő táblákat is kihelyeznek, tehát elvileg minden autós felkészülten kell, hogy érkezzon a csomóponthoz.”

Igen, ez a fejlett világ gyakorlata!

„A vezető látni fogja a sebességkorlátozást, egy autót vége táblát, rendes visszaléptetéssel, **utána pedig általában körforgalmú csomópontok következnek – jelentette ki Lakits György.** – Lakott területek közelében elképzelhető lesz jelzőlámpás csomópont, de keresztező forgalomra itt sem kell számítani. A lámpáknál szabályozott módon balra vagy jobbra kis ívben lehet majd tovább menni.

De a tervezési paraméterek szerint elsőprő többségben szabályozott, kétsávú körforgalommal találkozhatnak majd az autósok.”

<http://www.vg.hu/vallalatok/kozlekedes/megeri-e-a-vadonatu-j-m-gyorsut-az-arat-458643>

Különösen kiemelem az utolsó mondatot! Ez volt az induló állapot, amíg a sötét árnyak meg nem jelentek és elvégezték az aknamunkájukat! Vajon mivel indokolják a ficamot?

3.7

2015. október 4.

Az előbbi újságban nyilatkozott Kenderesy János is, az Autóklub alelnöke, aki korábban megyei közúti igazgatóként tisztelt kollégánk:

„Balesetveszélyesnek tartja az új útkategóriát Kenderesy János, az Autóklub alelnöke. Kenderesy szerint megzavarja az autóst, hogy lehajtva az autópályáról, egy kétszer két sávós, fizikailag elválasztott úton találja magát, azt gondolja majd, hogy itt is külön szintű csomópontok lesznek, s nyugodtan haladhat tovább. Megjegyezte: a kereszteződések kifejezetten balesetveszélyesek lesznek. **Szerintük szerencsésebb volna, ha az új utakat autóútként kezelnék – ettől még kereszteződések és körforgalmak lehetnének rajtuk, de ezeket külön táblákkal kellene jelölni, megfelelő távolságon belül.”**

<http://www.vg.hu/vallalatok/kozlekedes/megeri-e-a-vadonatu-j-m-gyorsut-az-arat-458643>

Ha összevetjük az Autóklub és az Autóklub alelnökének nyilatkozatait, akkor találunk különbségeket. Ha jól értem, akkor az alelnök úr csak azzal nem ért egyet, hogy gyorsút legyen a név, legyen az autót, melyen el tudja képzelni a körforgalmakat!

3.8

2015. október 5.

Véleményt írtam a gyorsutakról:

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

Elnézést kérek azért mert magam a nagyok közé beraktam, de ezt egyedül az időrend miatt tettem!

3.9

2015. október 30.

Van egy „1784/2015. (X. 30.) Korm. határozat az új gyorsforgalmi útkategória, a „gyorsút” bevezetéséről és alkalmazásának lehetőségeiről”, melyben:

„... felhívja a nemzeti fejlesztési minisztert, hogy gondoskodjon az érintett miniszterek bevonásával az új gyorsforgalmi útkategóriára vonatkozó jogszabályi és műszaki szabályozási környezet kialakításáról, amely során vegye figyelembe, hogy

a) vadvédelmi kerítés megépítése az új gyorsforgalmi útkategória mentén is szükséges,

b) az új gyorsút építése esetén a szintbeli keresztezések között a legkisebb távolság 15 km lehet,

c) **a szintbeli keresztezések kialakítása során a forgalmi jellemzők, sajátosságok figyelembevételével a jelzőlámpás szabályozás az elsődleges, továbbá**

d) a terveket úgy kell kialakítani, hogy a gyorsút magasabb gyorsforgalmi kategóriára (autóút, autópálya) való fejlesztésének a lehetősége biztosított legyen;
http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A15H1784.KOR×hift=ffffff4&xtreferer=00000001.TXT

Itt jelenik meg először a jelzőlámpázás mindenek fölöttisége! Kik azok, akiknek még ma is ez a véleménye? A németek hagyományosan jelzőlámpa ellenesek, de tévedtek ők már nagyot másban is, mind a múltban, mind a jelenben! **Mi az elmúlt évtizedekben majdnem mindenhová körforgalmú csomópontot építettünk mindazon helyekre, ahol a németek szerint ez elképzelhetetlen és kifejezetten rossz! A döntésünket az élet visszaigazolta! Miért lépünk akkor vissza pár évtizedet? Kik és miért tehetik ezt meg? Ez ellentétes pl. a holland, a francia, az angol gyakorlattal, melyekre időben mutattam példákat a már hivatkozott dolgozataimban. Nem igaz, hogy a döntéshozók mindezekről nem tudtak. A többsávos körforgalmaknak több fajtája is van. Kár leszűkíteni a turbóra! Sőt létezik már a legnagyobb kapacitású jelzőlámpás szabályozású turbó körforgalom is! Ennek legnagyobb hazai híve az a dr. Maklári Jenő lett, persze nem véletlenül, aki mellesleg egész életét a jelzőlámpás csomópontoknak szentelte. Ma Ő ezt a csomópontfajtát jelzős körként tiszteli és könyvet ír róla. Hogy lehetséges az, hogy a döntéshozók nem kérdezték meg őt, vagy ami még súlyosabb: figyelmen kívül hagyták a véleményét!? Még ma is lehet büntetlenül, következmények nélkül tévesen döntögetni?**

3.10

„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/?q=archive/201602>

3.11

A MAÚT honlapján gyorsút tervezése tárgyú útügyi műszaki előírás 2016. VI. 10-én még nem szerepel.

Létezik viszont „A sajtóhoz kiszivárgott Magyar Út- és Vasútügyi Társaság által készített döntés-előkészítő anyag”.

<http://www.vg.hu/vallalatok/kozlekedes/megeri-e-a-vadonatuj-m-gyorsut-az-arat-458643>

3.11

A hallgatást választották, akik vagy nem mertek megszólalni, vagy nem érte el a megszólalási ingerküszöbüket:

- a Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozata,

- a Közlekedéstudományi Egyesület,
- a Magyar Tudományos Akadémia Műszaki Tudományok Osztálya Közlekedéstudományi Bizottsága,
- a Közlekedéstudományi Intézet,
- a magyar műszaki egyetemek, benne sajnos a BME is! **Megjegyzem: én még emlékszem a dr. Nemesdy Ervin professzorságára, amikor az egyetemnek volt véleménye!**

Úgy tűnik, hogy ezen szervezetek szerint nincs az új útkategóriákkal semmi gond! Úgy tűnik, hogy kifizetődőbb a „hallgatok, mint a hal, lapítok, majd utólag megállapítom: már megint elszúrták” – mentalitás.

4.

Körforgalom és a települések közelében jelzőlámpás irányítás!
Egy furcsa átalakulás, egy nagy aknamunka következményeként

Ahogy eredetileg tervezték és ahogyan eredetileg elhangzott:

„Tasó László ismertette: az M-gyorsút 2x2 sávós, fizikai elválasztással rendelkező, leállósáv nélküli gyorsforgalmi út lesz, **amelyen lehet szintbeli kereszteződés, körforgalom és a települések közelében jelzőlámpás irányítás.**”

<http://www.kormany.hu/hu/nemzeti-fejlesztési-miniszterium/infrastrukturaert-felelos-allamtitkarsag/hirek/uj-tipusu-gyorsforgalmiut-kategoriat-vezetne-be-az-nfm>

Az újságok is rendre ezt közölték:

„... Tasó László, a fejlesztési tárca államtitkára jelentette be, hogy a minisztérium javaslata szerint az új gyorsforgalmi úttípus, az M gyorsút kétszer két sávós, fizikai elválasztású, leállósáv nélküli gyorsforgalmi út lesz, **amelyen lehet szintbeli kereszteződés, körforgalom és a települések közelében jelzőlámpás irányítás is.**”

És ahogyan a Kormányhatározatba került: „...**a szintbeli kereszteződések kialakítása során a forgalmi jellemzők, sajátosságok figyelembevételével a jelzőlámpás szabályozás az elsődleges ...**”

Jó lenne tudni azt, hogy kik vitték ennyire félre a dalt! Miféle szándékok? Miféle tudatlanság?

Tény az, hogy itthon a körforgalom az autósoknak már teljesen természetes, az idegenkedők, a kétkedők, a rettegők csak a magukat „forgalmász tudós”-nak tartók.

EI kellene utazniuk Csongrád megyébe, ahol már többsávós körforgalomból is többféle üzemel, és nagyra nyitni a szemüket!

5.

A 2016. VI. 9-i előadásokon hallhattuk

5.1

Az első előadó szerint igen nagy összegek mehetnek a jövőben az útépitésbe. A korábbi években hasonlót sem hallottunk. Ez tehát egy régen várt nagyon jó hír!

Jó lett volna írásban is megkapni a sok számot, mert így megjegyezhetetlen az, hogy miből, mire, mikor, mennyit lehet költeni.

Annyi a sokféle betűszó, hogy annak, aki ezeket napi gyakorisággal nem használja, kínai. Kár!

5.2

A második előadásból különféle felméréseket hallottunk, melyek azt igazolják, hogy a hatalmas káosz van az úthasználók fejében, amikor arra a kérdésre kell válaszolni, hogy mi is az az autóút! Ezen tényleg csodálkozni kell? Ez eddig nem volt nyilvánvaló? Ennek nincs semmi előzménye, nincs semmi oka?

Sajnos a felmérés során nem kérdezték meg a főhatóság, a megrendelők, a tervezők véleményét ugyanerről! Tartok tőle, hogy ott legalább ugyanekkora, ha nem nagyobb, káoszt találtak volna. Az autósok fejében lévő káosz csak tükörképe az előbbiek fejében lévő káosznak.

5.3

A harmadik előadás arra vállalkozott, hogy bemutatja azt, hogy a „kapott” új úttípusokat hol lehet, hol lehetne használni a mai magyar úthálózaton.

Olyan ez a helyzet, mintha egy gyógyszertár piacra dobna egy rakás új gyógyszert, majd az orvosokat megkérdeznék: tudjátok-e ezeket valamire használni?

Tetszett az az igyekezet, hogy elsősorban korábbi évek „forgalomtechnikai torzóit” igyekeznek helyrehozni.

Az előadás közben és után néhányan megpróbálták fogást találni az előadón azzal, hogy a gyorsút fogalmát kritizálták, meg próbálták kérdőjelezni a szükségességét, kikezdték a kritériumait. Az előadó kénytelen volt többször megjegyezni azt, hogy ma már nem ez a feladat, ezen már régen túl vagyunk, ez a hajó már elment! Most nem ez a feladat! A válaszok lényege: nem kritizálni, alkalmazni. Úgy, mint a legújabb foci játékszabályokat!

6.

Amiről a 2016. VI. 9-i előadáson nem hallottunk

Kik vettek részt a gyorsútra vonatkozó Kormányhatározat közutas tartalmának megfogalmazásában?

Merik-e a nevüket adni ehhez a termékhez?

Ha valaki tudja a névsort, kérem, adja közre! Még 2016-ban is el lehet bújni a névtelenségbe?

Nem kevesebb történt itt, mint az elmúlt évtizedek küzdelmeinek, és eredményes munkájának lenullázása egyetlen mondattal!

7.

A politikum és a józanság

Mivel a Kormány egyik döntéséről van alapvetően szó, a kormányellenesek ezt a ziccet sem hagyták ki a kormány támadására.

„A szakmai javaslat eredetileg az volt, hogy nevezzék „kiemelt főútnak” az új teremtményt, ám ezt elvetették, mert „a miniszterelnöki ígéretetek gyorsforgalmi utakról szóltak”

<http://hvg.hu/gazdasag/20150915> Kilometerenként egymilliardert vállaljak

Voltak vadabb mondatok is:

„A gyorsút agyrém, műszaki nonszensz”

„... ezzel csakis a miniszterelnöki ígéretetek miatt rukkolt elő a fejlesztési tárca. Szakmai érv nincs az új hibrid, a főútba oltott autóút bevezetése mellett.”

<http://civilhetes.net/a-gyorsut-agyrem-muszaki-nonszensz>

Ezt a stílust ma egyesek természetesen mondják.

Szakmai érvek nagyon régóta vannak valami hasonló érdekében!

Nagyon régóta mondogatjuk, hogy az autópálya mellé kellene egy FAPADOS SZTRÁDA! Ott, ahol a főút már kevés, de az autópálya meg túl sok! Tessék észrevenni: egyszer sem azért, hogy a sebesség növekedjen, hanem legyen nagyobb a kapacitás, legyen magasabb szolgáltatás színvonala!

A kor mérnökei nem rosszindulatúak, bosszúállók voltak, mint a mai körforgalom-radírozók, hanem koruk eredményei, készletei, eszközei alapján dolgoztak.

Nagyon fontos az, hogy:

„Nem a sztrádákhoz, hanem a jelenleg működő kétszer egy sávós autóutakhoz kell mérni az M gyorsút szolgáltatásait – mondta a Magyar Idők kérdésére a fejlesztési tárca államtitkára.”

<http://magyaridok.hu/gazdasag/biztonsagos-lesz-a-gyorsut-a-fejlesztési-tarca-szerint-17915/>

http://hvg.hu/gazdasag/20150915_Kilometerenkent_egymilliardert_vallaljak

Az is nyilvánvaló, hogy egy rendkívül eladósított ország kezd a pénzre figyelni:

„Az autópálya és az autóút mellé javasolt harmadik kategória, az M gyorsút megépítése **25-30 százalékkal olcsóbb lehet a jelenleginél** - jelentette be a közlekedéspolitikáért felelős államtitkár.”

„A gyorsút olcsóbb lenne a jelenlegi műszaki előírások alapján épülő gyorsforgalmi utaknál. A fejlesztési tárca becslése szerint legalábbis egy kilométer autópálya 2,5–4 milliárd forintból épül, az autóút fajlagos költsége 2–2,7 milliárd, ehhez képest 1,5–2,5 milliárd közé lövi be a gyorsút kilométerét.”

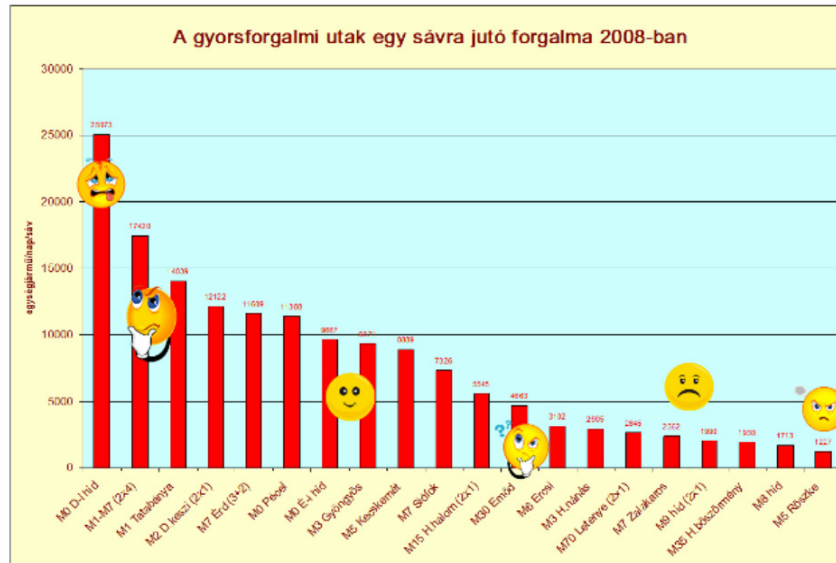
Azt is igaz, hogy:

„Tasó László elmondta, hogy a jelenlegi szabványok szerint indokolatlanul drágán épülnek olyan helyeken is gyorsforgalmi utak, ahol egyébként a forgalmi igények nem indokolják.”

http://magyarhirlap.hu/cikk/33921/Olcsobban_epulnenek_az_autoutak

Két dolgot is állít:

- az egyik a drágaság, ami nagyon igaz! Most erre nem megyek el.
- A másik pedig az építés az indokolatlan helyen, azaz: már ott is, ahol egyébként még nem is kellene! Mások is észrevették ezt a jelenséget, sőt még szóvá is tették a kihasználatlan, vagy inkább alulhasznosított autópályákat, melyek emiatt pénzügyileg holt tőkék, olyan pénz értelmetlen lekötései, mely pénzre ezer helyen nagy szükség lenne!



1. ábra: A 2008-ig átadott gyorsforgalmi utakon jellemző kapacitás-kihasználtság jól mutatja, hogy a keresztmetszeti méretezési döntések nem mindig modellszerű megalapozással születnek.

http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/Tajekoztato_osszefoglalo.170.pdf

A különbség főleg a külön szintű csomópontok és a leállósávok elhagyásából ered! Az adófizető pénze a legolcsóbb! A döntéshozó főhatóság eddig arra állt be, hogy mindenből a legbiztonságosabbat rendelje meg, BÁRMI ÁRON! Ő nem rendelhet meg kisebb biztonságút, ha tudja, hogy van még biztonságosabb, mert az állásával játszik. Bármikor takarózhat azzal, hogy ő csak jót akart, sőt a lehető legjobbat! Kerül, amibe kerül! Ez azonban egy hibás gondolkodás. Elhangzott: nyilvánvaló az, hogy az új útkategóriák egy kompromisszum a politikum és a szakmai vezetés között. Ezek elfogadása és bevezetése volt a feltétele annak, hogy a közutakra a korábbiaknál több pénz jusson. Ilyen a szép új világ! **Van az a pénz - ahogy manapság mondják! Teljesen nyilvánvaló az, hogy kényszerpályára kerültünk!**

8.

Mi a biztonság?

Azt hiszem, hogy nálunk a biztonság és főleg a kockázat fogalma sincs tisztázva!

Vajon minden autótípus biztonságos, vagy vannak köztük különbségek? Ha igen, akkor miért gyártanak, és főleg miért vesznek kisebb biztonságú autókat? Ha annyira fontos a biztonság, akkor nem csak a legújabb VOLVO-knak lenne szabad az utakon lenni? Biztonságos-e begyógyszerezve, idegesen, alkoholosan, kábítószeresen autóba ülni? Elképzelhetőek olyan utak, amelyek az előbbi bizonytalansági tényezőket is kivédik? A biztonság csak az utaknál érdekes?

A franciaországi foci EB-n garantálható a teljes biztonság? Tudják a szurkolók, hogy a stadion veszélyes hely? Mégis elmennek?

Néhány alapfogalom:

Az ember minimalizálni igyekszik a veszélyeket:

- > nem figyel közelről, hogy hogyan érkezik a cunami
- > nem lakik veszélyes üzem közelében
- > orvosi szűrésekre jár
- > óvatosan vezeti autóját.

Nehéz a biztonság mértékét mérni, minősíteni és nehéz fenntartani a megfelelő biztonságot. Mégis, az ember élete során rengeteg biztonsági szempontokat (is) mérlegelő döntést hoz.

A biztonság nem az egyetlen döntési szempont: az ember bizonyos mértékű kockázatot felvállal a biztonságon kívüli érdekeinek érvényesítése érdekében (autója legyen viszonylag olcsó, cigarettázik, kimeréskedik vitorlásával a viharos vízre, stb).

Az egyén és a társadalom biztonságának mérlegelésére szokás bevezetni a kockázat fogalmát. A kockázat a biztonságot veszélyeztető esemény becsült gyakorisága és valahogyan definiált következményeinek szorzata. A gyakoriság (különösen az igen ritkán bekövetkező események gyakorisága) általában becsléseken alapszik. A következmény mértéke sokszor nehezen jellemezhető egy egyszerű mérőszámmal, általában almát és körtét kell összehasonlítani.

Különösen nehéz az egyéni kockázat és a társadalmi kockázat összehasonlítása. Vannak kockázatok, amelyeket az ember minden további nélkül felvállal (pl. nem megy el rákszűrésre), míg kisebb kockázatokat minden összehasonlítás nélkül elutasít.

Nem lenne egy gyönyörű téma a közúti közlekedés a biztonság, a kockázat kapcsolata?

A kockázat elfogadhatósága nehéz kérdés.
Közmegegyezés tárgya, hogy hol húzódnak a határok.

Lehet relatív kockázati limiteket bevezetni, pl.

Egyéni kockázat: Az atomenergia használatából származó halálozások száma legyen kisebb, mint az összes, az emberi tevékenységből származó halálozás 0,1 %-a.

Társadalmi kockázat: Az atomenergia használatából származó rákos megbetegedések száma legyen kisebb, mint az összes, az emberi tevékenységből származó rákos megbetegedések 0,1 %-a.

Nem kellene nekünk is megegyezni valami hasonlóban, majd csak ezután döntögetni?

http://energetika.13s.hu/pub/_atomenergetika_szakirany_/Nuklearis%20biztonsag/Nuklearis_biztonsag_1_ea_Dr_Gado_Janos.pdf

Környezeti kockázat fogalma

Kedvezőtlen esemény: általában kár, vagyis meghatározott dolog eredeti állapotához képest kedvezőtlen változás

vagy

A bekövetkezési valószínűség és a kár mértékének szorzata:

$$R = P \times K$$

R: kockázat P: valószínűség K: kár mértéke

file:///C:/Users/Rigo/Downloads/Kokock_ea_0428.pdf

Érdekes módon az árvizek kárai miatt a vízügy már elindult ezen az úton. **Rájöttek, hogy abszolút biztonság nincs! Még akkor sem, ha az USA pénze a miénk lenne.** Nem lehet a gátakat a csillagos égig emelni! Szerencsére! (Kis káröröm tölt el, amikor látom, hogy bizony köztük sem hiszik el sokan, hogy nem nőnek a jegenyék az égig!)

Nem kellene nekünk is elkezdni valami ilyesmit?

Nagyon drágán épülnek a hazai autópályák, mégsem baleset-mentesek. Tessék meghallgatni egyetlen hétvége baleseti krónikáját! Baleset baleset hátán az autópályákon is. Ha még több pénzt öntene az állam ide, akkor valaki tudna baleset-mentes autópályát készíteni? Nem!

Nincs abszolút biztonság!

Főleg nem bejelentés alapján. **Ha a nagyhatalmú ember kinyilatkoztatja, akkor még a pápánál is tévedhetetlen? Tényleg csak ennyi?**

Az sem érv, hogy legyen minden keresztveződés különszintű, mert akkor a mellékutak helyére is autópályát kellene építeni.

A kerékpárosok úgy mindenestől balesetveszélyesek számítanak, mind a gyalogosnak, mind az autónak. Ki kellene őket végezni?

A kockázat fogalmának bevezetésével pontatlansága miatt értelmetlenné válna a „balesetveszélyes” kijelentés, mint ahogyan már ma is az!

A biztonság, még inkább a kockázat olyan fogalom, amelynek társadalmi megegyezésen kellene alapulni. Ne erről aztán végképp nincs szó!

9.

Hungarikum lenne?

Nem igaz az, hogy a Fapados autópálya hungarikum lenne, mert a gazdag országok is használják, sőt a környező országok is ízeletik. Ízeletik, mert a próbálkozásaikban csak rendkívül kis mértékben mernek elszakadni az autópálya tartalmától. Írjam azt, hogy csak lényegtelen dolgokban? Volt idő, amikor az autópálya és a fapados autópálya között csak a leállósáv hiánya, illetve majdnem hiánya volt a különbség. A majdnem hiányt azért írtam, mert a füves padka helyett a kivitelezők nyomatják az értelmetlen köves padkát, a kőtemetőt mindenhová.

Az angoloknál viszont vannak 2*2 sávú utak, többsávú körforgalmakkal. A nevük, az útszámuk ennek ellenére is marad mondjuk 4-számjegyűnek. Ez ugye nálunk a leprásnak számító mellékút sajátossága. Nyilvánvalóan szemléletváltás kellene.

Tényleg nem az autópályát kell lerontani, lebutítani, hanem kell az önálló útkategória.

10.

Hogy kerültünk ismét kényszerpályára? Mi vezethetett ide?

10.1

A szavazatvásárlás!

A körzet, egy település képviselője megválasztásáért cserébe ígér! **Ha kell a csillagos eget is, de főleg autópályát mindenhová.** Ha a politikusokon múlna, ebben az országban csak autópálya épülne, még a mellékutak helyére is! Gazdagodtunk is szép üres autópályákkal! A politikusnak ez semmibe sem kerül, az adófizető pénze meg a legolcsóbb, az nem számít! Mi az, hogy Kecskemétnek,

Szegednek van autópályája és Békéscsabának nincs! Hányszor hallhattuk? A Kormány ezek után megy, mert a Kormány is nyerni akar. A különbség csak annyi, hogy ők már érzik, hogy sokat akar a szarka, de nem bírja a farka! Kitaláltak valami olyasmit, mint az autópályá! Átnevezni a legolcsóbb. Így lett a Trabantból Audi! Audit kérsz? Trabantot kapsz! Nem látod, hogy ez egy Audi? A „Modern városok” program megyeszékhelyek bekötése a gyorsforgalmi hálózatba, valami ilyesmi. Kell egy olyan kategória, ami olcsóbb az autópályánál, de még rá lehet fogni azt, hogy része a gyorsforgalmi hálózatnak.

10.2

A közutas szakma impotenciája,

mivel **nem képes egy algoritmust létrehozni, meghatározni arra, hogy egy konkrét esetben műszakilag milyen úttípus a szükséges, milyen úttípus az elegendő!** Ha szakmánk feketén-fehéren igazolni tudná, részrehajlás nélkül azt, hogy egy adott esetben – bár autópályá a kérés – de elegendő egy főút, akkor tiszta lenne a helyzet: a mellékút helyére autópályát kérő képviselő nevetségessé válna. De, ha mindenáron ragaszkodik az ötletéhez, akkor kétféle kiépítés költségkülönbségét el lehetne kérni az autópályát kérő politikustól, akinek persze egy fillérje sincs erre! Lehet, hogy a mai követelőző hangja halkabb lenne.

10.3

A szakmai vezetésünk sebességmániája.

Megfigyelhető tendencia volt az elmúlt évtizedben, hogy a legkisebb beavatkozás esetén is állandóan emelni igyekeztek a megengedhető sebességmaximumot! Ez meg is jelent a sajtóban is, mint óriási vívmány! Egy példa 2015. szeptemberből, a gyorsút születése időpontjából:

„Megemelte a sebességhatárokat több autópályá és autóút egyes szakaszain a Magyar Közút Zrt. (MK). Ezekon az utakon lehet gyorsabban menni, mint korábban:

– Megszűnt a 100-as korlátozás az M0-s déli szektorában az M7-es és az M6-os autópályá közötti szakaszon, személyautóval immár 110 km/óra a határ. Hogy eddig miért volt 100? „Korábban a megállási látótávolságokra meghatározott paraméterek biztosítása érdekében került meghatározásra” – mondja a Vezess.hu kérdésére az MK.”

110 helyett 100 volt, ami már rettenetes korlátozásnak számított. Tipikusan első generációs betegség!

„– A kezdetektől 80-nal lehetett menni az M0-s északi szektorában az M2-es és a 2-es főút csomópontja között, nemrég 100-as táblákat helyeztek ki. Mivel 2012-ben a közeli Megyeri hídon is felemelték 100-ra a maximálisan engedett tempót, a korábbiaknál sokkal lendületesebben lehet itt haladni. A hivatalos indoklás szerint a 80-as korlátozás a csomópontok közelsége, az ívviszonyok és a környezeti adottságok („bevásárlóközpont által megvilágított környezet”), miatt létezett, csak hogy az elmúlt évek baleseti statisztikái, és az MK tapasztalatai alapján felemelték.

– Szintén 100-ra emelték a határt az M51-esen a kevesebb autó miatt. Az indoklás szerint áthelyeződött a tranzitforgalom az 51-es főút és az M5-ös autópályá között az M0-s 2013-ban átadott új nyomvonalára.

– Még tavaly emelték 100-ról 130-ra az M5-ös autópályá főváros közeli szakaszát.

- 130-ra ugrott a határ az M6-os autópálya egyik szakaszán a korábbi 100-ról, míg szintén Budapest mellett egy 8 kilométeres szakasz több részén 80-ról 100-ra.
- 100-ról 120-ra emelkedett az M3-as két szakaszán is a megengedett csúcssebesség.”

Csakis a gyorsítás, a gyorsítás ...

Legyen hát gyorsút, ha már annyira rinyálnak!

„Jönnek a fapados autópályák

Nem csak kitáblázás gyorsítja majd a forgalmat országszerte, hanem bizonyos utak kiszélesítése is. Erre utal a közlekedéspolitikáért felelős államtitkár meglehetősen érdekes bejelentése a múlt hétről. Tasó László szerint bővítik a gyorsforgalmi utak típusait. ...

A jóindulatú megközelítés szerint **a közlekedést gyorsító**, az autósok életét megkönnyítő döntés, ha egyre több sima kétsávos utat alakítanak át ilyenné. A rosszindulatú megközelítés szerint nincs pénz valódi autópályákra, és ezzel az olcsóbb, fapados verzióval tudja csak a kormány teljesíteni ígéretét, miszerint minden megyei jogú városnak gyorsforgalmi útkapcsolattal kell rendelkeznie.”

<http://www.vezess.hu/magazin/2015/09/02/emelkednek-a-sebesseghatarok/>

„Bővítené a gyorsforgalmi utak típusait a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium.

Épülhetnek az új utak: tényleg gyorsabb lesz a közlekedés?”

<http://m.privatbankar.hu/cikk/epulhetnek-az-uj-utak-tenyleg-gyorsabb-lesz-a-kozlekedes-284973>

Mintha minden itt csak egyedül a gyorsításra menne ki! A sajtó érzi a minisztérium görcsét és ugyanúgy reagál!

Legfőbb műszaki előírásunk – a KTSZ - is a sebességre van kihegyezve! Kell ennél jobb igazolás?

De mi az értelme? Az alábbi dolgozatomban megnéztem az egyes országok sebességszabályozási gyakorlatát:

<http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Sebessegszabalyozas-2015.pdf>

Németország kilóg mindenféle sorbon a nagy autógyárak miatt. Ki venne Audit, BMW-t, Porsche-t, ha 90-nel lehetne ballagni. A német nagyipar írja a német törvényt! Megpróbálkozott ezzel itthon a dohányipar is.

Számomra megdöbbentő volt látni azt, hogy az USA autópályáin a megengedett legnagyobb sebesség csak 100-120 km/óra. Megdöbbentő volt a másik nagyméretű ország, Kanada értéke is, mely csak 110!

A saját vezetésünk lavíroz bennünket zsákutcába!

10.4

Az autópálya mánia.

Csak az autópályára volt pénz évtizedeken át, a meglévő 30.000 km-re semmi, akkor sem, ha már járhatatlan, akkor sem, ha már visszafoglalta a természet!

10.5

Ütközések, ellentmondások az alapvető közutas elvekben. Tehát minden a közmondásunk szerint: Nem tudja a jobb kéz, hogy mit csinál a bal. Avagy, lehet-e két teljesen ellenkező értelmű dolgot egyszerre művelni. Persze erre is van magyar mondás, de ezt nem idézem, mert nem eléggé polkorrekt. Szakembereink egyik csoportja bőszen hirdeti, hogy a sebesség öl! A gyorshajtás a balesetek egyik legfőbb oka! A gyorshajtást drága mérőeszközökkel ki kell szűrni és büntetni kell! A

legfontosabb ütiügyi műszaki előírásunk, a Közutak Tervezési Szabályzata, viszont ezzel teljesen szembenemve a sebességet tartja ma is az oltáron. Minél rangosabb ebben egy út, annál nagyobb a tervezési sebesség és majd így a megengedett sebesség is! Az utak csúcsa az autópálya, ahol 130-cal is lehet menni! A továbbiakban, mint a piramisban, egyre lentebb, egyre alacsonyabb rangúak az utak, egészen addig, ahol már csak 30-cal szabad menni. Micsoda pejoratív (=rosszalló, elítélő, sértő, becsmérő, bántó) fogalom ma a mellékút! Tessék megnézni, hogy ki avat, ki ad át egy autópályát, és ki egy mellékutat! Rangoz passzintják a rangot! Sokadszorra javaslom a tervezési sebesség levételét a pedesztálról! Mindedig eredménytelenül. El kellene már dönten, hogy a két ellentétes elv közül melyiknek engedünk! Egyszerre és együtt e kettő itt sem megy!

10.6

A hierarchia mindenütt és mindörökké!

Az uszodában a ruhás kabinokat számozzák. Elő nem fordulhat, hogy az első tíz kabin kiemelt! A szám nem rangsorol, a szám csak azonosító. Az emberek neve is azonosító. Ha a társadalmi hierarchiát akarták nyilvánvalóvá tenni, akkor elétették a gróf, herceg, a méltóságos úr, kegyelmes úr, stb. kitételeket. Ugyanezt a gyakorlatot kellene az utaknál is követni. Nem csodálkozna senki akkor azon, hogy egy elsőrendű főútnak kisebb a forgalma, mint egy 4-számjegyű mellékútnak. Nem, mert amikor a rangokat osztogatták az utak között, még egészen más világ volt.

10.7


A tervezett káosz!

Egy csemege a közelmúltunkból. A forrásom az alábbi kiadvány, melynek készítői nagynevű szakembereink. Sajnos azonban nevüket adták az alábbi útkategóriákhoz! Valamennyien ismerik az önmagát magyarázó út elvét is, és mégis! Figyelem: a gyorsútról még szó sem volt! Az alábbi úttípusokat, útkategóriákat 2010. októberben tették közzé, minden hatalmasság jóváhagyásával! Sajnos még nem vonták vissza!

Tervezés: 2009

NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM

AZ ORSZÁGOS GYORSFORGALMI- ÉS FŐÚTHÁLÓZAT NAGYTÁVÚ TERVE ÉS HOSSZÚ TÁVÚ FEJLESZTÉSI PROGRAMJA CÍMŰ MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT 2. FÁZISA
A nagytávú terv- és hosszútávú program-javaslat TÁJÉKOZTATÓ ÖSSZEFOGLALÓ



Tervezési konzorcium:

Unitel COWI KÖZLEKEDÉS

2010. október

Egyeztetési változat

MEGRENDELŐ KKK RÉSZÉRE I:

F. osztályvezető: Zeman László
Osztályvezető: Berg Tamás
Osztályvezető: Falméri Béla

NFM részére I:

szakmai tanácsadó: Ajtay Szilárd

IRÁNYÍTÓ BIZOTTSÁG:

Lennert János (NFM)
Ajtay Szilárd (NFM)
Dr. Román Péter (NGM)
Gyarmati Edit (BM)
Berg Tamás (KKK)
Dr. Vörös Attila (KT)
Mayer András (NF)
Gubányi Kleber József (NFU)

KORÁBBI IRÁNYÍTÓ BIZOTTSÁG:

Thörcsöky Zsolt (KHEM)
Ajtay Szilárd (KHEM)
Berg Tamás (KKK)
Falméri Béla (KKK)
Batta Gábor (NF)
Albert Gábor (KT)

FÜGGETLEN MINISZTERI SÉGBIZTOSÍTÁSI SZAKERTŐ:

Trafficon Kft. részére I: dr. Toth László

ATERV KÉSZÍTŐ I:

UNITEE 93 Zrt. részére I:
M. szakmai igazgató: Keresztes László
Felelős projektvezető: Mátai József
Tervezők: Zentay Zsolt
Szilkey László
Kovács Dániel

COWI Kft. részére I:

Ügyvezető igazgató: Lehoczki Zsuzsanna
Felelős projektvezető: Perjés Tamás
Tervezők: Sz. Ke. Bálint

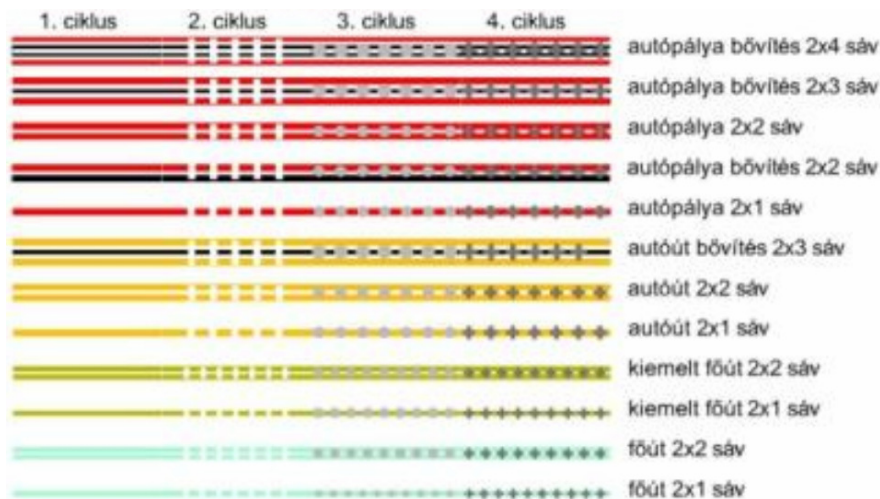
Uti Gábor
Horváth Balázs
Rausz Attila
Balogh Zsuzsanna
Kocsis Tamás

KÖZLEKEDÉS Kft. részére I:

Ügyvezető igazgató: Várady Tamás
Felelős projektvezető: Dobrocsi Tamás
Tervezők: Kelen Csaba
Antoni Zsolt
Fehér Gergely
Marczingós Tamás

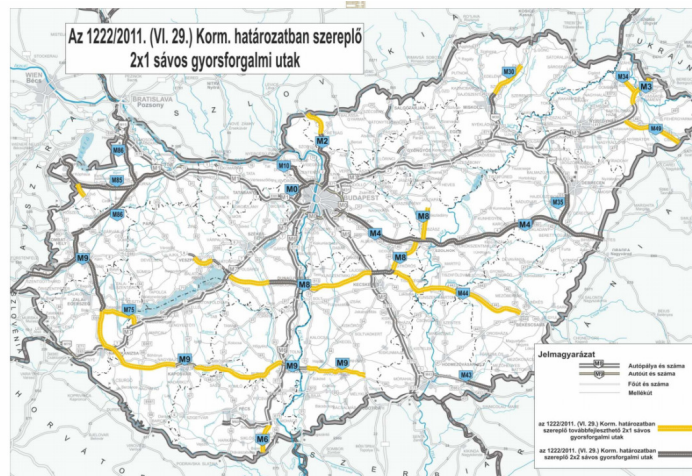
UTIBER Kft. részére I:

Tervezési igazgató: Lakits György
Felelős projektvezető: Puskás Ottó
Tervezők: Parádi Zoltán
Toth Patrícia
Fleisz Bálint



http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/Tajekoztato_osszefoglalo.170.pdf

Az autópályás úttípusokkal most nem foglalkozok. Egy csak a kivétel: „autópálya 2*1 sáv”-val! Nem ezt hívják esetleg a normális világban kerékpárútnak? Hogy ez miféle állat lehetett volna, szerencsére nem volt idejük megépíteni. Remélem ugyanis, hogy ezeket a retteneteket már elfeledtük. Az sem világos, hogy miért lenne szükség 2*3 sávú autótűra, ha van, vagy lehetne helyette autópálya? Hogyan létezhetne a 2*3 sávú autótű egyszerre a 2*2 sávú autópályával? Aztán itt van a 2*1 sávú autótű! Borzalom! Az érdekesség, hogy ez a borzalom élt legtöbbször ebben a beteg légkörben. Hiszen született kormányhatározat is, mely megadta az alkalmazási, a bevetési helyeket is:



A sárga vonalak a „2*1 sávú gyorsforgalmi utak”!

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

Értelmetlen a kiemelt főút két kategóriája is, hiszen alatta ugyanaz megjelenik főútként is! A kiemeltség szinte minden esetben egy kis sebességemelést jelentett, miközben meg amúgy szenvedünk a nagy sebességtől – a következetesség jelégre írva!

11.

Mi a csoda az önmagát magyarázó út?

Úgy írnám, hogy olyan út, amelybe beépítik a jelzőtáblák információit.

Eddig a jelzőtáblákkal írtuk elő az út használati módját, régen forgalmi rendnek hívtuk.

A hollandok próbálkoztak azzal, hogy elhagyják a táblákat és az úton való viselkedést, pl. a használati sebességet, az autósok az útra nézve kell tudni megállapítani. Szó nincs tehát arról, hogy az út tényleg magyarázkodna.

Fontos az, hogy ahogyan a jelzőtáblánál, úgy az önmagát magyarázó útnál sincs más csak a betartási szándék! Ha ez nincs, akkor az önmagát magyarázó út is csak annyit ér, mint a figyelmen kívül hagyott jelzőtábla.

Egy példa:

az ókorunkban volt a záróvonal, egy folytonos vonal, melyen nem volt szabad még érinteni sem, nemhogy keresztezni. Miután sokan figyelembe sem vették a záróvonalhoz kötődő előírásokat, a „forgalmi tudósok” azt hitték, hogy meg kell duplázni a záróvonalat. Volt, aki betartotta, volt, aki nem. Tehát az intézkedés semmit sem ért, mert oda jutott, ahol a szimpla záróvonal volt.

A hollandok tovább emelték a tétet: a két záróvonalat eltávolították egymástól és a két vonal között teljes szélességben zöldre festették. Majd hátradőlve azt mondták, hogy ez az önmagát magyarázó út!

Naiv emberkéék, akik tévedtek!

A világ nagy részén a zöld a szabad valamit csinálni színe! Tehát volt olyan autós, aki azt hitte, hogy kapott egy keskeny zöld sávot arra, hogy előzéskor rámeheessen.

De majd mi megmutatjuk! Mi a zöld helyett pirosra festettük a sávot, ha jól tudom az M70-esen is és az M2-esen is. Jó sok pénzért. A kamionosaink szintől függetlenül vígan átmentek rajta, vígan előzgettek rajta, ha előttük cammogott egy lassú jármű.

Ha azt akarják, hogy a tehenek ne menjenek át egy szomszédos lucernásba, akkor villanypásztort húznak ki. Ez ugyan vékony drótcoska, nem olyan, mint hollandus találmány, de jól megcsípi a tehenet. Na, ez már igen! Ez már fáj, ez már hat. Így már nem a drót, hanem a tehen magyarázza önmagának, hogy arra nem szabad menni. Ez már valóban hatásos! Hatásos, mert a szabálysértőre negatív a hatás, mert van következménye a szabályszegésnek! Amíg nincs, csak mese az egész!

Magyarul nálunk ez a holland vívmány nem vált be, de mi ettől függetlenül, a tényektől nem zavartatva, fújjuk az önmagát magyarázó út értelmetlen ideológiáját.

A hollandok azt hitték, hogy a vastag sávból tudni fogja az autós a max. sebességet. Azt mondjuk: a mi fajtánk nem szabálytisztelő. Építettek egy önmagát magyarázó szakaszt a normatisztelő németeknél. Az átadás után a németek jócskán meghágták a sebességi előírást. Majd tettek egy próbát: telerakták a szakaszt sebességmérő kamerákkal. Mit ad Isten? Rögtön betartották az előírt sebességet! Nem a hókusz-pókusz miatt, hanem a kamerákkal járó büntetés miatt. Azaz a villanypásztor – effektus lépett működésbe, hogy nevezzem így a dolgot.

Még valamit: a hollandok leszedték ugyan a nagyon egyértelmű, a sebességmaximumot megadó jelzőtáblákat, de minden hektométer táblára felírták ezt az értéket! Jó, nem?

Nálunk viszont ez ideológia szintre emelkedhetett! Már semmit sem ér valami, ha nem magyarázza önmagát.

Ha felmegyek egy útra és azt látom, hogy a megengedett legnagyobb sebesség 100, akkor ez miért nem egyértelmű? Mitől bonyolult ez? Mi miatt kell ezt felrúgni? Olcsóbbnak biztosan nem olcsóbb! Miért jó az, ha drága információközlést hagyják figyelmen kívül az autósok, mintha az

olcsóbbal tennék ugyanezt? Mi miatt lenne hatékonyabb információközlés ez? Van olyan információ, amit a jelzőtáblákkal nem, csak az útszélességgel, a burkolati jelekkel tudunk átadni?

Nagyon közel vagyunk ahhoz a pillanathoz, hogy valamennyi közúti jelzőtábla az elektronika segítségével megjelenjen a gépkocsiban, a vezető orra előtt, akár takarja a jelzőtáblát valami, akár nem! Akkor ugyan miért választanánk a legdrágább megoldást, az építéssel járó?

Attól sem vagyunk már messze, hogy az autó számítógépe kikényszerítse az útszélességek betartását minden áron. Akkor is, ha tövig nyomja a vezető a gázpedált, a számítógéppel vezérelt motor megtagadja az agyatlan vezető utasítását. Azt írom: lejárt az ideje az önmagát magyarázásnak!

12.

A megbocsátó, megbocsájtó út

Szeretnék az előbbinél egy sokkal fontosabbat ajánlani ismét. Ez a megbocsájtó út! Természetesen itt sem az út tesz valamit, hanem az előrelátó ember, aki az út környezetét úgy alakítja ki, hogy a szabályok ellen vétő autósok minél nagyobb esélye legyen megúszni a súlyos sérülést, vagy a halált. Ha pl. leszalad a burkolatról, akkor ne zuhanjon bele egy szakadékba, amit ma ároknak csúfolnak! Bővebben itt:

<http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Megbocsatobb.pdf>

Évek óta házalok a fogalommal, de nem kell senkinek. Helyette jön az előbbi felkapott fogalom, ami egy blöff.

13.

Véleményem a szerintem helytelenül értelmezett hálózatiságról

Az egyik hozzászóló a hálózat fontosságát hangsúlyozta. Szerinte a gyorsút nem jó útkategória, mert nem fog soha létezni egy gyorsút hálózat. Véleménye szerint valószínűen létezni kellene egy autópálya, egy autóút, egy főút, egy mellékút hálózatnak, egymás mellett.

Dicséretes a dologban az, hogy homogenitásra törekszik. Ez a homogenitás azonban a mintakeresztszelvények homogenitása. Magyarul: Budapesttől Nyíregyházáig csak egyfajta úttípus a megengedett! Ha egy vonalon elindul egy autópálya, akkor az a világ végéig – ezen logika szerint – autópályaként kell kiépíteni, bármekkora is rajta a forgalom.

A korábban már emlegetett dolgozataimban példákat hozok fel arra, hogy a fejlett országokban egy vonalon nagyon is eltérő úttípusok is előfordulhatnak.

Ezért javaslom egy ideje azt, hogy helyes a homogenitás, de ne az úttípusban, hanem a szolgáltatási színvonalban legyen azonosság egy vonal mentén.

Azaz mindig az az úttípus legyen megépítve egy rész-szakaszon, amellyel az előre eldöntött szolgáltatási színvonal biztosítható.

Ha egy szakaszon a szolgáltatási színvonal visszaesik, mert odatelepült egy gyár és megnőtt a forgalom, akkor ott be kell azért avatkozni, mondjuk egy másik úttípus bevetésével, hogy az eredeti homogenitás visszaálljon!

14.

Mitől van egy bizonyos szolgáltatási szint?

Az egyik kedves képem alapján kérdezem: talán az úttengely geometriájától? A megengedett maximális sebességtől? Az út melletti létesítmények fajtájától? Az utat használó autók típusától? Az út feletti felhő típusától? Szerintem a forgalmi sávok számától!

Egyre inkább ugyanez lesz nálunk is a helyzet. Egyre inkább meghatározó nálunk is a sávszám és a csomópont típusa lesz!



15.

Tényleg nem releváns a forgalom nagysága?

A releváns=fontos, lényeges, meghatározó.

<http://idegen-szavak.hu/relev%C3%A1ns>

A harmadik előadás során többször elhangzott, hogy az úttípus választásnál a forgalom nagyság nem fontos, nem lényeges, nem meghatározó.

Én ezt súlyos hibának tartom, és pont az ellenkezőjét vallom. Éppen fordítva képelem el azt a világot. Én a forgalom nagyságból indulnék ki és ehhez keresném ki azt a legolcsóbb úttípust, amellyel az előre megválasztott szolgáltatási szint biztosítható!

Lehet, hogy megfertőzött a Fodor Árpai által szorgalmazott értékelemzés tudománya (Value Engineering), mely nekem nagyon szimpatikus! Vállalom! Kívánom, hogy ez a szemlélet minél több közutast töltsön el. Ezt régen úgy hívták, hogy JÓZAN PARASZTI ÉSZ! Az úttípus választásnál az igény maga a kiválasztott szolgáltatási színvonal. Csak tiszta kézzel és fejvel!



Két alapelehetőségre emlékszem:

- egy valamikkora pénzből kihozni a legjobbat,
- egy valamit létrehozni a legolcsóbban.

A mi esetünk most a második sor szerinti.

Ehhez a folyamathoz persze kellene egy fix algoritmus a különböző úttípusok szolgáltatási színvonala meghatározásához. El kellene dönteni minél előbb, hogy ó-e nekünk az amerikai HCM, vagy esetleg jobb a német megfelelője, netán kell egy magyar fejlesztés!

Az út egy szolgáltatás! Ha pedig az, akkor egy pillanatig sem lehet mellékes a szolgáltatás színvonala. Akinek szolgáltatunk az az úthasználó, azaz a forgalomnagyság!

16.

Néhány olyan eltérés, melyet itthon is hasznos lenne átvenni

16.1

Az autóút tábla nálunk egy úttípust jelent, míg a fejlett motorizációjú országokban csak azt jelöli, hogy kik lehetnek, kik nem lehetnek úthasználók. A lassú járműveket tiltják le.

16.2

A főút és a főútvonal tábla nálunk is két különböző dolgot jelent, de valójában a tábla nem vált el eléggé az úttípustól. A jelzőtábla csak azt jelenti, hogy olyan úton haladok, amelyre ráhajtani csak a nekem járó elsőbbség megadása után hajthat fel más.

16.3

Minél előbb szét kellene választani az úttípust a sebességszabályozástól! Ne függjön a max. sebesség a sávszámtól. Nálunk az lenne a fontos, hogy a sávok számának növekedésekor ne legyen kötelező automatikusan emelni a max. sebességet! A sebességszabályozás jelzőtáblái a legegyszerűbb jelzőtáblák, semmi értelme azokat mással helyettesíteni.

17.

Van még kármentési lehetőség?

Úgy hallottam, hogy az új útkategóriákat a KRESZ-be még nem vezették át. Nekem reményt ad az is, hogy a kormányhatározatban fontosabbnak tartották a körforgalmak teljes kiirtását betenni, mint azt meghatározni, hogy mi legyen az új útkategóriák fogalmának tartalma. Látszik a megfogalmazókon, hogy nagyon bejött nekik a régen várt elégtételre, a körforgalmak eltüntetésére! Ehhez képest nem számított semminek az, hogy mit is jeleneten ezek az új fogalmak! Furcsa az a

szabályozás, mint ez a kormányhatározat is, mely azzal foglalkozik, hogy mit nem, ahelyett, hogy pontosan leírni azt, hogy mit igen!

Ezért javaslom:

17.1

A körforgalmakra vonatkozó tilalom esetén megmutatni a Kormánynak a félrevezetésüket, a félretájékoztatásukat! Ezután visszaállni minél előbb arra, amit az államtitkári tájékoztató erről tartalmazott. Ezzel egy időben kérem megnevezni a félrevezetőket.

17.2

Javasolom elhagyni a kiemelt főút kategóriát.

17.3

Javasolom azt, hogy csak egyetlen autópálya kategória legyen kék színnel, de azzal a tartalommal, amelyet ma a zöld autópályának tulajdonítanak.

18. Milyen úttípusokkal oldható ez meg?

A több helyen bemutatott úttípusaim a forgalmi sávok számán és a csomópontok fajtáin – így az út szolgáltatási szintjén - alapulnak.

Az úttípusok, az útkategóriák, az útosztályok									
az útosztály jele:	a sáv-szám:	az úttengely geometriája, a tervezési sebesség: (km/óra) (seb.)	a megengedett legnagyobb sebesség: (km/óra)	Korlátozott-e a hozzáférés?	Autópálynak kijelölhető-e?	a javasolt csomópont fajta:	Kell-e az ellenkező irányú járműfolyamok között fizikai elválasztás?	Fix sebességmérő kamerák már az építéskor 2-3 km-enként telepítendők-e?	Ki kell-e a csomópontokat világitani?
az autópálya:									
AP/seb.	min. 2*2	130/120/110/100/90	130/120/110/100/90	igen	nem	különszintű	igen	lehetőleg	nem
a 4-sávú utak:									
4S/seb.	2*2	130/120/110/100	110/100/90	igen	igen	többsávú körforgalom	igen	igen	igen
4S/seb.	2*2	90/80	90/80	nem	nem	többsávú körforgalom	igen	lehetőleg	lehetőleg
a 3-sávú utak:									
3S/seb.	3	130/120/110/100	110/100/90	igen	igen	többsávú körforgalom	igen	igen	igen
3S/seb.	3	90/80	90/80	nem	nem	többsávú körforgalom	igen	lehetőleg	lehetőleg
a 2-sávú utak:									
2S/90	2	90/80/70	90/80/70	nem	nem	körforgalom	nem	lehetőleg	lehetőleg
2S/70	2	90/80/70	70	nem	nem	jelzőtáblás	nem	nem	nem
az 1-sávú út:									
1S	1	90/80/70	70/60/50	nem	nem	jelzőtáblás	nem	nem	nem

A jobb olvashatóság miatt kettévágtam a fenti táblázatot. A bal oldali rész:

Az úttípusok, az útkategóriák, az útosztályok					
az útosztály jele:	a sáv-szám:	az úttengely geometriája, a tervezési sebesség: (km/óra) (seb.)	a megengedett legnagyobb sebesség: (km/óra)	Korlátozott-e a hozzáférés?	Autópálynak kijelölhető-e?
az autópálya:					
AP/seb.	min. 2*2	130/120/110/100/90	130/120/110/100/90	igen	nem
a 4-sávú utak:					
4S/seb.	2*2	130/120/110/100	110/100/90	igen	igen
4S/seb.	2*2	90/80	90/80	nem	nem
a 3-sávú utak:					
3S/seb.	3	130/120/110/100	110/100/90	igen	igen
3S/seb.	3	90/80	90/80	nem	nem
a 2-sávú utak:					
2S/90	2	90/80/70	90/80/70	nem	nem
2S/70	2	90/80/70	70	nem	nem
az 1-sávú út:					
1S	1	90/80/70	70/60/50	nem	nem

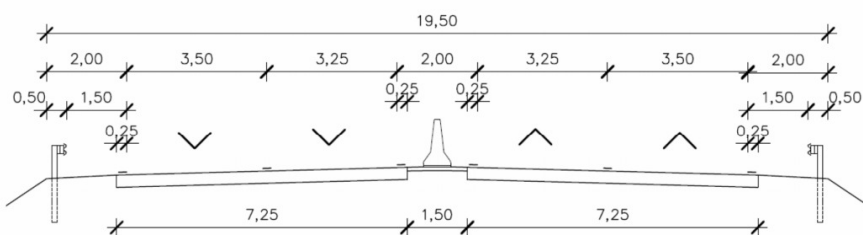
A jobb oldali:

Az úttípusok, az útkategóriák, az útosztályok				
az útosztály jele:	a javasolt csomópont fajta:	Kell-e az ellenkező irányú járműfolyamok között fizikai elválasztás?	Fix sebességmérő kamerák már az építéskor 2-3 km-enként telepítendőek-e?	Ki kell-e a csomópontokat világítani?
az autópálya:				
AP/seb.	különszintű	igen	lehetőleg	nem
a 4-sávós utak:				
4S/seb.	többsávós körforgalom	igen	igen	igen
4S/seb.	többsávós körforgalom	igen	lehetőleg	lehetőleg
a 3-sávós utak:				
3S/seb.	többsávós körforgalom	igen	igen	igen
3S/seb.	többsávós körforgalom	igen	lehetőleg	lehetőleg
a 2-sávós utak:				
2S/90	körforgalom	nem	lehetőleg	lehetőleg
2S/70	jelzőtáblás	nem	nem	nem
az 1-sávós út:				
1S	jelzőtáblás	nem	nem	nem

Szimpatikus a szűkített 4-sávós út mások által javasolt méreteivel:



2x2 szűkített



Köszönöm a finom kávékat és a barátságos beszélgetéseket! Sok hasonló beszélgetés kellene minél több mérnök kolléga bevonásával!

Szeged, 2016. június 11.