

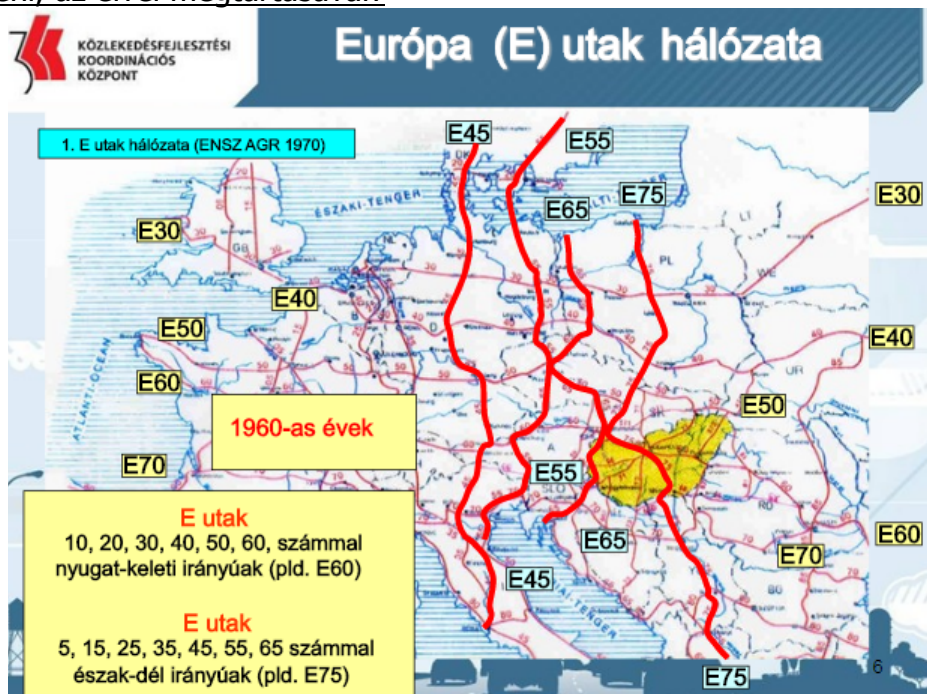
## A Via Carpatia nyomvonalának torzítása

dr. Rigó Mihály  
ny. mérnök

Írásom egy közel 1700 km hosszú gyorsforgalmi úti nyomvonal lehetőségeiről és **még inkább egy jó, egy eredeti ötlet tönkretételéről szól.**

Ez az útvonal országokon át halad(na) nagyjából észak és dél irányában, a Balti- és az Adriai-tenger között, átszelve Magyarországot is. A nyomvonal S (lengyel), R (szlovák), M (szerb) jelű úttípusokból áll a szomszédos országokban, amelyek nagyjából a mi gyorsutunknak, vagy egy feljavított főútnak megfelelő útkategóriák, tehát az autópálya alatti szintek.

Milyen a meglévő európai gyorsforgalmi úti hálózat, amelyet értelmes lenne kelet felé kiterjeszteni, az elvei megtartásával?



<http://slideplayer.hu/slide/2195816/>

A rajz szerint a fejlett Nyugat-Európában a gyorsforgalmi úthálózat rácsos (grid) szerkezetű. Itthon használjuk ugyanerre a raszteres elnevezést is.

Két részhálózat, részhalmaza van. Az egyikbe a kelet-nyugat irányúak tartoznak, melyek jele 0-ra végződik, pl. E40.

A másik alrendszer pedig az észak-déli irányú utak részhálózata, melyek jele mindig 5-re végződik, pl. E75. Ezeket az előbbi rajz piros színnel kiemeli.

Mivel mostanra a nyugati gazdasági modell kiterjeszkedett már a mai orosz határig, itt az ideje, hogy a bevált európai úthálózati rendszert is tovább vigyük kelet felé.

A dolgozatom egy darab észak-déli irányú úttal foglalkozik, mely az előbbi rendszerbe beilleszthető.

**Magyarország Közép-Európa legközepén, annak a szívében fekszik, a hadak útján. Nekünk ennek megfelelő úthálózat kell.**

Ha igaz az, hogy az úthálózat a gazdaság nevű test érhálózata, akkor a mostanság előállt V-4 nevű ország-csoportnak hiányoznak az ehhez szükséges erei.

Sajátos a V-4 országok elhelyezkedése, hiszen térben egymás alatt és fölött vannak: Lengyelországtól délre Csehország, attól délre Szlovákia, végül még délebbre Magyarország. **Itt az észak-déli iránytermészetes irány! Az úthálózatnak követnie kellene a természetes irányt.**

**Sajnos Magyarországon még nem történt meg az úthálózati rendszerváltás sem.** Miközben megváltozott itthon a gazdaságfilozófia, a gazdaságpolitika, mások lettek a szövetségi és kapcsolódási rendszerek, valami miatt az alaphálózatunk ugyanaz ma is, mint régen, mely egy teljesen másfajta világ érdekeit, céljait szolgálta ki.

Európa közepéhez már nem illik a pókhálós rendszer, közepén a minden értéket leavadászó Budapesttel, mely a Monarchia idejéből maradt, ragadt ránk, mellyel, Béccsel rivalizáltunk sok pénzt beáldozva, mégsem értük utol soha!

A sugaras-gyűrűs rendszer kiszolgálta az ország fővárosát a magyar vidék életerejének kiszívásában. Magyarország 2-3 részre szakadt a nagy különbségek miatt.

Egy nagy vízfej lett a főváros, melynek terhére van a saját vidéke, és a vidéknek terhére a fővárosa. Városállam lettünk.

A rettenetes különbség a KSH szinte bármely mutatója alapján igazolható. Ez tény!

**Elemi érdekünk ezért a magyar vidéknek is esélyt adó rácsos rendszerre való átállás.**

Véleményem szerint – látva a szomszédos országok úthálózatát, és azok fejlesztését – kialakítható lenne 3 darab észak-déli gyorsforgalmi út a Balti- és az Adriai tenger között.

A három út Lengyelország nyugati szélén, a közepén és a keleti szélén indulna. Ez a 3 vonal szinte minden országon ugyanígy átvezethető.

A három nyomvonal elemzésével az alábbi dolgozatomban foglalkoztam:

[http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/V4\\_E-D\\_m.pdf](http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/V4_E-D_m.pdf)

A dolgozatom ezek közül a Lengyelország keleti határához közelivel foglalkozik most. A rácsos jelleg azonban megengedi a hálózat tetszőleges, bármikori sűrítését.

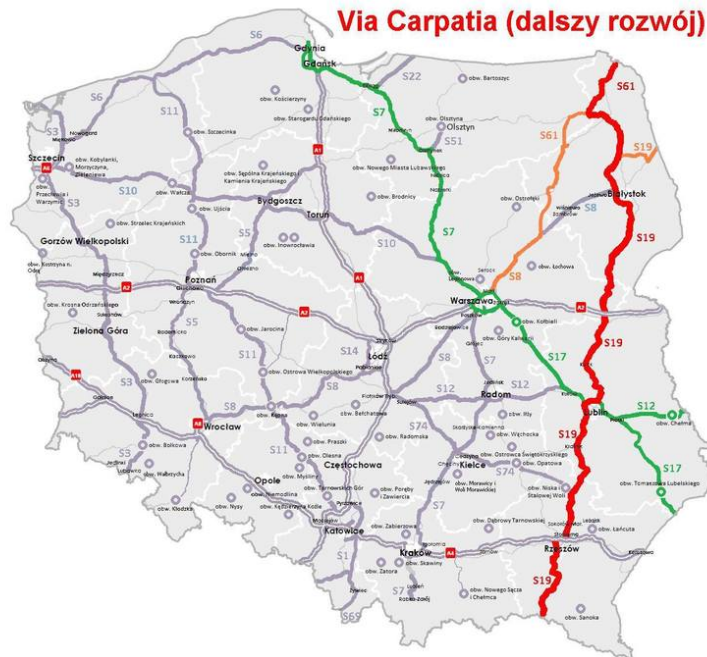
Érdekes az, hogy a két teljesen ellentétes elvű úthálózat ellenére Magyarországon lényegében csak az M7 nem illeszkedik a rácsos rendszerhez.

Az M7 tulajdonképpen Budapest luxusát kiszolgáló út, üdülő autópálya, a főváros-Balaton kapcsolattal.

A főváros túlfejlesztését nagyon nehéz kordában tartani, mert a pénzosztók fővárosiak, azaz a vidéknek tökéletesen ellenérdekeltek! Az összeférhetetlenség nyilvánvaló, a verkli mégis így megy tovább.

A dolgozatomban ezután vizsgált út ma Via Carpatia néven vált ismertté, melynek kifejlesztése északon kezdődött, Lengyelországban. Kezdetben csak az elejét illették e névvel, ma már a teljes hosszát. Alapját a sorsáról döntő lancuti konferencia határozta meg. A nevét többféleképp írják, én a lengyelt vettem át, mely alább látszik.

## Mi rögzíti a nyomvonalat tőlünk északra?



<http://www.poranny.pl/motofakty/na-drogach/g/via-carpattia-szansa-na-s19-coraz-wieksza-jest-wspolna-deklaracja-zdjecia-wideo.9463139.17163183/>

Ez az S19 jelű út Lengyelország keleti határához közel.

A piros vonal maga a csoda! Voltak arra próbálkozásai, hogy ezt a gyönyörű vonalat eltérítsék Varsó felé, felfűzzék vele Varsót, azonban végül mégsem tették. Mi viszont nem tanultunk belőle!



<http://forsal.pl/galerie/1043949.duze-zdjecie.1.cala-via-carpattia-w-polsce-do-2025-r-cztery-ostatnie-odcinki-kierowane-do-realizacji.html>

A bal képen látható a próbaszakasz, melyen a jobb kép szerint Varsót felfűzték volna. Azonban itt még győzött a józan ész és a kezükre csaptak! Volt durvább eltérítési gondolat is:



<http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,9972/k,7>

Az észak-déli irányú, a balti államokban induló zöld vonal rögtön a lengyel határnál kificamodott volna és bement volna Varsóba, majd innen az E75 vonalába csatlakozott volna be. Kihagyva Romániát, Bulgáriát, bemelve Szerbiába. Szerencsére nem ez történt!

**Később a lengyel térképi piros vonalat Szlovákián át meghosszabbították Miskolcig:**



<http://slideplayer.hu/slide/2195816/>

Még később még az előbbi egyenes lengyel szakaszt kilőtték északra, a kis balti országok felé, így elérték a Balti-tengert, sőt átkelve rajta, már a finn fővárosig megy a vonal!

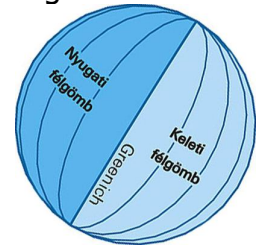


<https://www.railwaypro.com/wp/rail-baltica-agreement-ratified-by-estonian-parliament/>

**Eddig ez maga a tökély! Az így előállt vonalat nevezem az északi alapvonalnak, mely az első támpontom. A hosszú vonal egyik meghatározó elemének ezt vettem föl.**

Egy kis frissítése a földrajztudásunknak

A Föld felület egy pontját koordinátákkal adják meg. Ezek azonban szögek!



<http://tudasbazis.sulinet.hu/hu/termeszetudomanyok/termeszismeret/ember-a-termeszetben-6-osztaly/tajekozodas-a-foldgombon-a-szelessegi-es-hosszusagi-korok/a-hosszusagi-korok>

Az előbbi ábra egy narancs, melynek gerezdjei a hosszúsági körök.

Az elve: felvesznek egy síkot, amely átmegy a két sarkkörön és átmegy a londoni csillagvizsgálón (Greenwich). E 3 pont meghatároz egy síkot. Ez az alapsík.

Ezután a meghatározandó koordinátájú városon, mint földgömbi ponton, is felvesznek egy síkot, mely illeszkedik a két sarokpontra és az illető városra. Ez egy második sík. Végül meghatározzák a kapott két sík által bezárt szöget, mint síkok közti szöget. A kapott adatot – a szög léte ellenére – földrajzi hosszúságnak hívják.

Nyilvánvaló az, hogy az egy körön lévő városok hosszúsági adata azonos.

**Nyilvánvaló az is, hogy a valódi É-D-i út teljes nyomvonalának rajta kellene lenni egy valamely földrajzi hosszúsági körön. Természetesen ez szinte betarthatatlan. Igyekezni azonban kell az ideális közelítésére.**

Mi a javaslatom északról nézve?

**A Miskolcon átmenő földrajzi hosszúsági kör közelében „autóutat” építeni az M3 és az M43 autópályák között, a magyar Alföld közepén.**

Mivel a vonal „szűz” területen haladna, róla nem kell a lassú forgalmat letiltani, mert a mai kukoricaföldön ilyen nincs. Csak nem kell ráengedni, így jóval egyszerűbb a dolog, mint egy főút autóúttá építése esetén, ahol a korábbi lassú forgalommal is kell valamit kezdeni. **Kompromisszumként Miskolc lehet egy elágazási pont a Via Carpatia legutóbb elfogadott vonalában, mint a Szerbi felé menő ág kezdőpontja.**

Mi a helyzet déle? Mi rögzíti a kívánatos nyomvonalat tőlünk délre?



[https://www.google.hu/search?rlz=1C1GGGE\\_huHU513HU513&biw=1676&bih=762&tbm=isch&sa=1&ei=0kR2WpO1OMqjUKvJk\\_qP&q=serbia+and+autopot&og=serbia+and+autopot&gs\\_l=psy-ab..44333.44333.0.47297.1.1.0.0.0.0.85.85.1.1.0.....0...1c.1.64.psy-ab..0.0.0.0.rOa1ZuyCHGs#imgcr=9Nc5TFkos8ImcM](https://www.google.hu/search?rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&biw=1676&bih=762&tbm=isch&sa=1&ei=0kR2WpO1OMqjUKvJk_qP&q=serbia+and+autopot&og=serbia+and+autopot&gs_l=psy-ab..44333.44333.0.47297.1.1.0.0.0.0.85.85.1.1.0.....0...1c.1.64.psy-ab..0.0.0.0.rOa1ZuyCHGs#imgcr=9Nc5TFkos8ImcM)

A Szerbia északi részét mutató rajzon a vastag szürke vonalak a magyar és a román határok, a zöld pedig az M5 autópálya szerbiai folytatása, az A1=E75.

A szerbek terveznek egy utat, meglévő hálózati elemek felhasználásával az E75, a román és a magyar határ közé Belgrád fölött. A Kanjiža felirat mellett van a szerb-román-magyar hármes határpont!

Ez az előbbi terület súlyvonalában lesz/van, Belgrád, Zrenjanin és Kikinda települések között haladva. A következő rajz ezt az utat narancssárga vonallal jelöli.

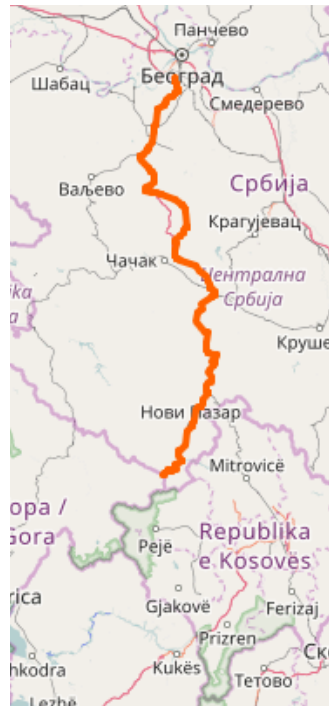


<http://beobuild.rs/forum/viewtopic.php?t=1112&start=200>

Ez az út Szerbiában a még tervezett belgrádi körgyűrűből indulna észak felé, Zrenjaninon (=Nagybecskerek) át, itt Kikindáig (=Nagykikinda) ábrázolva. A szerb úthálózati neve: Banatski magistrala, azaz: M24 (M=magistrala)

**Ez is tökéletes! Ezt nevezem a déli alapvonalnak, amely a második legfontosabb támpontom, igazodási helyem.**

Amint az északi ágnak, úgy a délinek is van meghosszabbítása, délre az Adriai-tengerig. Van lehetőség a déli folytatásra is! A következő rajzon éppen egy Belgrád-bari szakasz látszik; Bar nagy adriai kikötő. A narancssárga vonal ezt Koszovóig mutatja.



De nekem elképzelhető az is, hogy a vonal vége valahol Albániában legyen, a jobb oldali fenti rajz valamely pontjában. Azaz: több lehetőség is adódik a déli folytatásra.

<http://beobuild.rs/forum/viewtopic.php?t=1112&start=200>

[http://www.kraljevo.org/Print-Kraljevo\\_126\\_eng](http://www.kraljevo.org/Print-Kraljevo_126_eng)

[https://en.wikipedia.org/wiki/State\\_Road\\_22\\_\(Serbia\)](https://en.wikipedia.org/wiki/State_Road_22_(Serbia))

<http://www.albania.autopalyan.hu/>

Az előbbi rajzon lévő narancssárga út neve: Ibarska magistrala, azaz M22.

Nem tudtam egyeztetni a szerb kollégákkal, tehát lehetnek még egyéb vonalaik is.

### A nyomvonal neheze

a lengyelországi, a szlovákiai és szerbiai szakaszokkal lényegében megoldva, megoldható, megoldódott, mert az említett utak átmentek a hegyeken, hágókon!

A sors fintora az, hogy a legegyszerűbb terepen, a magyar Alföldön, nem sikerült átvezetni. Ahol van szándék, a hegyek sem számítanak, ahol pedig nincs, ott marad a tehetetlenkedés, a mellébeszélés.

**Ebben benne van a sok magyar rettenetes nagy tudású „hálózatfejlesztő” „áldozatos” ténykedése, mondhatnám áskálódása.**

A javaslatom dél felől nézve

## A Kikindán átmenő földrajzi hosszúsági körhöz legközelebb haladva, Kikindától eljutnia magyar M43 autópályáig.

Mennyire vannak egy hosszúsági körön a fentebbi nyomvonalak?

A Google Earth segítségével egy táblázatba beírtam az előbbi északi és a déli alapvonal egyes városainak földrajzi hosszúságait, melyek még nyilvánvalóbbá teszik a z északi és a déli alapvonalak különleges tulajdonságait:

	az északi ág (főleg lengyel-szlovák-magyar ág)
városnév:	földrajzi hosszúság fok (fok-perc):
Kaunas	23-54
Biatystok	23-10
Lublin	22-34
Rzeszów	22-00
Kassa (Kosice)	21-15
Miskolc	20-46
	a déli ág (szerb ág)
Kikinda (Nagykikinda)	20-28
Zrenjanin (Nagybecskerek)	20-22
Kovacica	20-39
Pancevo (Pancsova)	20-38

Egy észak-déli irányú út földrajzilag akkor lenne abszolút pontos, ha az általa felfűzött összes város egyetlen hosszúsági körön helyezkedne el, egymás alatt és fölött, egymástól délre és északra. Ez természetesen elérhetetlen, de jól közelíthető! Mit mutat az előbbi táblázat?

A szerb ág városai annyira egymás függőlegesében vannak, hogy szinte egyetlen hosszúsági körön vannak! **A földrajzi hosszúság adatok szinte azonosak!**

A lengyel ág pontjai pedig mintha egy ferde egyenesnek lennének a pontjai, északon vannak legtávolabb a greenich-i alapsíkhöz, majd dél felé haladva egyre közelednek ahhoz. A legközelebbi pont Miskolc! A földrajzi hosszúsági adatok a lengyel szakasz városainál egyre kisebbek.

Ha a miskolci hosszúsági körhöz nézzük a lengyel és balti városokat, akkor ettől a síktól legtávolabb Kaunas van. A többi pont dél felé haladva egyre közeledik a miskolci síkhoz.

**Megdöbbenő az, hogy Miskolc szinte azonos hosszúsági körön fekszik a szerb városokkal!**

**Azaz: a lengyel ági városok egyre közelednek a miskolci síkhoz, majd utána a szerbiaiak ezen ülnek!**

**Mi sem lenne a legtermészetesebb ezek után, ennyi egybeesés miatt, mint az, hogy a két tenger közötti teljes út erre a két bázisvonalra illeszkedjen, azt ne hagyja el.**

A kitérítések, azaz eltérítés a normális vonaltól

Itt kezdődik a csúfos világ! Az ördög ebbe a folyamatba is beleszólt!

**Az előbbi két alapvonalat ugyanis két helyen nagyon eltérítették a normalitástól!**



A kitérítésen, eltérítésen az út nyomvonalának előbbi ideális nyomvonaltól való erőszakos kificamítást értem.

Minden kitérítés mögött valamilyen érdek bújik meg, de látni kell, hogy a „módosítások” néha még az alapvetet, a nyomvonal alap gondolatát is veszélyeztetik. **Sajnos olyan, mintha Magyarország mind északon, mind délen mintha taszítaná magától a rendkívül értékes nyomvonalat.**

Kitérítések, kificamítások, kisiklatások északon

**Az első, a legdurvább, mely annyira abszurd, hogy ez „természetesen” csak egy magyar ember javaslata lehet.**



A „kiút” egyáltalán nem kiút, hanem egy rettenetes tévedés, inkább egy zsákutca, mert Magyarországról kinyomta keletre az észak-déli nyomvonalat, a derékszögű ostoba töréssel.

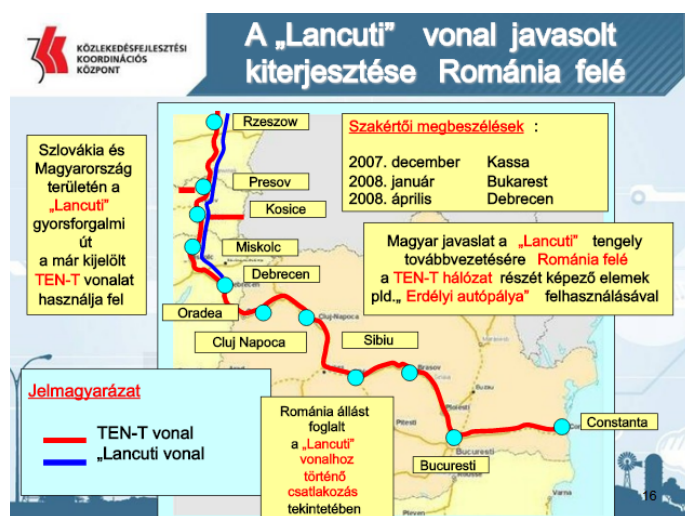
A Kiút egy záhonyi egyesület: KIÚT Térségfejlesztési Egyesület. Magas pozíciójú támogatóval az elpusztulni készülő záhonyi átrakót akarta életben tartani. A lengyeleknek akart kedvezni, az Adria helyett a Fekete-tenger felé haladással.

A lengyelek nem fűzték fel Varsót, kibírták, a „**Kiút**” viszont kiúttalanságba lökte a lancuti gondolatot. Vérszemet kaptak ezután a vonalhúzó. Sajnos ez ellen egy szót sem szólt a magyar minisztérium sem, és az akkori KKK sem! Még azt is feltételezem, hogy az erdélyi autópályát akarták megépíttetni azt a lengyel gondolatra rávarrva.

A romániai K-Ny-irányú út illene az EU rácsos hálózatába, ha annak hívnák ami, ha nem É-D-inek neveznék, hanem K-Ny-inak.

A második torzító javaslat a románoké volt, akik nyilván nem tekintették elsőre megoldandóak az erdélyi autópályát, de ha már beesett nekik egy fontos vonal,

elvitték Bukarestbe. Ezért ők is csavartak egyet a vonalon, a 90 fokos törést 45 fokosra igazították, mert ugye Bukarestet nem illene kihagyni ebből a jóból. Erdélynek meg jó úgy is, ahogy van. Ezért „kiterjesztették” Románia felé. Még jó, hogy Afganisztán nem jutott az eszükbe!



Miskolc után irány Debrecen, majd Nagyvárad. Ezután tekeregve, tökéletesen ellentétesen az alapszellemmel, elviszik Bukarestbe. A lancuti vonal legnagyobb dicsőségére Romániában halt el, ott halasztották el a románok. Ennél nagyobb dicsőség nem is kellhet egy útnak. Az szinte természetes, hogy már nem akarja Erdélyt feltárni!

**A „nagy vívmány” végül: a magyarok kivitték a vonalat Magyarországról és a románok pedig még Erdélyből is! A szokásos nagy magyar hálózatfejlesztő balsiker.**

**A magyarok örülhettek: csak sikerült elérni azt, hogy a magyar Alföldnek ne legyen normális észak-déli irányú gyorsforgalmi útja.** Ezeknek a „hatalmas tudású” magyar hálózatfejlesztőknek semmit sem jelentett a területfejlesztés, a vidékfejlesztés, mint fogalom. A magyar Alföld maradjon csak meg az elmaradottságával a sárban, a porban.

A harmadik torzítás, a Via Carpatia elvitele Bulgáriába



<http://www.maszol.ro/index.php/gazdasag/61125-2026-ig-epulhet-meg-a-nyolc-orszagon-athalado-via-carpattia>

<https://frontnews.eu/news/en/16056/Ukraine-and-Poland-signed-an-infrastructure-cooperation-on-Via-Carpattia>

Ez az a nyomvonal, melyet a legutóbbi Via Carpatia megbeszélés után adtak ki. A tárgyalás és a bemutató Budapesten volt.

**A megnyitón a Magyar Mérnöki Kamara és a Közlekedéstudományi Egyesület vezetői a kivonult magyar méltóságokkal együtt örömködtek. Végigasszisztálták e csúfos folyamatot.** Olvasható itt:

<http://www.polonia.hu/index.php/hu/cikk/3913-via-carpattia-konferencia-budapesten>

A Köztes-Európa Németország és Oroszország közé szorult mozaik-országai a történelem során különféle összefogásokkal próbálkoznak.

Ezek egyike a V-4 Kezdeményezés.

Van azonban egy felmelegített lengyel gondolat az ún. 3-tenger Kezdeményezés (TSI), mely a lengyel Pilsudski marsall ötletén alapul, az ún. Intermarium-on, mely a Balti-tengerre és a Fekete –tengerre illeszkedik.



<http://thepolicon.net/2016/05/04/bulgaria-and-poland-warsaws-push-toward-the-black-sea.html>

A TSI államszövetségbe bevonni kívánt országai:



<http://actmedia.eu/daily/iohannis-three-seas-initiative-summit-must-to-be-more-visible-it-is-a-profoundly-pro-european-initiative/71791>

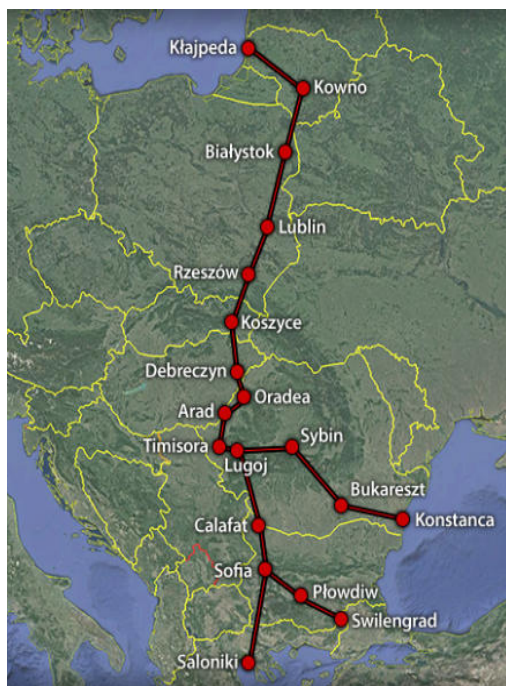
Ne véletlenül lelkes híve e TSI-nek az USA, hiszen az egykori Szovjetunió határa mentén képezne számára ütközőzónát, átmeneti, elválasztó sávot, gyeput, melyben a

főszereplők a lengyelek és a románok. Sajnos a volt Jugoszlávia egyes új államait kihagyják.

A Via Carpatia térképén látható:



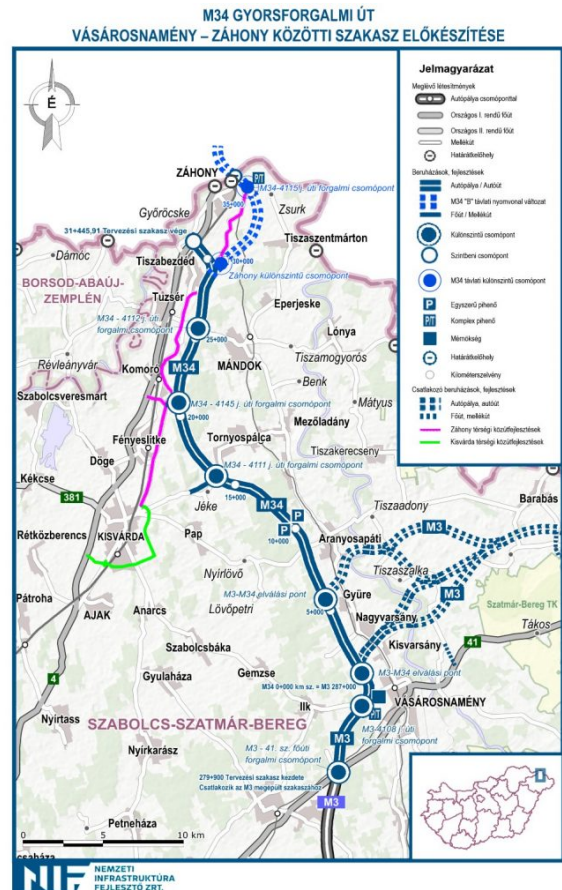
- A hatalmas jelentőségű utat kilökték, kiteszítették a Magyarországról, magyar segítséggel!
- A magyar érdek semmibevételeként egy fontos utat áttoltak Romániának, fejlődjön inkább az! Nyilvánvalóan magyarelles a magyar döntés!
- Azon az úton, melytől a magyarok szabadulni akartak, azon a románok kapva-kaptak!
- Szintén magyarelles az a döntés is, mely szerint a bukaresti leágazás már Lugosról (Lugoj) indul és nem Oradea-ról, tehát nem Nagyváradról, ami biztosítja Erdély teljes elkerülését! Sikerült a románoknak hathatós magyar segítséggel mindkét magyar területet, Erdélyt is és a magyar Alföldet is, kisemmizni!
- A román-magyar határ melletti romániai DN79 jelű út – Nagyvárad, Arad és Temesvár között, párhuzamos a határral. Mivel a határvonal nem É-D-i irányú, a vele párhuzamos út sem az.
- A mostani tendencia: **az EU tárgyal Szerbia EU-tagságáról. A nyomvonal tervezői erről semmit sem hallottak? Vagy szándékosan figyelmen kívül hagyták? Nem számít az, hogy ez a legutóbbi úttengely szembe megy az EU szándékaival?**  
A térképükön a volt Jugoszlávia egyforma szürke. Kerülendő, mintha a leprások területe lenne, mintha terra incognita volna.
- Látható, hogy nem csak Miskolcnál lökték keletebbre a nyomvonalat, hanem még Temesvárnál is nagyot toltak a vonalon keletre, mire elérték a Szófián átmenő földrajzi hosszúsági kört! Láthatóan legalább 3, valamikori rácsos hálózati É-D-i irányú tengelyt használtak föl.
- Nyilvánvaló a rajzból az is, hogy a Via Carpatia tervezői semmiféle kapcsolatot sem akarnak Szerbiával, mivel Szerbia felé nem terveztek a románhoz, a bolgárhoz hasonló leágazást. Megismétlik nemzetközi méretben azt a féloldalas autópályát, melye nemzeti méretben a félresikerült M6 jelent.



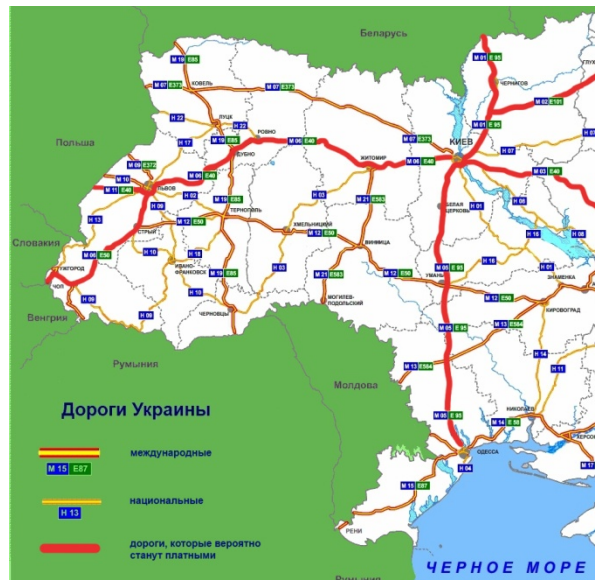
<http://tvn24bis.pl/z-kraju,74/mib-via-carpatia-ma-przebiegac-m-in-przez-bialystok,700409.html>

- Látható, hogy Temesvártól délre – tehát majdnem a teljes útvonal FELÉN -, a nemzetközi út lényegében egy országhatár melletti út, mely mintha egy átjárhatatlan KERÍTÉS mellett lenne. Országhatárt követő, féloldalas, a mások oldallal kapcsolat nélküli, mint az értelmetlenül a Duna mellé ragasztott magyar M6 autópálya. Mintha Temesvártól délre ott lenne egy új berlini fal! Vajon jó lehet Bulgáriának az ország szélére kinyomott út?  
A javaslatom szerint a Via Carpatia magyar szakasza a magyar Alföld KÖZEPÉN haladna, a Miskolcra illeszthető földrajzi hosszúsági kör vonalához közel.
- A mai világban **elképesztő az, hogy a volt Jugoszlávia hálózattervezőit egyetlen tárgyalásra sem hívták meg!**
- A nyomvonal nincs tekintettel a nyugat-európai rácsos (grid) vagy raszteres úthálózatra. Emiatt vándorol a Via Carpatia nyomvonala legalább 3 rasztervonal között. Az egyik nyilván a Miskolcra, a másik az Aradra, a harmadik pedig a Szófiára illeszthető hosszúsági kör lehetne.
- A román térképen látható, hogy a Temesvár-Arad-Nagyvárad vonalnak nincs folytatása Ukrajnán át észak felé, ezért ez a magyarok által is túlfavorizált vonal **kénytelen visszacsatlakozni a** román-magyar határ mellől a miskolci főirányba!





**Pedig nem kellene, mivel még esetleg az is elképzelhető lenne, hogy a Temesvár-Arad-Nagyvárad (Oradea)-Nagykároly (Carei)-Vásárosnamény-Záhony vonalon - az M34 vonalán haladna!**



<https://frontnews.eu/news/en/16056/Ukraine-and-Poland-signed-an-infrastructure-cooperation-on-Via-Carpatia>  
<http://uprom.info/en/news/other/infrastruktura/yaki-dorogi-v-ukrayini-budut-platnimi/>



<https://moto.onet.pl/aktualnosci/via-carpatia-powinna-byc-gotowa-w-2024-r/sm9kz9c>

É-D-i irányú út kijelölésére Romániában Ukrajna felé is van lehetőség, mint azt a fentebbi rajz is mutatja! Ez nyilván már egy teljesen másik hosszúsági kör, másik rácsos függőleges vonal! Nem kellene ezeket összekeverni, váltakozva használni.

Romániának Bulgária felé is lehetne valódi É-D-i útvonalat keresnie! A következő rajzon láthatók az É-D-irányú utak, akkor is, ha azok ma még nem autópályák.



[https://hu.wikipedia.org/wiki/Bulg%C3%A1ria\\_aut%C3%B3p%C3%A1ly%C3%A1i](https://hu.wikipedia.org/wiki/Bulg%C3%A1ria_aut%C3%B3p%C3%A1ly%C3%A1i)

Nem nehéz észrevenni azt, hogy már ma több É-D-i irányú útvonal van Bulgáriában, melyek továbbvihetők valószínűleg Románia felé.

- A MMK-nak, a tervezési szabályok egyik legfőbb órének, fel sem tűnt, hogy az óriási létesítménynek, a Via Carpatianak, nem készült el a tanulmányterve, a lehetséges nyomvonal változatok kidolgozásával, összehasonlításával, a máskor annyira fontos társadalmi vitával, a vég nélküli szétbeszélések darálómalmával. A „szép lelkek” pedig elszórakozgattak volna ilyen-olyan vizsgálódásokkal, „komoly”, de inkább áltudományos „megfontolásokkal”, modellezésekkel, melyek szinte mindig

csak egyrészt-másrészt típusú válaszokat eredményeznek. A nyomvonalat azonnal rögzítették, bebetonozták és mindenkinek lenyomták a torkán. Vita nincs! A budapesti konferencián is mindenki mosolygott. A döntés tehát politikai, melynek behódoltak a szakmai szervezetek. **Nem véletlen az, hogy ezer sebből vérzik a legutolsó nyomvonal.**

Az általam helyesnek vélt Via Carpatia nyomvonal a sötétkék színű, Magyarországon és Szerbián át, mely egy leágazási is lehet a Via Carpatianak Szerbia felé:



Miskolctól dél felé behúztam az északi rész folytatásaként a sötétkék színű az Adriai-tengerig. Ez illeszkedik leginkább miskolci földrajzi hosszúsági körre.

Mellé pirossal behúztam egy újabb hálózati elemet is, de csak annak illusztrálására, hogy mennyire eltértek az elképzelt eredeti nyomvonalától, miként kígyóztatták a vonalat ötletszerűen.

A már fentebb bemutatott földrajzi hosszúsági koordináta táblázat, de a román-bulgár-görög szakaszra:

	<b>a déli ág (szerb ág)</b>
Kikinda (Nagykikinda)	20-28
Zrenjanin (Nagybecskerek)	20-22
Kovacica	20-39
Pancevo (Pancsova)	20-38
	<b>a román-bulgár-görög ág</b>
Oradea (Nagyvárad)	21-55
Arad	21-18
Temesvár	21-12
Lugoj (Lugos)	21-54
Turnu-Severin, Drobeta (Szörényvár)	22-39
Calafat	22-56
Szófia	23-19
Thessaloniki	22-56



A szerb vonal a 20-30-as körüli földrajzi hosszúságon fekszik, a szófiai pedig a 23-00-en.

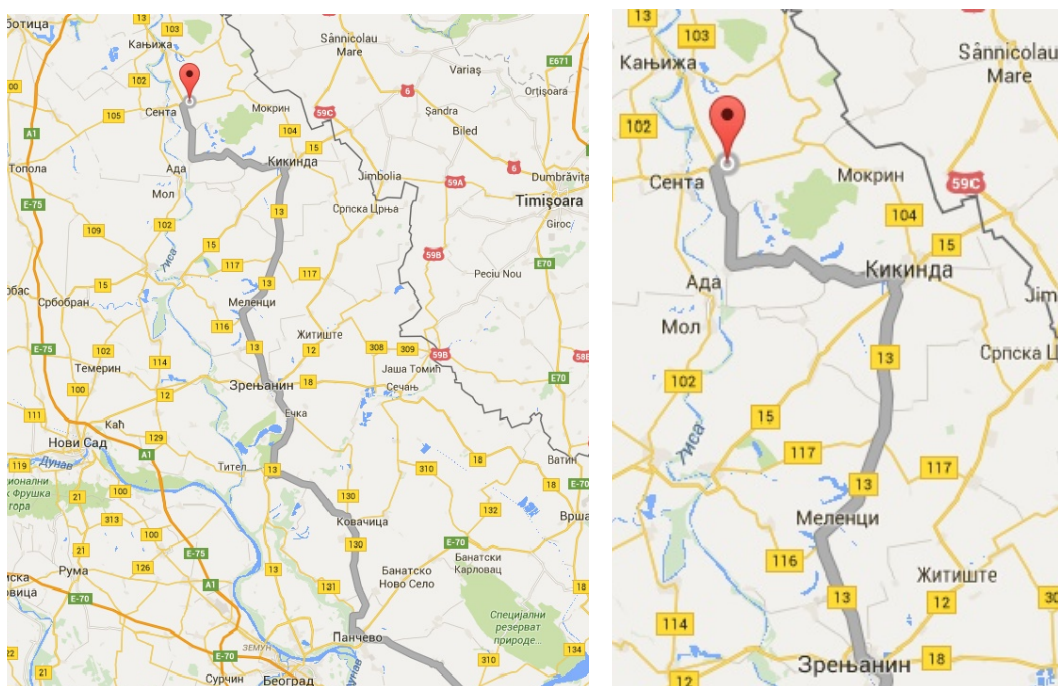
A 20-30 és a 23-00 között a különbség 2,5 fok, ugyanez az ideális tengelyvonaltól való távolságban már  $2,5 \cdot (70-80) = 170-220$  km.

Kitérítések délen

**A legnagyobb déli oldali kitérés is derékszögű!**

**Nem tudok róla, hogy ez is magyar ötlet lett volna, de biztosan benne vagyunk mi is, az általunk teremtett kényszerrel.**

**Hiszen a Banatska magistralat a magyar úthálózat képtelen befogadni. Ezért a szerbeknek a magyar hálózatba bele kell nyomorítani a szép É-D-i irányú vonalukat.**



Ezen a rajzon a Banatska magistrala vonala vastag szürke. A vonal száma ezen a rajzon: 13.

Hosszának nagy része (Belgrádtól Kanizsáig) közel-észak déli irányú, amint az látható a bal oldali rajzon.

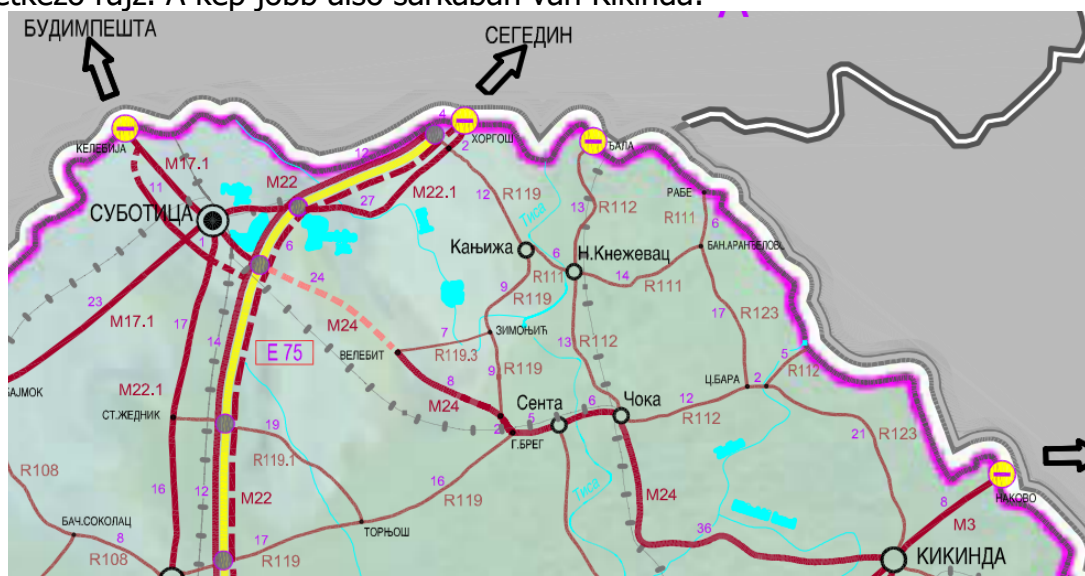
Ez azonban nagyot, derékszögben törik Kikinda magasságában, Temesvár vonalában, ahogy a kinagyított jobb oldali rajzon jól látható.

A törés itt derékszögű és felhagyva az észak-déli iránnyal, nyugatra tart, pedig rendesen tovább kellene menni észak-déli irányon Magyarország felé, a hármaskorlát felé!

De nem megy, mert ott nincs fogadója, ott kukoricaföld van út helyett, mivel Magyarországon dívik ma is az ostoba, az avítt, a túlhaladott sugaras-gyűrűs rendszer.

Van példa itt is a 45 fokos törésre is!

A magyar fogadó út hiánya miatt egy újabb torz kapcsolódási próbálkozást mutat a következő rajz. A kép jobb alsó sarkában van Kikinda:



A jobb alsó szélén van Kikinda, a töréspont.

Az M24 itt éppen Kelebiába megy, Csókán, Zentán és Szabadkán át.

Fent a magyar határ, melyen sárga körökkel vannak jelölve a meglévő határállomások.

A megtört vonalak csak abban különböznek, hogy a fenti 3 határállomás közül melyikbe akarnak befutni a Kikindánál induló vonalakkal.

A következő egy horgosi befutásra lehet példa.

**Láthatóan zavarban vannak miattunk a szerb hálózatfejlesztők.**



Nem irányíthatnak szerb utat a magyar kukoricaföldekre!

[http://www.putevi-srbije.rs/pdf/serbia\\_main\\_and\\_regional\\_road.pdf](http://www.putevi-srbije.rs/pdf/serbia_main_and_regional_road.pdf)

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:New\\_map\\_of\\_motorways\\_in\\_Serbia.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:New_map_of_motorways_in_Serbia.svg)

<https://013info.rs/vesti/drustvo/predstavljen-prostorni-plan-banatske-magistrale>

[http://www.seetoint.org/wp-content/uploads/downloads/2014/01/Serbia\\_General-Master-Plan-for-Transport-2009.pdf](http://www.seetoint.org/wp-content/uploads/downloads/2014/01/Serbia_General-Master-Plan-for-Transport-2009.pdf)

[http://www.mi.gov.rs/mostovi\\_files/Aneks%20i%20-%20Drumski%20saobracaj.pdf](http://www.mi.gov.rs/mostovi_files/Aneks%20i%20-%20Drumski%20saobracaj.pdf)

[http://www.mi.gov.rs/mostovi\\_files/Knjiga%20projekata%20-%20Projekti%20drumskog%20saobracaja.pdf](http://www.mi.gov.rs/mostovi_files/Knjiga%20projekata%20-%20Projekti%20drumskog%20saobracaja.pdf)

Vajon tényleg mindegy az, hogy melyik határállomásra kormányozzák a tranzitforgalmú magistralát a szerbek?

- A kiszobori határállomás nem jöhet szóba, mert ahhoz a szerb útnak előbb Romániába kellene átmenni.
- A Kübekháza-Rábé közti úton majd nyíló határállomásnak - a két falu békéje miatt - meg kellene maradni kizárólag a két falu lakosainak.
- Következik a Gyála-tiszaszigeti határállomás. Ide egy magyar mellékút fut be, a 43104 jelű. Ez a határtól indulva aztán átmegy Tiszaszigeten, Újszentivánon, Szőregen, majd befut Szeged közepébe. Tiszaszigeten és Újszentivánon a ma is keskeny út mai burkolatszéle pár méterre van a házak ablakaitól. Kizárt dolog, hogy a környezetvédők ide beengednének egy nemzetközi tranzitforgalmat! Ha ez a tranzit rázuhanna Szegedre, akkora Belvárosi-híd azonnal meghalna, ezzel a város közlekedése leállna. Maradjon meg ez is helyi jelentőségűnek, csak a szerbek és a magyarok által használnak.
- Röszkénél szóba jöhet a magistralat befogadó útként egyrészt az M5 autópálya, másrészt a mellette lévő régi főút, az 5 sz. főút. Ha az M5-be kötik be, akkor a már ma is kapacitáshiányos autópályás átkelőt terhelik tovább, még nagyobb zűröket, várakozásokat okozva, megnövelve a ma is nagy kapacitáshiányt! Ez sem lehet normális cél! Ha viszont a régi főútra köt rá, akkor Szegedre újabb tranzitforgalom szakad rá, mely megint ostobaság! Éppen sikerült Szegednek a főbb tranzitoktól megszabadulni, újabb egyáltalán nem hiányzik.
- A Mórahalom-bácsszőlősi átkelőhely mindenben megegyezik jellegben a gyálaival, így a nemzetközi tranzitra alkalmatlan, nagyon helyi jelentőségű!
- A kelebiai pedig már egy nagyon távoli, Bács-Kiskun megyei átkelőhely. Ha mégis ide kormányoznák, akkor az lenne a legnagyobb kitérítés!
- Nincs más rendes megoldás, mint **egy nemzetközi, nagy kapacitású, új határállomás nyitása a hármashatárpontnál**. Ha Szerbia EU taggá válik, a ma is kapacitáshiányos röszkei autópályás átkelő nagyon szűk lesz! A bővítés csak a Banatska magistrala vonalán képzelhető el. **Az erre vonatkozó döntést sokáig lehet még halogatni, de elkerülni nem lehet!** A helyzet akkor is élesedik, ha messze van a fővárosi döntéshozóktól. A józan ész számít! Elkerülhetetlen a hatalmi szóval megfojtott előkészítés újrakezdése, közösen a szerbekkel és a románokkal.

Mi a megoldás délen?

Kikinda fölött van a szerb-román-magyar hármashatárpont. **A hely ismeretében** Kikindától ide javasoltuk kormányozni a szerb magistralat! Majd innen tovább északra vinnék a Maros folyón át, egy Deszk melletti híddal a már létező M43 autópályába.

Az M43 tengelyének ugyanaz a hibája, mint az M6 autópályának. Közvetlenül a Maros mellé tették, így féloldalas, déli „húsa” nincs.

Miért kellene a déli hús?

Szeged és Makó között 30 km-en kb. 4-5 km-enként található egy település, a mai 43 sz. főútra ráfűzve, melyek akár össze is nőhetnek egyszer, mintha egy **30 km hosszú lineáris város** lenne. A településfüzér települései, mivel az alábbi

térképrészlet nem tartalmazza mindet: Szeged, Szőreg, Deszk, Klárafalva, Ferencszállás, Kiszombor és Makó.



Látszik: a lineáris településfüzér a Maros folyó déli oldalán helyezkedik el, míg az M43 autópálya a folyó túlszéljén épült meg. Az egyikre átmenni csak nagy kerülővel lehet átmenni, mert híd csak Szegeden és Makón van. Ugyanígy elszigetelt a Maros folyó és a román-magyar határ közti országrész és Szerbia, Románia északi sávja is. A Banatska magistrala hídja a Maros folyón, Deszk közelében jelentősen segítené ezeken a gondokon is!

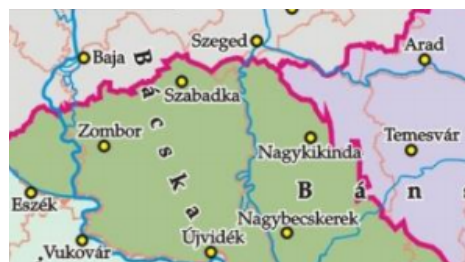
Természetesen a magyar minisztérium elvetette a gondolat, a „környezetvédők” köztudomásúlag tag teret adva! Sőt beáldozták a Bánati főút környezetvédelmi engedélyét egy piaci alku során - úgymond a fővárosi döntéshozóknak sokkal fontosabb út érdekében -, egy autópálya környezetvédelmi engedélyéért cserébe.

A szerb-magyar minisztériumi tárgyalások során sajnos teljesen nyilvánvaló lett az elvetettség a szerb minisztériumban is, melynek még nem lehet tudni mennyire fognak messzire hatni következmények.

Az M5 röszei határállomása nyaranta nem győzi a szerbiai nagy népvándorlásokat. **Csongrád megyének kellene még egy röszeihez hasonló kapacitású nemzetközi határállomás Szerbia felé a hármasthatárpont közelében!**

Szegedtől északra a szerbiai irányú nagy forgalmat ketté lehetne választani, meg lehetne osztani a röszei és a hármasthatárponti nemzetközi határállomások között. Csongrád megye többi határállomása erre nem képesek.

**Le lehet ezt az ötletet is mosni a szokásos eszközökkel, de vajon érdemes-e? Meddig megy még tovább a károkozás? Kinek az érdekében áll Szerbia és az EU érdeke ELLEN lépkedni?**



A hármas határpont, mint stratégiai pont, Szeged, Arad, Temesvár, Nagyikinda, Szabadka között!

A hármas határpont, a Triplex Confinium:

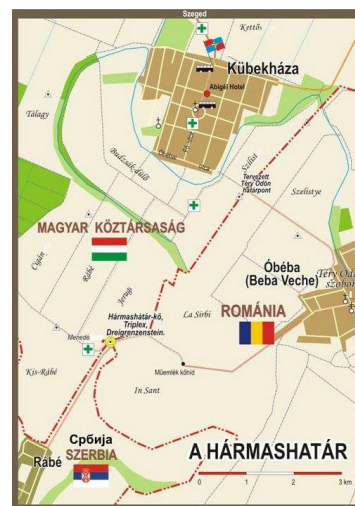


**Súlyos következményei vannak errefelé 1920-nak! Intő emlékműve annak, hogy az önkényes vonalhúzogatók – legyenek azok utak nyomvonalai, vagy határvonalak – évtizedekre meg tudják keseríteni a népek életét!**

A hármas határponthoz legközelebbi falvai: a magyar Kübekháza, a román Óbéba, és a szerb Rábé.

Annak ellenére, hogy Óbéba néhány 100 m-re van Kübekházától, évtizede nem kap pénzt a két falu összekötésére, mely lehetővé tenné a többségében még magyar lakosú Óbébának azt, hogy gyerekei a kübekházi magyar iskolába járhassanak! Csak két utcát kellene összekötni!

**Ilyen a fővárosi pénzosztás! Lényeg, hogy mielőbb elinduljon a fővárosban a 17-es metró!**



A három falu között a hármas határmetszési pont.

Most valami furcsaság miatt út épül Kübekháza és a szerbiai Rábé felé. Jelentősége az lehet, hogy Rábé a nagykikindai irányon van rajta, azaz a Banatska magistrala javasolt irányán! **Ha nem is egy magistrale, de legalább egy kis mellékút a jó irányban!**

15%-nyi hiba tönkreteszi a 100%-ot?

a szakasz:	a táv légvonalban (km):			
Riga-Kaunas:	223			
Kaunas-Rzeszów:	559			
Rzeszów-Miskolc:	233			
Miskolc-Kikinda:		253	15 %	
Kikinda-Belgrád:	116			
Belgrád-Bar:	317			
összesen:	1448			
a teljes hossz:	1448+253=	1701	100 %	

A Google Earth segítségével légvonalon megmértem a fentebbi táblázat szerinti városok távolságait.

Látszik: a normális irányból kieső, főleg hiányzó szakasz egyedül a Miskolc és Kikinda közötti.

Ha ezt a csak 15%-nyi hosszat sikerülne rendesen megoldani, akkor helyre lehetne állítani a lehetséges legjobb módon az É-D-i irányt!

Ez a hajsza a húslevesben eset műszaki megfelelője!

Mi a tervezett magyar gyorsforgalmi hálózat legfőbb jellemzője?

1. **Majdnem tökéletes a kelet-nyugati irányú utak vonalvezetése.**
2. **Nagy viszont a káosz a gyorsforgalmi hálózat észak-déli irányú útjaival!**
3. **Valami miatt a korábbi hálózatfejlesztők nagyon jól oldották meg a K-Ny-i irányt, de szinte megoldhatatlan feladat volt számukra az É-D-i.**
4. **Legfőbb oka szerintem az előbbi jelenségnek a gyűrűs rendszer ideológiája.**
5. **Mint látható, nem kellene sok munka sem sok változás ahhoz, hogy átmenjünk az eddigiből a rácsos (grid), vagy rászteres rendszerbe.**

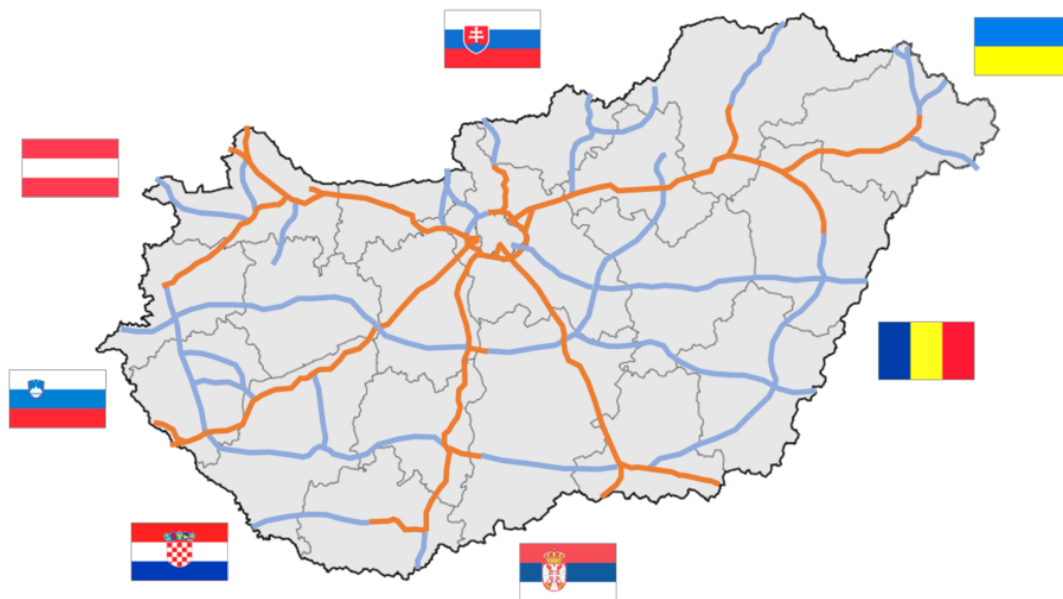
A K-Ny-i főirányaink: M1-M3; M1-M4; vagy M8-M4, vagy M8-M44, végül M9-M43.

Mivel az egyes hálózat-fejlesztési elképzelések között vannak különbségek, kettőt kiválasztottam.

A 2015-ös rajz:



A zászlós:



**A káosz fő oka: a gyűrűs-sugaras rendszer maradványai különböző mérvű megjelenése.**

A Budapest mintájú országos hálózatfejlesztés körútjai (nem vall nagy ötletgazdagságra!):

- a főváros belterületén van három körút,
- a negyedik körgyűrű az M0,
- az ötödik a Komárom-Székesfehérvár-Dunaújváros-Kecskemét-Szolnok-Eger körgyűrű.

- Végül 6. körgyűrű az egykori Déli-autópálya eltaposott, majd felélesztett vonala, a magyar határral közel párhuzamosan. Torz utóda a Sopron-Nagykanizsa-Szekszárd-Szeged-Békéscsaba-Debrecen irány.

A fentebbi rajzokon ezek maradványai lelhetők fel, persze rajzonként másként, máshol, más elemként.

A 2015-ös rajzon:

- látszik a Komárom-Székesfehérvár ív,
- lemaradt a Székesfehérvár-Dunaújváros ív,
- megmaradt a Kecskemét-szolnoki szakasz,
- lemaradt a Szolnok-3i szakasz,
- megmaradt az M3-egri darab.
- megmaradt a határszéli M9, körben,
- lemaradt az előbbi folytatása, az M47.

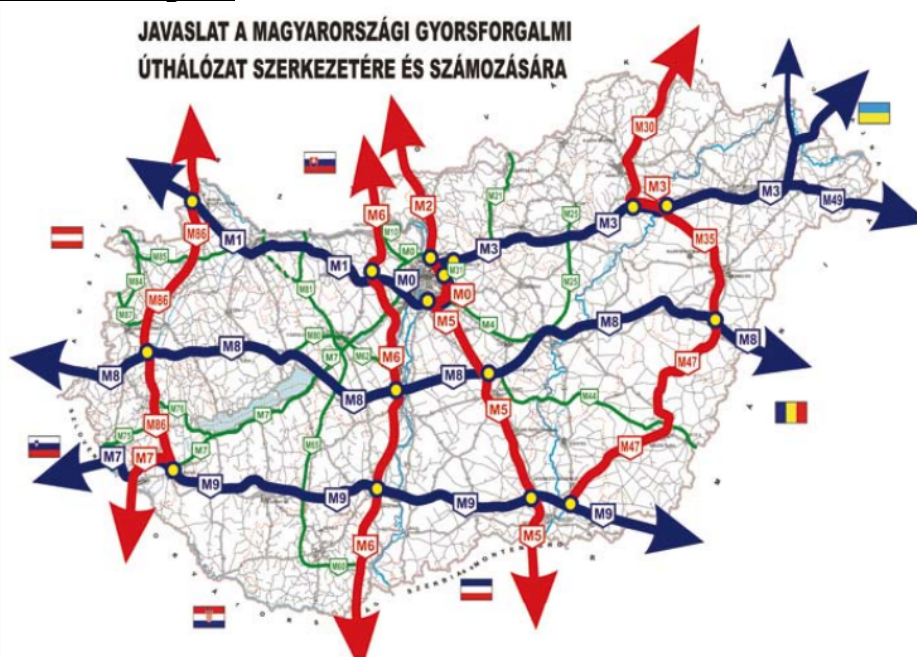
Mindez természetesen a következetesség jeléigére.

A zászlós rajzon:

- lemaradt a Komárom-dunaújvárosi ív,
- megmaradt a Kecskemét-egri ív,
- eldobták az M9 Sopron alatti szakaszát az M86-ig, Szombathelyig, (ez problémát fog okozni majd a Szombathelyre illeszkedő É-D-i irányú, Via Carpatia-hoz hasonló méretű, feladatú V-4 út kialakításakor,
- megjelent az M47,
- megjelent az M60 teljes szakasza.
- Az M3 déli és északi oldali csatlakozásai egymással köszönő viszonyban sincsenek. Véletlenül sem tudnak ugyani azonos szelvénybe illeszkedni.

A zászlós rajzon látható N47 vagy R47 szép lágy vonalúnak látszik. A valóság azonban nagyon más!

Az M47/R47 a valóságban



[http://szemle.pms2000.hu/docs/2007\\_08.pdf](http://szemle.pms2000.hu/docs/2007_08.pdf)

**Javaslom az M47 nyomvonalának hungarikummá nyilvánítását!**



**A másik szakmai hungarikumunk az üres autópálya fogalma lehetne. Mi egy téves elv, a mintakeresztszelvény homogenizálása miatt, eljártsszuk, hogy gazdagabbak vagyunk Amerikánál. Ami nem igaz, mert 30.000 km meglévő állami út a megszűnés határára jutott. Egyre több külterületi utunkat foglalja vissza a természet. Legnagyobb dicsőségére a 150 éves aszfalttechnológiának ilyen állapotú utakkal ünnepelhetünk:**



Biztos jól nevetne rajtunk a világ! Hiszen az M47-hez hasonló autópálya másutt elképzelhetetlen.

Vonalvezetése olyan, mint a Tiszáé, melynek medrét, árkát egy szamár húzta eke ásta ki, miközben a szamár jobbra-balra csalinkázva, csellengve harapta a szanaszét növvő szamárkórót.

**Az M47 finiserét is annak a bizonyos Tiszát építő szamárnak kell majd húzni.**

Ha jól nézzük, ez egy délről északra menő út akar lenni, mely még Kassán is átmegy, de ezt nagyon nyögvenyelősen teszi, mintha nem is tudná, hogy honnan hová is akarna eljutni, és közben tesz néhány kisebb-nagyobb kanyart. Hiszen Szegedről előbb elmegy Debrecenbe keletre, hogy egy újabb nagy íven beforduljon Miskolcra, Kassára. De nem csak egy bal meg egy jobb nagy ívből áll, hanem ezek az íveket is ívek sorozata képi.

**Ha így marad, ez lesz a magyar hálózat szégyene.**

Molnár László Aurél minisztériumi főmérnök úr 2007-ben, tehát több, mint 10 éve rendet vágott.

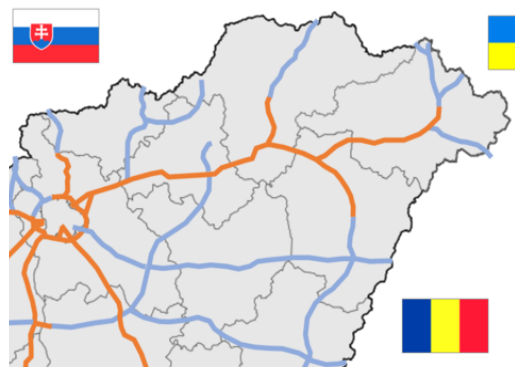
- Világosan elkülönítette a K-Ny irányú nyomvonalakat, melyeket késsel színezett.
- Sajnos a rajzán még nem látszik az M60.
- Pirossal jelölte a nagyjából É-D irányúakat!
- Ábrázolta teljes hosszában zölddel, Komáromból indítva az M81-et. Valamikor eleve ezt kellett volna megépíteni a rosszul elhelyezett M6 helyett.
- Az Alföldön maradt az M5 és egy M47-nek csúfolt nyomorék!
- Hátrább léptette az M4 Budapest-szolnoki szakaszát.
- Sajnos az észak-déliek közé tette az M47-M30-at! Ezt én annak jelzéseként fogtam fel, hogy szükségét érezte az M3 és az M43 között is egy rendes É-D-i vonalnak.
- Meghagyta az M3 szlovákiai oldalán az ágak elburjánzását. Ezek mind autópályaként kellene majd? Nem kellett volna hátrább sorolni, mint tette az M7-esnél?
- Kék vonalnak jelölte az M34-et, amikor ez inkább piros vonal?

Országrészenkénti mérleg a gyorsforgalmi úti ellátottságról

Országrészenkénti mérleg		
	a Duna nyugati oldalán (a Dunántúlon)	a Duna keleti oldalán (főleg a magyar Alföldön)
kelet-nyugati irányú gyf-i út	4 db (az M60 is)	4 db (az M44 is)
észak-déli irányú gyf-i út	3 db (az M61 is)	1 db
nyomorék		1 db (M47)

Számszerűsíthető a magyar Alföld nyilvánvaló lemaradása, elhagyottsága! Sajnos ezt a tényt minden eddigi hálózatfejlesztési koncepciónk elfogadhatónak véli, és így ellene nem is szándékozik bármit is tenni.

Nézzük a Duna keleti oldalát!



Csatlakozási kérdések az előző rajz alapján:

- Az M3-tól északra ennek a sok útcsatlakozásnak mind gyorsforgalmi útnak kell lennie? Különösen, ha ezek a rajzok határidősek. Nem kellene egy olyan kategória is, hogy 2015 után? Azaz valamikor, ha majd megérik rá a helyzet.
- Az M3 és a szlovák határ közötti sávon igen nagy az É-D-i irányú gyorsforgalmi úti sűrűség. Akkor miért nincs így ez az Alföld többi helyén?

- Ha az M4 kétoldali csatlakozásai találkozhatnak az M4 egyazon szelvényében, akkor miért nincs ez ugyanígy az M3 esetén. Kinek jó az itteni sok „Y” alakú csatlakozási mód?
- Nem először vetem fel az általam Alföldi „autóút”-nak nevezett új utat, mely az M30 déli irányú meghosszabbítása lenne az M43-ig. Sokszor kapom azt a választ, hogy nincs rá szükség. **Ha azonban egy vonalra sincs szükség, akkor miért kellene kettő?** Nagyon sokáig nem lett volna elég az M3 és M4 közötti sáv 2 harántoló útja helyett egyetlen, amely mondjuk az M30 déli hosszabbítása lett volna? Az is ellenérv szokott lenni, hogy hiszen nincs is ott semmi. Pedig ennek is ugyanazok a települések vannak ott, mint a K-Ny-i irányú gyorsforgalmi utaknak.
- **Az M44 is hungarikum**, hiszen mi tudunk zsákutcát építeni gyorsforgalmi útból. Ilyen nem sok lehet a világon. Az M44 a román DN79-nél koppan, a határ mellett. Ennek a román elképzelésekben nem találtam folytatását. Ha az általam javasolt Alföldi „autóút” létezett volna, nem lett volna szükség az M44 teljes hosszára.



Az M3 és az M43 vonala közti táv kb. 160 km. Közte van az M4 és az M44 vonala, azaz három köztes sáv. Ezért **a gyorsforgalmi utak közti sáv szélessége átlagosan 50 km.** Kb. ugyanez a gyorsforgalmi úti sűrűség a K-Ny-i utak közt a Dunántúlon is, mely nagyon szép eredmény!

**Ha ez a gyorsforgalmi út sűrűség természetes a K-Ny-i irányban, akkor miért nem természetes az É-D-i irányban is?**

**Remélem, ahhoz sem akar ragaszkodni senki sem, hogy a magyar Alföldön, gyorsforgalmi úton csak K-Ny irányban lesz szabad mozogni, szemben a normális Dunántúllal, ahol még ez a jog is kijár! Tehát megkerülhetetlenek lesznek a harántoló utak az Alföldön is.**

Érdekes az, hogy a harántoló úti igény erős az M3-tól északra, és az M3-M4 közti sávban, még akkor is, ha ez utóbbiak szerencsétlen helyeken vannak.

Miközben a Dunántúlon nagyjából párhuzamos az M9, az M61 és az M6, borzalmas az alföldi oldal helyzete. Az M5 csak kis jóindulattal nevezhető É-D-inek, de azt még a rácsos (grid) rendszer kitalálása ELŐTT terveztették, diktálták le az angolok. Az M47 pedig mindennek a paródiája. Vályog viskóból ne akarjunk felhőkarcolót csinálni.

Az előbbi rajz jobb oldali részén látható a két problémás terület. Mindkettő az M9-M4 vonaltól délre van a határig.

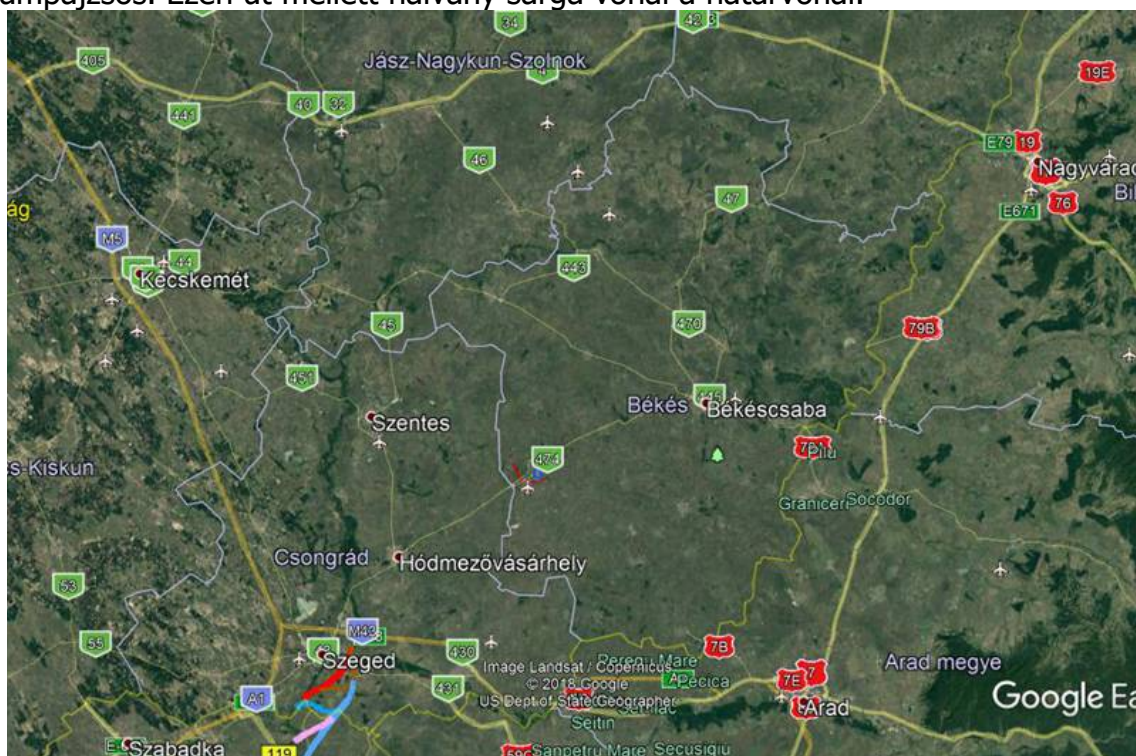
A két trapéz ez az M8-M4 vonaltól délre, melyet az M5 vág ketté.

A nyugati oldali trapéz az M5 és a Duna között van, lényegében Bács-Kiskun megye. A megye gondjait a trapéz átlóin lévő utakkal igyekeznek orvosolni.

Az M5 keleti oldalán lévő másik hatalmas trapéznek azonban segíteni képes a Via Carpatia.

Ezt a trapézt kinagyítottam.

A trapéz hosszabbik párhuzamos az M4 vonala Nagyvárad magasságában, a rövidebb párhuzamos oldala pedig a vonala az M43 Arad magasságában. A trapéz egyik ferde oldala az M5, a másik pedig arómán DN79 út. A DN79 a Nagyvárad, Arad és Temesvár között halad, párhuzamosan a román –magyar határral. Az út piros számpajzsos. Ezen út mellett halvány sárga vonal a határvonal.



A trapéz adatai: a párhuzamos oldalak hossza: 180 és 100 km, a trapéz magassága 110 km. Ha Magyarországon másutt 40-50 km-enként van gyorsforgalmi út, akkor itt miért nincs? A trapéz közepére kell egy függőleges vonal ahhoz, hogy a gyorsforgalmi úti sűrűség az országban homogén legyen.

Gyakori kifogás: nem kell semmiféle Alföldi „autóút”, ezt a feladatot majd ellátja a román DN79.

Akkor el lehet kezdeni a Dunántúlon az autópályák visszabontását, hogy ott is elérhessük a 100-150 km-es sűrűséget. **Az Alföld is Magyarország része!**

### Az első lépés az Alföld közlekedési helyzetének javítására

1. **Épüljön egy harántoló út az Alföld közepén.** Az alábbi rajzon szaggatott vonal a jele. Lehetőleg az M3-M30 csomópontjánál kezdődjön, de az sem baj, ha az egri csatlakozásba, esetleg a kettő közé fut be. A vége az M43-on legyen, így mind Temesvár, mind Belgrád gyorsforgalmi úton elérhető lenne. Kategóriája a magyar gyorsúthoz közeli. Bár autóútnak nevezem, a gyorsútra utalással szeretném kikerülni a traca autóút fogalmunkat. Középen fizikai elválasztással, a lassú forgalom teljes kitiltásával, szintbeni, többsávós körforgalmakkal, a csomópontok (napelemes) kivilágításával, sebességmérő kamerák építéskori felszerelésével a teljes szakaszon.
2. Az előbbi út szakaszosan is megépíthető. Egy természetes szakasza a két autópálya köze.
3. Ha ennek az útnak megépülhetett volna az első szakasza, már nem kellett volna megépíteni az M35-öt. **Az előrelátás hiánya is sok pénzbe kerül!** Fontos ismerni az M35-ről a laikusok véleményét, mely szerint



<https://tldr.444.hu/2017/12/11/magyarorszag-nak-sikerult-a-lehetetlen-epítettünk-egy-autópályát-elkerülő-autópályát>

Ez az újsághír így nem igaz, mert nincs kész az M4. Az azonban jó kérdés, hogy az M35 elkészülte után megtérülő lesz-e az M4 építése? Még az is bezavar, hogy az M4 romániai folytatása elakadt.

4. Nincs szükség az M8 azon megtervezett szakaszának építésére, melyet az alábbi ábrán körökkel jelöltem. Ennek építési költsége beforgatható lenne az Alföldi „autóút”-éba.
5. Elmaradhat az 47 sz. főút átépítése M47-té, vagy R47-té. Ennek költsége is felhasználható lenne az Alföldi „autóút” építésébe. Az elmaradó átépítés szakaszát az alábbi rajzon négyzetekkel jelöltem.

A 47 sz. másodrendű főút kiváló minőségű mezőgazdasági földek között kanyarog. Kanyarog rendszeren, ahogy a fentebbi ábrák mutatják. A forgalomnagysága nagyon inhomogén. A nagy városok körül nagy, másutt szinte az előbbiek fele. A nagy városok környezetében ezért a burkolatot négysávósítottuk. A köztes helyeken még a négysávós főúthoz sincs elegendő forgalom, nemhogy a gyorsforgalmi úthoz. Hanem figyelünk, újabb nagy pazarlás néz ki nekünk. Ezen szakaszokon kifejezetten pazarlás lenne a gyorsutasítás.

**A gyorsutasítás itt nem 4-sávósítást jelent, hanem 6-sávósítást.** Ha ugyanis a mai kétsávós útra rátennék a 2\*2 sávós gyorsutat, akkor kénytelenek lennének kiszorítani főleg a mezőgazdaság által használt lassú járműveket, melyeket nem lehet kiszorítani. Különben megművelhetlenné

válnának a jó földek. Ezért nekik új kétsávos utat kell építeni a 2\*2-sávos mellé. Így már nagyon drága lenne a gyorsutasítás. A 6-sávosítás elmaradó költsége beforgatható az Alföldi „autóút” építésébe.

6. Az Alföldi „autóút” építése nélkül helyzetben 2\*2-sávosítani kellene valamelyik É-D-i vonalú főutat, mondjuk a Hódmezővásárhely-Szentes-Szolnok-Jászberény-Gyöngyös/Eger irányt. Ezen is elég lenne a teljes helyett a szakaszolt 4-sávosítás, ahol tényleg szükség van a kapacitásbővítésre. Ennek költsége is átmehet az Alföldi „autóút” építési költségébe. **Látható: nincs szükség semmiféle új pénzre! Csak ésszel át kellene azokat a jó helyre csoportosítani.**



**Mivel nagyon előrehaladt a Via Carpatia nyomvonalának rögzítése, és féltő, hogy a rossz nyomvonal egyre több helyre beépül, minél előbb el kellene kezdeni a nyomvonal korrekcióját kezdeményezni mindazoknál, akik a mait aláírták.**

**Ha ez végképp nem menne, nekünk az is elfogadható kompromisszum lenne, ha Miskolcot elágazási pontként fogadnánk el, ahol elindíthatnánk a Magyarországot és Szerbiát is feltáró ágot!**

Szeged, 2018. február 5.