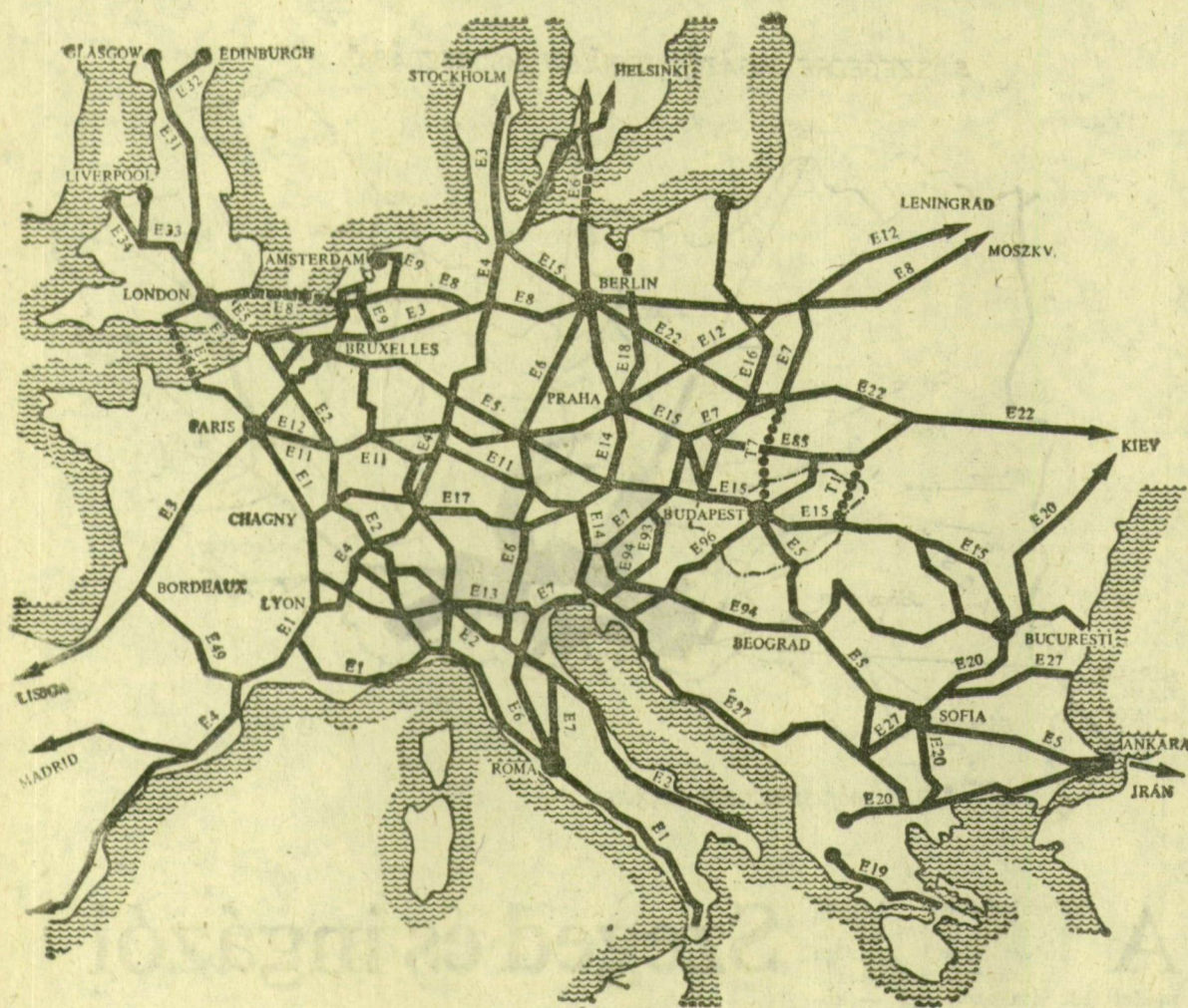




Az E-utak

Az ENSZ Gazdasági és Szociális Tanácsa európai regionális szervezetének közlekedési bizottsága Genfben tartott ülésén a nemzetközi forgalom főútvonalairól — az E-utakról — új egyezménytervezetet fogadott el. Az egyezmény az ugyancsak Genfben 1950-ben aláírt, a nemzetközi forgalom főútvonalainak építéséről szóló nyilatkozatot váltja fel.

A nyilatkozat az egész kontinens szempontjából nagy jelentőségű európai utak nyomvonalait jelölte ki, és a fejlődéssel összhangban a forgalom folyamatos lebonyolítását biztosító műszaki kiépítési jellemzők, szabványok, előírások meghatározását adta meg.

Autópálya-gerincvonalak

Az úthálózat csomóponti sűrűsége rendszerű, a csomópontok a nagyvárosok. Különbséget tesz a nyilatkozat a vegyes forgalmú utak és az autópályák között, ami bizonyítja, hogy alkotói már 1950-ben látták: a nemzetközi úthálózat gerincvonalait a korszerű műszaki és forgalombiztonsági követelményeket kielégítő autópályaként kell kiépíteni. A nyilatkozat röviden foglalkozik még a környezetvédelemmel és a tájrendezéssel. Kitér a szükséges szolgáltató létesítmények, határállomások, szervizek, éttermek, helyi helyek és telefonok elhelyezési szempontjaira, kialakítására.

Az 1950-es nyilatkozat azonban nem rendelkezik a nemzetközi egyezmények jogerejével. Az aláíró államok csupán kötelezték magukat nyilvánították ki a nemzetközi jelentőségű főutak fokozatos kiépítésének összehangolására. A nemzetközi úthálózatot lényegében a nemzeti úthálózatok egyszerű egymáshoz kapcsolódásával hozták létre, és így az úthálózat kiterjedhetett a nyilatkozathoz nem csatlakozott országok területére is. Ugyanakkor a nyilatkozatot elfogadó országok jelentős erőfeszítéseket tettek a hálózathoz tartozó útjaik előírt jellemzők szerinti kiépítéséért, korszerűsítéséért, és az utak az egyre növekvő forgalom igényeinek megfelelő karbantartásáért.

A genfi nyilatkozat aláírása óta eltelt időszak alatt az európai közúti közlekedés rohamosan fejlődött, a jelentős közúti beruházások eredményeképpen bővült az autópálya-hálózat, és korszerűsödött a tervezés és az építés technikája is. A tervezést ma már olyan korszerű műszaki segédesszközök segítik, mint a terepfelvételeknél a Dahita 020

redukciós tachiméter, a BRT 006 optikai távmérő, a Distomat Wild Di 10 távolságmérő, az automata Zeiss szintező műszerek. Légifotogrammetriai eljárásokat alkalmaznak az alaptérképek készítésénél, melyeket az automatikus Wild A-7 autográf dolgoz fel.

A mérnöki számításoknál általánosan elterjedt az elektronikus számítógép. A műszaki tervezés gépesítésével több idő jut a szellemi alkotómunkára, az útvonalak igényes, és esztétikailag is kifogástalan mérnöki megfogalmazására, a legelőnyösebb változat kiválasztására.

Az útépités fejlődése nemcsak a gépesítésben, a korszerűtlen, kis termelékenységű kézi munka kiküszöbölésében nyilvánul meg, hanem új építési technológiai folyamatok alkalmazásában is. A korszerű beton- és aszfaltkeverő telepek, a komplex gépláncokkal végzett földmunka és pályaszerkezet-építés tette lehetővé a nagy volumenű útépitést, az autópálya-hálózatok kiépítését, valamint a kivitelezés színvonalának jelentős javulását.

A rohamosan növekvő nemzetközi közúti forgalom a külkereskedelmi kapcsolatok bővülése és új útvonalak kiépítését, a régiók korszerűsítését és a gazdaságosság követelményeinek figyelembevételét igényli. Az európai úthálózat továbbfejlesztésénél a nemzeti úthálózatok egyszerű egymáshoz kapcsolásánál, olyan nemzetközi főközlekedési hálózat kijelölése vált szükségesé, amely összehangolja a nemzeti úthálózat-fejlesztési terveket és egyben fokozottabban érvényesíti a nemzetközi közlekedés gazdasági szempontjait. A tervezés és építés fejlődése, valamint a forgalom növekedése tehát időszerűvé tette az 1950-ben aláírt genfi nyilatkozat felülvizsgálatát és korszerűsítését.

Már a felülvizsgálat kezdetén kiderült, hogy az átdolgozás helyett célszerű egy teljesen új egyezmény kidolgozása. Ugyanis egy, a nyilatkozatot felváltó nemzetközi egyezmény jogilag erősebb érvényű. A csatlakozók részére kötelezővé teszi az előírt műszaki jellemzők betartását, és az Európa-utak hálózatának további kiterjedéséhez nyújt lehetőséget. Végül is elkészült az egyezménytervezet, amelyet 1975-ben fogadtak el Genfben.

Az elfogadott egyezménytervezet aláírói egyetértettek abban, hogy az E jelű európai úthálózathoz tartozó útjaik fejlesztési terveit egyeztetik, építését és felszerelését nemzeti programba foglalják.

Az E-utak új hálózata ún. „négyzetes” rendszerű lesz, amelyet az alaphálózati utak kö-

zötti összekötő és csatlakozó, elkerülő és átkötő utak egészít ki. Az új hálózati alapelv áttekinthetőbb útszámozást, egyszerűbb tájékoztatást tesz lehetővé. Kétségtelen hátránya viszont, hogy a jelenlegi vonzáskörzetekhez, csomóponti adottságokhoz kevésbé alkalmazkodik.

Új hálózat kiépítése

Az egyezménytervezet a vonalvezetésre vonatkozó előírások mellett új, egységes műszaki paramétereket is tartalmaz.

Az új úthálózat — amely hazai hálózatfejlesztési elképzeléseinkkel is összhangban áll — földrajzi helyzetünkből adódóan számunkra igen előnyös.

Az egyezmény tervezete az útépités műszaki előírásait a jelenlegi technikai színvonalal összhangban határozza meg. A megalkotásban közreműködő szakértők a műszaki jellemzők előírt értékeinek egységes és összhangolt rendszerét hozták létre minden műszaki, gazdasági és forgalombiztonsági tényező egyidejű értékelésével.

A hálózathoz tartozó utak alapvetően két csoportba sorolhatók:

I. osztály: két forgalmi sáv, osztatlan pályás utak;

II. osztály: kettőnél több forgalmi sávval rendelkező utak, egy vagy több útpályával.

Állást foglal az egyezménytervezet az autópályák iránti követelmények tekintetében is. E szerint autópályának tekinthető az út, amely:

— csak a gépjármű-közlekedés számára épült és nem szolgálja ki közvetlenül az útmenti területeket,

— a két forgalmi irányban egyedi vagy ideiglenes pontok kivételével két elkülönülő, elválasztott pályával rendelkezik, amelyeket zöld sávval vagy kivételesen más módon — például szalagkorláttal választanak el egymástól,

— sem másik autópályával, sem más utakkal, vasútvonalakkal, villamos vasúti pályákkal, vagy gyalogutakkal szintben nem kereszteződik;

— megkülönböztetett autópályajelzéssel van ellátva.

Autóútnak tekinthető az egyezménytervezet szerint:

— a kizárólag gépjárműközlekedés részére fenntartott (szabályozott, a megállást tiltó forgalmai csomópontokon és kereszteződéseken keresztül megközelíthető) út.

Az 1950-ben elfogadott nyilatkozathoz képest jelentős változásokat tartalmaz az egyezménytervezet az utak terhelése, a megengedhető forgalom nagyság vonatkozásában is.

Az elmúlt negyedszázad alatt bebizonyosodott, hogy az álla-

mok gazdasági helyzete nem teszi lehetővé a közúthálózat-fejlesztés teljes összhangját a forgalom növekedésével. A forgalmi igények és a közúti szolgáltatások közötti feszültség a prognózisok szerint várhatóan még hosszú ideig fennmarad. Tovább fokozza ezt az elmúlt években bekövetkezett energiaválság. Ennek hatására az európai államok szinte kivétel nélkül rákényszerültek az úthálózat-fejlesztés ütemének csökkentésére, s ez éppen a követelményeket leginkább kielégítő, nagy forgalmat viselő autópálya-hálózat építési ütemének lassulásában nyilvánul meg.

Az egyezménytervezet a keresztezések és csomópontok műszaki jellemzőit útkategóriánként állapítja meg. A nemzetközi E-úthálózat vasúti kereszteződéseit a tervezet állásfoglalása szerint külön szintűvé kell átépíteni.

Szolgáltató létesítmények

A csomópontok, útkereszteződések és egyes veszélyes szakaszok egyenletes és kellő mértékű megvilágításáról rendelkeznek mindazon szakaszokon, ahol a világítóberendezések felszerelését és üzemeltetését az éjszakai forgalom nagysága balesetvédelmi és gazdasági szempontból indokoltá teszi. Szorgalmazza a vakításgátló növényesítések telepítését, fényvédő lemezek felszerelését az elválasztósávokban és az út mentén.

A pálya közelében levő akadályokkal való ütközés megelőzésére szalagkorlátok felszerelését írja elő.

Az egyezménytervezet a vonalvezetés kialakításakor a biztonsági szempontok mellett (és azokkal összhangban) környezet- és tájvédelmi szempontokat is figyelembe vesz. Különösen fontosnak tartja a táj megbontása utáni növénytelepítést a vidék flórájának összhangjával. A nyilatkozathoz hasonlóan szigorúan tilos a nemzetközi utak mentén biztonsági szempontból veszélyes, és vezető figyelmét elvonó kereskedelmi reklámok elhelyezését.

Az egyezménytervezet foglalja a határállomások, autós szolgáltató központok néhány lényeges kérdésével is. Állásfoglalása szerint a pihenőhelyek, szolgáltató központok kizárólag a kiszolgált útról, autópályáról közelíthetők meg, nem képezhetnek úgynevezett rejtett csomópontokat. A nemzetközi utak mentén közzétehető használati utasítással ellátott segélykérő telefonhálózat létesítését írja elő.

A nemzetközi E-főútvonal-hálózat régi jelzéseit az egyezmény hatályba lépését követő 3 éven belül kell eltávolítani, az új jelzéseket pedig 4 éven belül kell elhelyezni.

Európa közlekedési szakemberei olyan egyezményt készítettek elő, amely tovább segíti majd a nemzetközi együttműködést, a gazdasági kapcsolatokat, a közúti közlekedést és az autós turizmust. Az egyezménytervezetnek műszaki alapelvei útmutatásul szolgálnak a magyar úthálózat tervezésében, fejlesztésében, korszerűsítésében is.

A nemzetközi forgalom főútvonalairól szóló európai egyezmény a szerződő felek között érvényesíti, egyúttal helyettesíti az 1950-es genfi nyilatkozatot, és várhatóan 1976-ban lép életbe.

DR. KOZÁRY ISTVÁN

Barát vagy ellenség?

természet

A tűz a Föld kialakulása óta természetesen környezeti tényező. Sok állat és növény a véletlen tüzesetek martalékává vált, miközben az evolúciós változások során többé-kevésbé ehhez is alkalmazkodni tudó szervezetek alakultak ki. Egyes rovarok a tüzet és annak termékét, a füstöt rendkívül gyorsan és nagy távolságból is érzékelni tudják, a növényeknél vastkosabb kéregképződés jelent némi tűz elleni védelmet stb. Az Egyesült Államokban most széles körű vizsgálatok folynak a tűz ökológiai hatásának kiderítésére. Annyi máris bizonyossá vált, hogy a tűz állatokra, illetve növényekre gyakorolt hatása sok tényezőtől függ. Ilyenek: a relatív nedvességtartalom, a levegő hőmérséklete, a szélirány és szélsebesség, a vegetáció élő és elhalt részének minősége, mennyisége, víztartalma, a lejtési szög, a növények fiziológiás állapota, a napi ritmus stb.

A tűz ésszerű használatával — az eddigi tapasztalatok alapján — befolyásolni lehet egy vadon terület vegetációjának összetételét, a borítottságot, meg lehet kímélni a hasznos állatokat, el lehet pusztítani a károsokat stb. A tűz emellett közvetett hatást is gyakorol a mikroklimára, a talajerő-utánpótlásra, sőt mutációs faktorként is számba vehető. A tűz módjától, időtartamától és a környezeti adottságoktól függően megváltozik a talaj pH-értéke, emelkedik (akár 5–10 °C-kal is) a talajhőmérséklet. Az eddigi kísérletek szerint az ellenőrzött, szakértelemmel alkalmazott tűz 2–3-szorosára növelheti a gyümölcsös terméshozamát, növelheti a növény fehérjetartalmát stb. Tűz hatására megváltozhat a növény sziklevélszáma és megduplázódhat a kromoszómaszám is. A tüzet még az erdőtüz ellen is hatásosan alkalmazhatják (megsemmisítik a tűz tovaterjedését biztosító aljnövényzetet és avart).

Mindezek arra utalnak, hogy a tűz nemcsak ádáz ellenségünk, hanem ésszerű és szakszerű irányítás mellett hasznos segítőársunk is lehet.

Katona Judit

Páva

Méltósággal billegő szárnya szikra, tolla kő éhséget felejtető.

Szépséget fitogtató szípkarkázó, ragyogó suhanása, mint a hó.

Gyökeret vert ámulat látod, szép pávám, szabad anyám egekben mulat.

Bánatommal elmenő s mégis visszarepülő szárnya szikra, tolla kő.