

Elbuktuk (?)

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

„Ha küzdesz, veszíthetsz, ha nem küzdesz, már veszítettél.”

dr. Regdon Ibolya, a szegedi Radnóti Gimnázium tanára

Az alábbiakban Szeged és a nagysebességű vasút viszonyát, kapcsolatát szeretném elemezni.

Mi az a nagysebességű vasút (NSV)?

Lényegében egy olyan gyorsvonat, amely legalább 200-250 km/óra sebességgel képes haladni. Már a repülés legnagyobb vetélytársa.

Az első modern NSV Japánban készült 1964-ben. Európában az elsők a franciák voltak 1981-ben megépítve az első vonalukat. Így a mi lemaradásunk még ehhez képest is 40 év.

2021-ben Franciaország NSV hálózata 2800 km, Spanyolországé 3600 km volt, de Kínában 2013-ban már 11.000 km üzemelt!

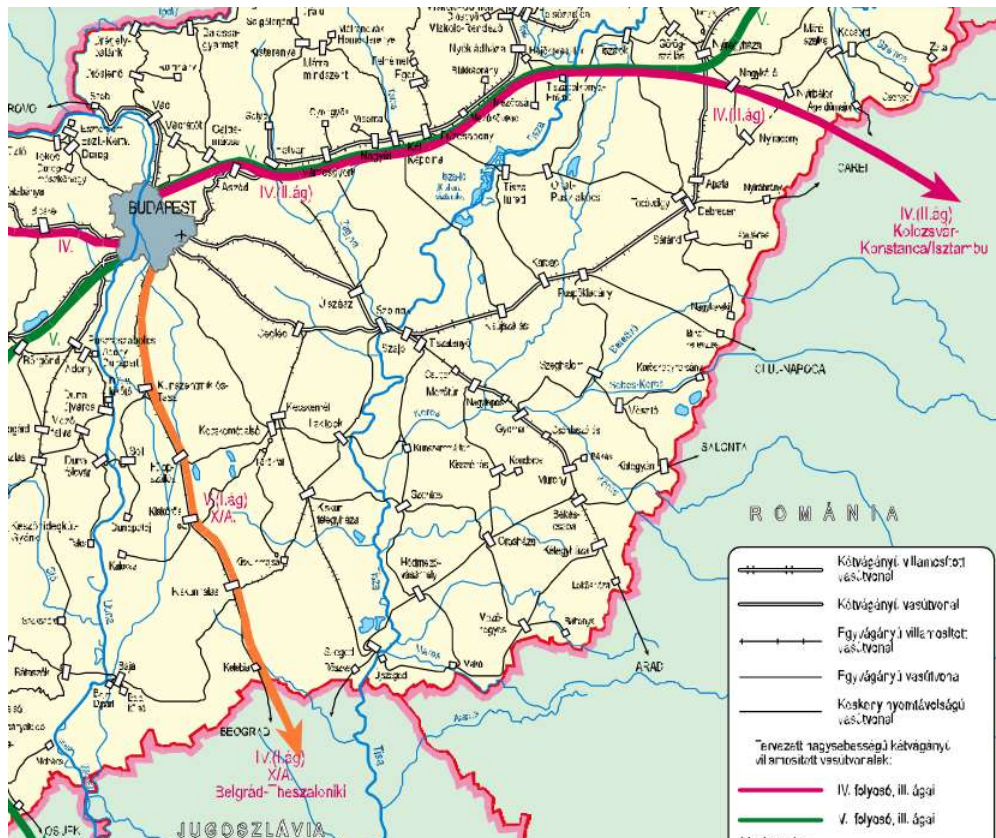
https://hu.wikipedia.org/wiki/Nagysebess%C3%A9g%C5%B1_vas%C3%BAtvonalak_Eur%C3%B3p%C3%A1ban



<https://budapestkornyeke.hu/tiltakoznak-a-budapest-varso-nagysebessegu-vasutvonal-ellen-torokbalinton-egy-zoldteruletet-feltenek-a-szupervonatok-fekezesetol/>

Az NSV és Magyarország

A legkorábbi elképzelés szerint:

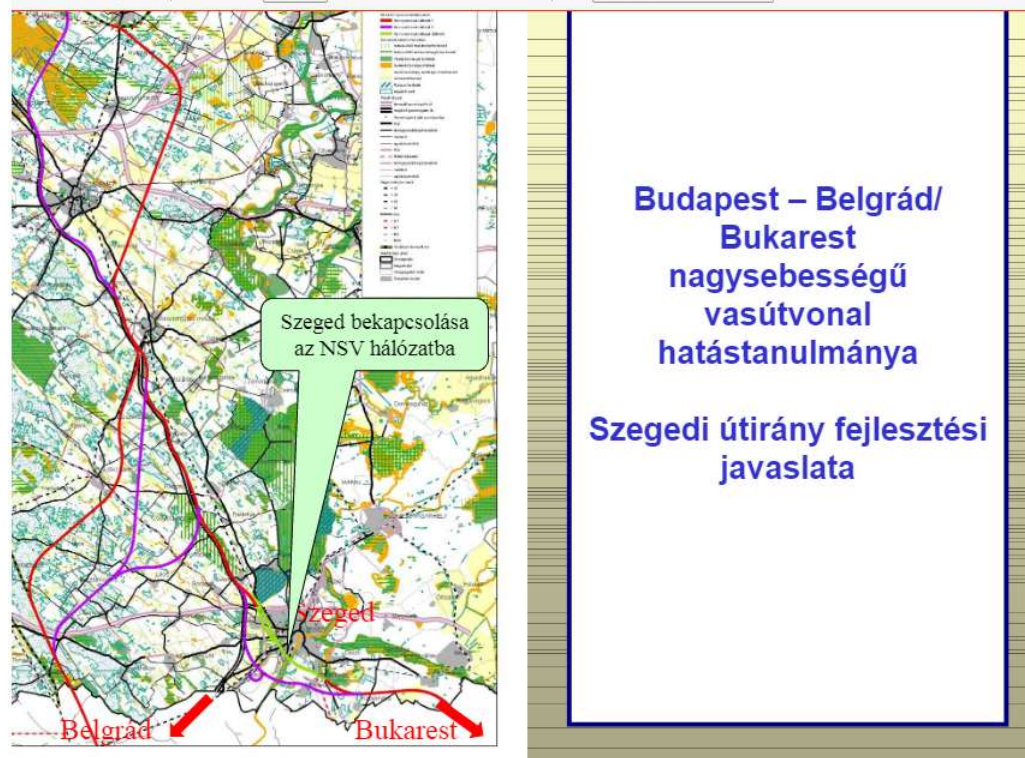
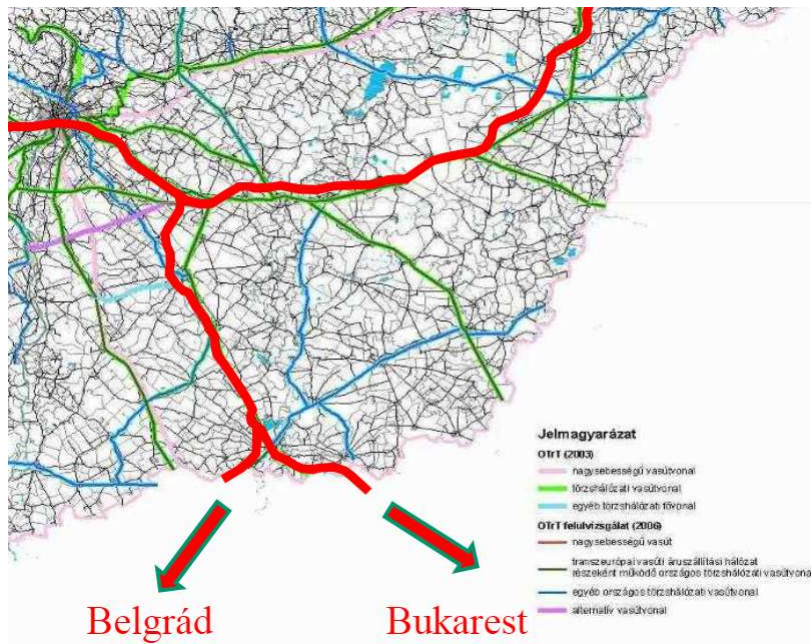


„A magyarországi nagysebességű hálózat vizsgált útirányai, az OTTr **2000.**, **2003.**XXVI. törv.”

https://hu.wikipedia.org/wiki/Nagysebesség%C3%A9g%C5%B1_vas%C3%BAtvonalak_Eur%C3%B3p%C3%A1ban

A Szegedhez legközelebbi vonal a Budapest-Kelebia-Belgrád vonal volt.

Később ezt sikerült úgy módosítani, hogy Szegedhez közelebb haladjon:



A BUDAPEST - KIELEBIA / KISZOMBOR NAGYSEBESSÉGŰ VASÚTVONAL
KIINDULÓ NYOMVONALVÁLTOZATAI

<https://docplayer.hu/3007879-Koller-laszlo-kozlekedesfejlesztési-koordinációs-kozpont.html>

„A magyarországi nagysebességű hálózat **2006**-os OTRT felülvizsgálat során elfogadott változata”

Tehát a vonalat közvetlenül Szeged mellé sikerült hoznunk (a MÁV vezérigazgatóság – Káldi István vasúti hálózattervező mérnök úr - támogatásával). Sőt még azt is elértük, hogy Szeged mellett lett volna egy elágazás Románia illetve Szerbia felé!

Sajnos ebben sem segített nekünk akkor sem a szegedi Városháza. Mintha a világ legtermészetesebb dolga lenne az, hogy ez csak úgy az ölükbe hull. Mintha ez egy figyelemre sem méltó tett lett volna, a fogadtatás közömbös volt.

Végül pedig a **2022-es** változat, Budapest-Szolnok-Nagyvárad-Kolozsvár.



https://www.ktenet.hu/uploads/2022/MKK/Vitezy_David.pdf

A sárga vonal szerint az egyetlen NSV vonal a Budapest-szolnoki vonal maradt, elveszett a Szeged melletti vonalszakasz! Ez is csak 2030 UTÁNra ütemezve. Nem szól a fáma arról, hogy visszajön-e majd egykor a Szeged melletti szakasz.

„A magyar kormány 2018 januárjában hagyta jóvá a magyar fővárost Erdély legnagyobb városával összekötő nagysebességű vasútvonal létrehozásának tervtanulmányait, erre a magyar kormány egymilliárd forintot különített el. Szijjártó Péter külgazdasági és külügyminiszter akkor elmondta: tekintettel a rendkívül szoros gazdasági együttműködésre Magyarország és Románia között, a két ország közös érdeke, hogy minél több közlekedési összeköttetést hozzanak létre.”

<https://iho.hu/hirek/megjelent-a-budapest-kolozsvar-nagysebessegu-vasutvonal-tervezesi-tendere-200128>

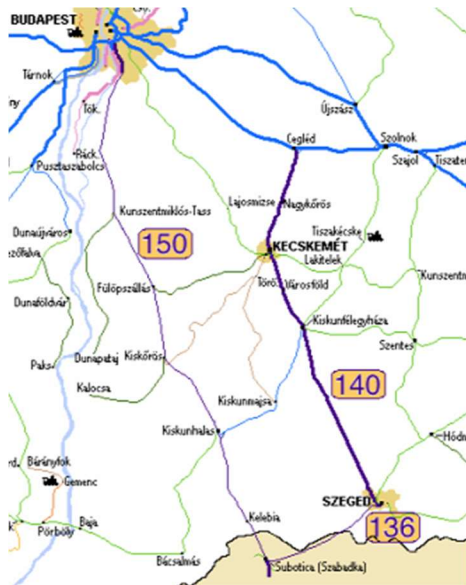
A Budapest-Belgrád irány:

De elszállt a másik nagyon fontos irányunk és, ez a Budapest-belgrádi vasút.



<https://dunavarsany.hu/index.php/budapest-belgrad-vasutvonal/>

Volt ugyan egy szerény próbálkozás azért, hogy ez a vonal is közelebb kerüljön Szegedhez, de idő előtt elhalt.



„A ... térképén lilával jelöltük az alternatív fejlesztési változatot: a 140-es és 136-os vonal lenne a személyszállítási főirány, miközben az egyvágányúan felújított 150-es és a kétvágányúsított 140-es együtt nagy teherszállítási kapacitást is képviselne”

„A kik támadják a projektet, általában onnan közelítenek, hogy nincs szükség ezt a vonalat ilyen drágán, ennyire nagy teljesítményt lehetővé tevő műszaki tartalommal rendbehozni, a személyforgalom nem igényli a második vágányt, a teherforgalomnak meg nem kell a 160-as tempó.

A legtöbb szakember azonban azért szomorú, mert túl korán elvetették azt az ötletet, hogy a Belgrád–Budapest vasúti irány fejlesztésekor figyelembe vegyék a 140-es vonalat is. Bár a Cegléd–Kecskemét–Szeged–Röszke–Szabadka útirány némileg kerülő a 150-eshez képest, de egy ilyen kettős projektnek több fontos előnye lett volna, ha nem csupán az a célunk, hogy Kína minél egyszerűbben jusson európai referenciához, hanem önző módon a magyar utazóközönség érdekeit is fontosnak tartjuk. A kínaiak szlogenjét átírva mondhatjuk: Egy övezet, több út.”

„A kelebiai vonal egyvágányú rekonstrukciójával és a szegedi még egynyomú részeinek kétvágányúsításával és a 160-as sebesség lehetővé tételével sokkal több – szegedi, kecskeméti, kiskunfélegyházi – utas járt volna jól. A két vonal együttesen megnövelt kapacitása segítette volna a konténervonatok haladását, sőt a két vasút zavar esetén eredményesebben szolgálhatna egymás tartalékául. A rövidke Szeged–Szabadka vonal kipozírozása pedig regionális, ha úgy tetszik nemzetstratégiai szempontból hozhatott volna sokat a vajdasági magyaroknak. Természetesen mindkét vasúton lehetett volna nemzetközi vonatokat is járatni, például Belgrád–Szabadka–Kelebia–Budapest–Bécs és Belgrád–Szabadka–Szeged–Cegléd–Budapest útirányon át.”

<https://fonodo.reblog.hu/post-004>

Összegzés

Szerencsés az a város, amelyet érint a jövő vonatfajtája, az NSV. Mi erről sajnos lemaradtunk. A kár tetemes és nehezen pótolható lesz! A modern város alapja a modern vasút.

Az előbbiek következményeként Szeged minden korszerű vasútvonalról lemaradt, kimaradt. Szeged így ott üldögél nagy semmi közepén, a Szolnokon átmenő kolozsvári irány és a Kelebián átmenő belgrádi irány meghatározta térségben.

Ki tudja, hogy ilyen mértékű vasútfejlesztés mikor lesz majd legközelebb a vidékünkön.

A legkorszerűbb vasút nélkül pedig nehezen képzelhető el a város jövője.

Nem tudok arról, hogy Szeged Városa bármelyik előbbi nyomvonal Szegednek kedvezőbb vonalvezetésért lobbizott volna. Sajnos mintha nem is lenne ehhez elég erejük.

Szeged, 2022. X. 30.