

Üdv a ló másik oldalán
dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

„Ha küzdesz, veszíthetsz, ha nem küzdesz, már veszítettél.”
dr. Regdon Ibolya, a szegedi Radnóti Gimnázium tanára

Mintha éles váltás történne egy éven belül a hazai gyorsforgalmi hálózat fejlesztésének ügyében, de mintha mindig csak a ló egyik oldalán, valamely szélsőség szerint.

A többször kifogásolt aránytalanság újabb esetéről lehet szó. Az arányok felrúgása mindig megbosszulja magát, mint ahogyan most is ez történt.

Normális esetben kellene léteznie egy **közmegegyezésen alapuló munkamegosztásnak** a közúti és a vasúti azállításról, mint két ellenérdekelte fél között. Természetesen most sem történt semmiféle egyeztetés, még a szakmával sem!

Látszólag minden rendben van, mert mindkét szakterületet ugyanaz a minisztérium irányítja.

Az élet, a valóság azonban itt is nagyon más, melyre példakén mindkét esetre a szakma csúcsán álló menedzsereket idézek!

Mintha a közúti és a vasúti fejlesztések egymástól teljesen függetlenül történnének, egymásra a legkevésbé sem figyelve, egymás sajátosságait a legkevésbé sem figyelembe véve. Ez pedig nagyon sokba kerül ennek a társadalomnak.

Amit mindkét államtitkár úr egyformán tudott, azaz mi volt a bemenő információjuk?

1. Nyilván mindketten tudták, tudják, hogy Magyarország az EU tagállama.
2. Nyilván mindketten tudták, tudják, hogy ez rengeteg kööttséggel jár. Azok pedig az eltelt egy év alatt ezek csöppet sem változtak, tehát mindketten ugyanazt olvasták.
Ilyen elvárások az Európai Zöld Megállapodás, a COM/2019/640, a COM/2020/789, a COM/2021/550, a, Fit for 55.

Mind közül a legfontosabb és még jól is érthető:

Fenntartható és Intelligens Mobilitási Stratégia

**Átfogó célja a vasúti ágazat újjáélesztése
és versenyképesebbé tétele a többi
közlekedési móddal szemben**

https://www.ktenet.hu/uploads/Mosoczi_Laszlo.pdf

Nézzük meg, miféle következtetésekre jutottak az előbbi urak!

Mit gondolt a hatalmasság 2021-ben (lásd a siófoki konferenciát)?

- a) Valóban így kell versenyképesebbé tenni a vasutat?



<https://www.youtube.com/watch?v=uy0gekOITsk>

Az autópályák hossza országonként [km az év végén, 2020-ban]

Ausztriában: 1.749 km

Magyarországon: 1.774 km

https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0047.html

Tehát ebben a mutatóban utóértük a szomszédokat. Akár még örülhetnénk is.

De mire föl ez a rohanás, kapkodás?

Az egy főre jutó GDP, vásárlóerő-paritás alapján [USD] 2021-ben

Ausztriában 69.692, tehát 60 e USD,

Magyarországon: 37.128. azaz 37 e USD.

https://www.ksh.hu/stadat_files/gdp/hu/gdp0080.html

Mint látható, az osztrákoknak nem volt szüksége a majdnem kétszeres GDP-hez túlfeszíteni az autópályáikat. Mintha nem ezen múlna a boldogság! Mintha a gazdasági célokban is baj lenne itthon.

Mintha a jóval magasabb GDP adat sokkal olcsóbban is elérhető lenne! Ilyen gazdagok vagyunk?

b) Az M1 sokszávosítása, mely pont az ellentéte az EU követelte célnak!

„Az M1-es autópálya bővítése helyett vasúti fejlesztésre van szükség” – állítja egy magyar nem közúti szervezet, az EU elveinek ismeretében! Egy förtelmes kép:



„A Katy Highway Texasban, melyet 2008-ban a dugók megszüntetésének reményében **26 sávossra bővítettek**, ezzel a világ legszélesebb autópályáját létrehozva. **A torlódások csak néhány év erejéig csökkentek, 2014-re már hosszabb csúcsidőszaki menetidővel kellett számolni, mint a szélesítés előtt.**”

Ez ennyire tény és ennyire nyilvánvaló, kivéve éppen a döntéshozókat!

Ennek megfelelően:

„A magyar kormány **előzetes társadalmi egyeztetés nélkül**, júliusban nyújtotta be a 2021-2027 időszakra vonatkozó Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programot (IKOP) az Európai Bizottságnak, amelynek keretében a rendelkezésre álló összeg több mint tizedét, mintegy 140 milliárd forintot az M1-es autópálya Budapest–Bicske szakaszának **írányonként három sávossra** bővítésére költené a kormány.

A Közlekedő Tömeg Egyesület és a Magyar Közlekedési Klub e tervet rendkívül károsnak tartja, helyette a párhuzamos vasúti vonalszakasz kapacitásának növelését sürgeti, ezért levélben kérjük az Európai Bizottság illetékes igazgatóit, hogy a programot ebben a formájában utasítsák el.”

„Információink szerint az autópálya-szélesítés megvalósíthatósági tanulmánya azzal indokolja a beruházást, hogy a szakaszon a személygépkocsi-forgalom 50 százalékos, a teherforgalom 100 százalékos növekedése várható, **miközben a párhuzamos vasútvonal által nyújtott lehetőségeket meg sem említi.**”

Mintha még ez sem lenne nyilvánvaló:

„Az elmúlt évszázadokban kialakult városszerkezet nem teszi lehetővé a közúti kapacitás további növelését, ezért az egyetlen megoldás a helytakarékos, környezetbarát közlekedési

módok előnyben részesítése és ösztönzése az autózással szemben. Ennek megfelelően a Budapesti Mobilitási Terv szerint **2030-ig a jelenlegi 42-ről 30 százalékra kell csökkenteni a fővárosban az autóval megtett utak arányát, de e cél elérhetetlenné válna, ha az autópályákon még a jelenleginél is sokkal több gépjármű özönlene be a városba.”**

<https://www.kozlekedotomeg.hu/vasut/az-m1-es-autopalya-bovitesi-helyett-vasuti-fejlesztésre-van-szükség/>

c) A felboruló kapacitásmérleg is nyilvánvaló, bár a szakemberek nem ismerik el!
Mára már kiderült, hogy a hazai gyorsforgalmi úti fejlesztések egyik fiaskója az M0, amely irányonként általában kétsávos. Ennek kellene elbírní a beléje befolyó hasonló kiépítettségű autópályák sorát. Mára egyértelmű: ez matematikai képtelenség.

Már ma is dugó dugó hátán az M0-on.

Mitől ne súlyosbodna ez, ha az M1 és az M7 irányonként háromsávos lenne? Ha csak csoda nem történik, az M0 ezt a többlet forgalmat nem bírja felvenni.

Nincs más, mint az M0-t leválasztani az állami gyorsforgalmi hálózatról és átadni a fővárosnak, a nagyon nagy helyi forgalom tákolására.

Az M0-hoz való görcsös ragaszkodás jó út a teljes ellehetetlenüléshez.

d) A rendkívül kis kapacitáskihasználtsági adatok az újonnan épült hazai gyorsforgalmi utakon
Ezt említettem az egyik legutóbbi dolgozatomban, melyhez szükséges adatokat szintén nem a szakma határozta meg. (A szakma mintha nem merne érdemi kérdésekkel foglalkozni!)

Érdemes lenne egy gondolat kísérletet elvégezni:

vajon mekkorák lennének ezek a nagy kis kapacitáskihasználtságok, ha korábban áterelték volna a nagy forgalmat az autópálya hálózatról a vasútra?

Mintha az ilyen megfontolásokat nem bírnák el a hatalmasságok döntéshozatalt!

e) Mennyi pénzt rendeltek ezekhez a célokhoz?



<https://www.youtube.com/watch?v=hs7-eORJhrY>

3200 Mrd Ft-nyi közúti fejlesztés,
6000 Mrd Ft-nyi vasúti infrastruktúra és
gördülőállomány fejlesztés,
reptérfejlesztési program kidolgozása,
a hajózás feltételeinek javítása

Az államtitkár úr megemlítette, hogy már az előadás napjáig a közút pénzét megemelték 3.600 Mrd Ft-ra. A vasút 6.000 milliárdjából 4.000-et szántak az infrastruktúrára, 2.000-et a gördülő állományra. Érdemes megjegyezni, hogy a 3.600-4.000 arány sem segítette volna a vasút helyzetbe hozását. Nem volt ez ködösítés, kábítás? A szakmánk semmihez sem volt egyetlen szavas sem!

f) Egy újabb félrevezető elképzelés szerint

A vasúti ipar fejlesztésének keresletét a 2030-ig tervezett infrastruktúra, gördülőállomány és vasúti árufuvarozási környezet fejlesztési igényei adják

Gördülőállomány fejlesztési igény:

1795 milliárd Ft

Infrastruktúra fejlesztési igény:

4500 milliárd Ft

**Árufuvarozás fejlesztési igény
(ösztönzőtendszerek):**

72 milliárd Ft

g) Mindeközben:

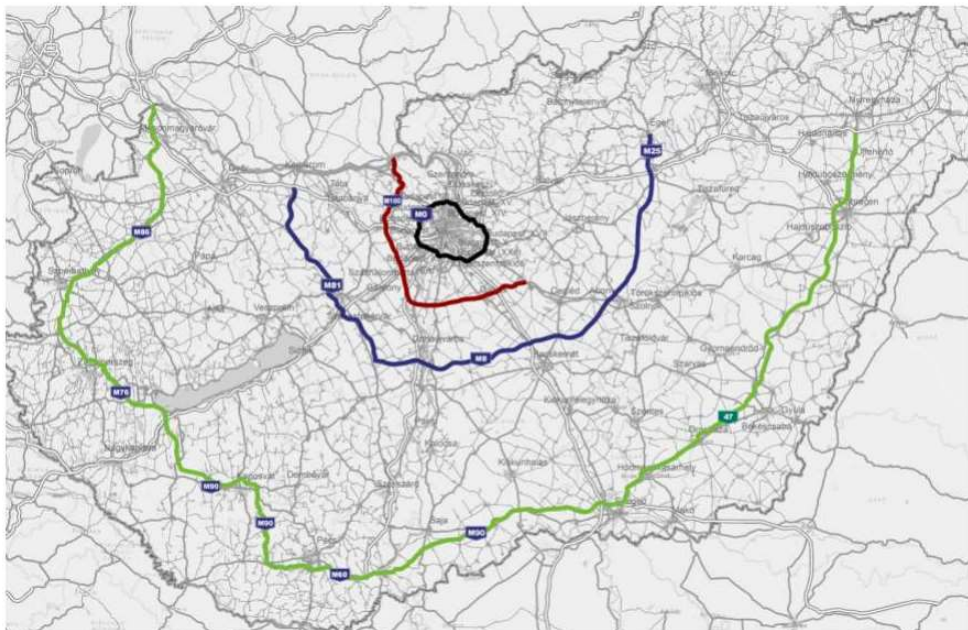
Magyarország gyorsforgalmi úti hálózat hossza 2010. év végén 1277 km hosszú volt. Az Útprogramnak köszönhetően 2020. évre meghaladta az 1700 kilométert, 2021. év végére pedig várhatóan eléri az 1825 kilométert. 2025-re tervezetten 2000 km felé nő a magyarországi gyorsforgalmi úthálózat hossza.
Az elmúlt 11 évben több mint 30 útszakasz, közel 600 km gyorsforgalmi út épült Magyarországon.

<https://www.youtube.com/watch?v=hs7-eORJhrY>

h) Végül az ismert vágyálom, amely Budapest körútjainak kivetítése a teljes Magyarországra (körutak mindenütt, és bármi áron; általános keringetés az országhatárokkal párhuzamosan):

2x2 sávós külső közúti gyűrű

Cél: a sugaras úthálózati szerkezet feloldása, és Budapest tehermentesítése a tranzitforgalom alól



https://www.ktenet.hu/uploads/Mosoczi_Laszlo.pdf

<https://www.youtube.com/watch?v=hs7-eORJhrY>

Na és mit gondolt a hatalmasság 2022-ben (lásd az egri konferenciát)?



A) Amit azonnal kiszúrtak az új urak:



2010 és 2022 között így sikerült a vasút megkövetelt, elvárt előnyét biztosítani. Nehéz lenne sikernek minősíteni!

B) Majd jönnek az újabb ellenlépések:

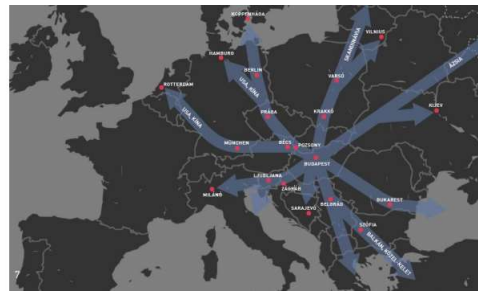
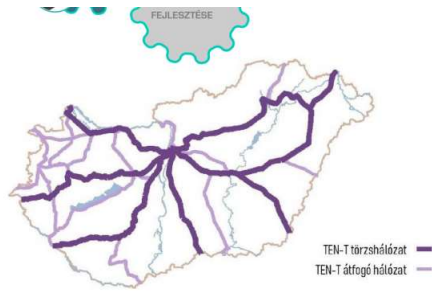
Az autópálya-hálózat országhatárokig történő kiépülésével és a koncesszió megvalósításával az állami közlekedésfejlesztési beruházásokban a vasút dominanciáját szeretnénk biztosítani.

Bár korábban is a vasúti dominanciát emlegették.

A VASÚT, MINT KULCSSZEREPLŐ	
ÁRUFUVAROZÁS - Hazai ipar bekötése a hálózatba, hazai és nemzetközi áruforgalom vasútra csábítása - Egy-egy kamionfuvarral versenyképes egyeskeszi forgalom ösztönzése, közúti fuvarozással szembeni versenyképesség javítása, intermodalitás - Nemzetközi tranzit kiszolgálása, konténerterminálok és záhonyi átrakóközvet piaci alapú fejlesztése, ráépülő logisztikai és gazdasági funkciók - Nagybefektetők letelepedésének elősegítése a vasútvonalak mellé	SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS - Napi/heti többszöri ingázók kiszolgálása: elővárosi, kistérségi közlekedés vidéki nagyvárosok körül és központi régióban egyaránt - Heti ingázók, belföldi turisták: minőségi, 160/200 km/h belföldi távolsági közlekedés a főbb nagyvárosok, megyeszékhelyek közt - Nemzetközi távolsági közlekedés erősítése, európai hálózatba erősebb integráció nyugat, dél és kelet felé egyaránt

C) Egyébként minden megy úgy, mint korábban. A vasútnál is, ma is, minden sugaras, és kezd egy gyűrű is megjelenni:

EURÓPAI KORRIDOROK FEJLESZTÉSE



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

<https://www.youtube.com/watch?v=uy0qekOITsk>

D) Mindehhez egy kis új ideológia

„Vitézy Dávid a Hungrail keddi konferencián tartott előadásában előláróban arról beszélt: az orosz–ukrán háború, a nyomában fellépő energiaválság és gazdasági problémák miatt sötétebben láthatjuk a vasút és a közlekedés jövőjét, ugyanakkor fontosnak nevezte kiemelni, hogy a Covid-járvány okozta válság sem változtatott azon a szemléleten, hogy a vasút nem a múlt, hanem a jövő közlekedési eszköze, és ez most sincs másképp.

Az közlekedéspolitikáért államtitkár szerint ez a kijelentés bár mára természetes, még 10–20 évvel ezelőtt sem ez volt az uralkodó szemlélet a közlekedéspolitikában, hiszen a '70-es évektől a vasúti közlekedést lassú leépülésre ítélték.”

Hogy mennyire volt természetes a vasúti dominancia gondolata, láttuk a 2001-es anyag részben.

„Vitézy Dávid ugyanakkor hangsúlyozta: a '80-as évektől kezdődően egyre világosabbá vált, hogy a fogyasztói társadalmi logika hosszú távon nem fenntartható sem az áruszállításban, sem a személyi közlekedésben; a vasút ennek köszönhetően az elmúlt évtizedben fokozatosan visszanyerte stratégiai létjogosultságát.”

Vitézy Dávid kiemelte: az autópálya-hálózat kiépült, vagy közelít a befejezés felé, ezért a vasútfejlesztés dominanciája a kormány szándékai szerint meg fogja előzni a közútfejlesztést.”

<https://pestisracok.hu/vitezy-david-van-egy-kishituseg-a-vasutfejlesztésben-de-abszolút-nem-indokolt/>

Mi sem természetesebb, hogy először befejezetté nyilvánítja a gyorsforgalmi hálózat fejlesztését, mert így az erő. pénz és a figyelem mind a vasútra mehet.

Miközben szó sincs befejezésről, hiszen az előző ciklus nem törekedett az eddigi hálózatfejlesztési hibák kijavítására, hanem csak tetézte a bajokat, így a torzó még torzóbbá lett.

E) Milyen gyorsan megváltozott egy vélemény egy év alatt – igaz más üléspontból!
„A rangos eseményt Dr. Mosóczy László, a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület elnöke nyitotta meg. Beszédében elmondta, hogy cél a rendkívüli gazdasági környezetben testreszabott, kreatív megoldásokkal segíteni a szakmát.

2030-ra a vasúti árufuvarozás 2/3-át kell a vasútra terelni, valamint a személyszállításban kiszámítható, tervezhető és megbízható személyszállítási szolgáltatást kell nyújtani az utasoknak.”

„Az EU Bizottság által kitűzött vállalásokat hazánknak is teljesítenie kell: áruszállítás tekintetében **2030-ra a 30 km-nél hosszabb szállítások 30%-át kell a vasútra terelni (Magyarországon az áruk 2/3-át közúton szállították 2021-ben!).**

Személyszállítás tekintetében pedig az utasforgalmat 2030-ig meg kell duplázni.

A célok eléréséhez közlekedéspolitikai paradigmaváltásra van szükség. A vasútnak nagyobb piaci részesedést kell elérnie.”

<https://hungrail.hu/2022/10/07/a-vasut-a-jovo-kozlekedesi-eszkoze-magyar-vasut-2022-konferencia-osszefoglalo-i-resz/>

Hol tarthatnánk, ha egy évvel korábban is így gondolta volna?

Ugye nem lehet azt kijelenteni, hogy a hatalmasságok 2021-es álláspontja azonos a 2022-essel?

F) Miért is kellett akkor ennyi gyorsforgalmi utat építeni?

Egy minisztérium miért nem optimalizálja EGYÜTT a hazai gyorsforgalmi és a vasúti hálózatfejlesztést?

Vajon hogyan nézne ki egy ilyen gyorsforgalmi hálózat?

Az újonnan épített utak kapacitáskihasználtsága már a vasútra terelés ELŐTT is nagyon kicsi!

Vajon mekkora lesz ezen utak kapacitáskihasználtsága, ha tényleg áttérnek róluk a forgalmat a vasútra?

Egy olyan országban, mint hazánk, a pénznek rengeteg egyéb helye lenne. Mire kellett ez a pazarlás? Hogy lehetett ezt megengedni?

G) Hogyan maradhatott el az államtitkári szűzbeszédből a gyorsforgalmi hálózatnak még a megemlékezése is?

A látómezőben ennyire nincs benne, vagy már ennyire leértékelődött?

Még az sem tűnt föl, hogy nem Budapesten tartotta előadását, hanem Egerben! És még az sem, hogy a konferencia címében benne volt az utas jelleg!

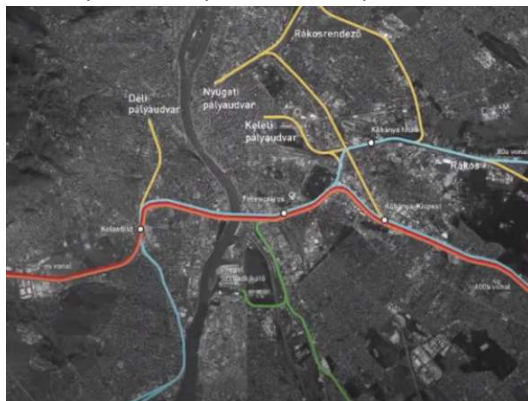
A konferencia címe ugyanis ez volt:

V. Magyar Közlekedési Konferencia - 46. Ütügyi Napok

H) Mibe fog kerülni a „csak a vasút” szemlélet?

A vasúti nyomulás olyan mértékűnek tűnik, hogy ez finanszírozásilag maga a feneketlen zsák!

Elég csak a V0 budapesti vasúti körgyűrűre, a Budapest-belgrádi vasútra, a budapesti elővárosi vasútfejlesztésekre, a Duna alatti vasúti alagútra, a fővárosi pályaudvarok. egyéb állomások átalakítására, a déli körvasútra, a metró és a HÉV, a székesfehérvári, a pusztaszabolcsi, az esztergomi, a váci, a veresegyházi, a hatvani, a ceglédi, a lajosmizsei, a Liszt Ferenc repülőtér bekötésére, az Duna-hidakra (Aquincumi, Galvani, Albertfalvai), a fejlesztéseire, járműbeszerzésekre gondolni. Mivel ide alaposan csoportosítani a pénzt, érthető a gyorsforgalmi hálózat lefagyasztása.



<https://budapestvasut2040.hu/vitezy-david-koszontoje/>

<https://www.vg.hu/logisztika/2021/02/ketezermilliard-jut-a-budapesti-vasutra-2>

<https://www.youtube.com/watch?v=C7Dq1mgQXkc>

És akkor hol van még a vidéki Magyarország lepusztult vasúthálózata?

J) Az élıhetőség javítás a vízfej jelleg erősítője

Az előbb vázolt vasúti fejlesztés tömeg tagadhatatlanul javítaná a főváros élıhetőségét, és ezzel csak fokozná a főváros további növekedését, a városállammá válását, a vidék-főváros minden áron tagadott különbségét, a főváros metropolisszá alakítását. Tényleg ezt szeretnénk?

K) Újabb végzetes aránytalanságnak nézünk elébe?

A hazai fejlesztésre számható pénzeket igazságosan meg kell osztani a vidék és a főváros között! Ez igazságos akkor lehetne, ha ezt a lakosságszám arányban osztanák ketté. Hiszen ugyanazon adófizetők élnek mindkét régióban.

Nagyon fontos lenne, hogy mind a vidék, mind a főváros csak az így meghatározott pénzekből fejleszthetne, bármekkora lenne az elképzelés tömegük. Nem mehetünk az egyik aránytalanságból a másikba.

Különbén az ismertetett fővárosi vasútfejlesztés nagyon elviszi az ország pénzét a fővárosra, a vidék kárára. Ilyen már volt, kár lenne megismételni.

Összefoglalás és javaslat

1. Ne fogadjuk el a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének lezárását, hiszen ami ma van az csak egy befejezetlen torzó!
2. Ismerjük el helyes elvnek a nagy forgalom vasútra terelést! Majd készüljön el egy harmonizált, tehát a vasúti és a közúti gyorsforgalmi hálózatokat EGYÜTT kezelő fejlesztési elképzelés.
3. Álljunk át végre át a négyzethálós, raszteres gyorsforgalmi közúti hálózatra és legalább a minimális raszteres hálózat valósuljon meg.

4. Javítsák ki a felismert hálózatfejlesztési hibákat.
5. Készüljenek el az észak-déli irányú autópályák is a Balti - tengertől az Adriáig terjedő területen.

Szeged, 2022. XI. 1.