# A nagysebességű vonat és Szeged

## TÉNYEK, TERVEK, REMÉNYEK

### A TGV-ről

Néhány éve még csak óhajokról írtam ugyanebben a szép újságban, ma már némi eredményről is beszámolhatok, azonban lehetnénk lényegesen előbb is.

A nagysebességű vonatok (a továbbiakban: NSV) csak azok a vonatok, amelyek legalább 250 km/óra sebességgel közlekednek.

Az első, az igazi NSV a francia TGV (Train Grande Vitesse) volt, amelyet követtek a hasonmások: a német ICE, a spanyol AVE, vagy a japán SINKANSZEN. Negyed század telt el azóta, hogy az első TGV elindult Párizs és Lyon között, felvéve a versenyt a repülőgéppel is és a személyautóval is. Ma pedig a francia MÁV, az SNCF évente 100 millió utast szállít, repít 300 km/óra sebességgel. Franciaországban 2007-ben már 1800 km hosszú NSV vasútvonal van. Miközben ezen 260-320 km/óra sebességtartományban járnak a vonatok, felállították az új sebességi világrekordot is, amely 574 km/óra vasúton! Tervezik a Berlin – Moszkva, valamint a Lemberg – Ungvár – Kassa – Zsolna – Pozsony – Bécs irányú vonalat is, de van információ hasonlók építéséről Szentpétervár és Moszkva között, vagy Törökországban. Az EU tervez egy fővonalat a Berlin – Isztambul/Thesszaloniki irányba is. Egyre jobban bekapcsolódik Svájc és Olaszország is. Ez ad reményt arra, hogy a síkvidéki és közép-európai Magyarország sem maradhat ki.

Ha ezt a csodát, a világ legmagasabb rendű infrastruktúráját, hasonlítani akarjuk valamihez, akkor azt mondhatjuk, hogy a nagysebességű vonat a sínre tett repülő, szerepe alapján a vasutak között olyan, mint az utak családjában az autópályáé. Ez a legmagasabb rangú vasút-fajta.

Ez a vonatfajta igyekszik helyettesíteni a repülőt, a személyautót, mivel nagyon gyors, segít időt megtakarítani, ugyanakkor kényelmes. Minden olyant tud, amit egy repülőgép szolgáltat. Benne lehet telefonálni, szélessávú internetezni, olvasni, étkezni, pihenni. Közismert a repülőút előtti hosszú várakozás, és a kétszeri utazás a repülőtérről a városközpontba időigénye. A TGV-be indulás előtt néhány perccel is fel lehet szállni, ennyiből viszont vonat maradt. A TGV állomásai általában a városközpontban vannak, így az érkező utas azonnal a legjobb helyen van. Az autópálya dugók is elkerülhetők, kikerülhető a szellemi, idegi fáradtság, amely a bármilyen tökéletessé váló személyautó velejárója marad. Szerencsések azok a városok, amelyek rendelkeznek egy nagysebességű vasúti megállóval, pályaudvarral.

A kezdeményező Franciaország az elmúlt 25 évben behálózta az országot és a hálózat átnyúlik a környező országokba is (pl. London).

De hasonlóan fejlődik a német nagysebességű vasúti hálózat is.

Látható az, hogy a hálózat Franciaországból kiindulva terjed dél és kelet felé, valamikor eléri hazánkat is, valószínűen főleg akkor, ha a Balkánon (Törökország) is európai orientációjú államok lesznek. A nyugati hálózatfejlesztési elképzelések általam ismert végállomás jelenleg Bécs, ahová a német NSV egy vonalát vitték be.

### Szeged mai vasúti helyzete

Jelenleg Szeged egy vasúti zsákutca végén van, amely az ismert idők legrosszabb állapota. Városunk a Budapest – kelebiai és a Budapest – békéscsabai fővonalak közötti, a nemzetközi járatok által elkerülve egy „sötét lyukban üldögél". Lehet modern város modern vasút nélkül? Valamikor Szeged nagy vasúti gócpont volt, ahol nemzetközi vasútvonalak metszették egymást!

A Budapest – Békéscsaba – Temesvár vonalat rövid idő alatt átépítik úgy, hogy azon 160 km/óra sebességű vonatok is járhatnak. Szeged tehát ismét lemarad.

### A magyar helyzet

Van Magyarországon egy törvény, az Országos Területrendezési Terv (OTrT), amely rögzíti, összehangol-



ja a fontosabb, nagyobb hazai elképzeléseket, elsősorban az infrastruktúrát, köztük a vasútvonalakat is. Az OTrT-t időről-időre előveszik, aktualizálják, a megváltozott térszerkezethez, gazdasághoz, ismeretekhez igazítják.

A hazai NSV tervezési folyamat főbb állomásai, időrendje (5)

1. Megállapodás született 1996-ban az akkori jugoszláv vasúttal és az érintett szerb és magyar minisztériumokkal az NSV kelebiai határmetszési pontról. Irány Szabadka, ahol a szerb NSV-hez kell csatlakozni.
2. Elkészül az első NSV hatástanulmány 2001-ben, amely a hazai szakaszt a Hegyeshalom – Budapest – Kelebia vonalon képzelte el.
3. Ezt a nyomvonalat vette át 2003-ban az akkori OTrT (a 2003. évi XXVI. törvény).
4. Elkészült 2004-ben az a hatástanulmány, amely rögzítette a Budapest – Nyíregyháza – Záhony/Eperjeske NSV nyomvonalat. Szeged szempontjából ez azért lényeges, mert a legújabb elképzelés szerint ebből a vonalból Ceglédnél ágazna ki a szegedi vonal.
5. Bekerültem a VÁTI Kht. (Faragó Péter vezető tervező úr) által szervezett Csongrád megyei mérnöki csapatba, amely előkészítette az OTrT módosítását. Mi gyűjtöttük össze megyénkben a különféle módosítási javaslatokat, így én a közlekedésieket, közöttük az NSV-re vonatkozót.

**Javasoltam:**
**az NSV nyomvonalát a Budapest-kelebiai irány helyett hozzuk Szeged mellé, közel párhuzamosan a megépült M5 autópályával, haladjon mellette, mint a fejlett világban. Ne daraboljuk fel az Alföldet egymással közel párhuzamosan futó, egymáshoz közeli autópálya és vasúti vonalakkal.**
**Az NSV-nek Szegeden legyen állomása, lehetőleg az M5-M43-M9 autópályák csomópontjában.**

6. A megyei területrendezési tervek felelőse a Csongrád Megyei Önkormányzat. Javaslatomat elfogadta és támogatta Marosvári Attila úr, az akkori Közgyűlési alelnök és Nagy Imre úr, az akkori megyei főépítész.
7. A javaslattal többször megkerestük az akkori MÁV Vezérigazgatóságot, amely többször elutasította a javaslatot.
A fő kifogások szerint a nyomvonal-módosítás meghosszabbítja legalább 15 perccel a menetidőt. Továbbá: a Budapest és a Szeged közötti 160 km-nyi távot túl rövidnek találta, a vonatnak sűrűn kell megállni, lassítani, gyorsítani, ami szintén időveszteség.
De nem teljesen jó érvek ezek. Hiszen Bécs és Belgrád közötti egyeneshez képest a Budapesti kitérítés lényeges kerülő és időveszteség. Ezt a pesti döntéshozó azonban teljesen természetesnek vette. Szintén természetes volt számára az is, hogy az NSV a főváros térségében bemegy a meglévő fővárosi vasúti hálózatra, feladva nagysebességű voltát, hagyományos vonatként ismét időveszteséget termelve.
Akkoriban és sajnos még ma is képzelték, hogy az NSV Magyarország területén csak két helyen áll meg. Mindkettő fővárosi, mielőtt valakinek illúziói lennének. Az egyik Kelenföld, a másik Ferihegy. Ez a döntés tovább erősítené az egyközpontú ország, a vízfejű főváros igyekezetet, amelyet már számos területfejlesztő szakember kifogásolt, mindeddig eredménytelenül. A magyar terület egyenletes, egyöntetű fejlődése elképzelhetetlen a többközpontú Magyarország megvalósulása nélkül. A döntés súlyosan vidékellenes, diszkriminatív, mely lehetetlenné tenné a vidék felzárkózását, továbbra is biztosítaná a főváros újabb gazdasági előnyét.
Aztán az is kiderült kis utánanézéssel, hogy vannak megállóhelyek 100 km-re is egymástól, tehát a 160 km-es táv sem lehet akadály.
8. A Csongrád Megyei Önkormányzat azonban szerencsére határozatot hozott, amelyet a megfelelő helyekre eljuttatott. Ezt a tényt elismeri a hatástanulmány (5) is.
„Az OTrT folyamatban lévő felülvizsgálata során Csongrád Megye Közgyűlésének véleménye alapján igényként fogalmazódott meg a Budapest – Kelebia közötti nyomvonalnak Szeged felé történő elhúzása és Románia felé történő leágazása, mely javaslatot az EU közlekedéspolitikájának megfelelően a Gazdasági Minisztérium is támogat."
9. Szeged MJV Fejlesztési Iroda ötletpályázatot írt ki a szegedi Nagyállomás térségére, amelyen egy szegedi mérnökcsapat tagjaként én is indultam. Ebben írtuk le először az NSV és Szeged lehetséges kapcsolatát.
Szeged Városa akkoriban minden erejét azonban lekötötte az M5 és az M43 autópályák mielőbbi építéséért történő lobbizás, így munkánk támogatására már nem maradt városi erő.
Megbuktunk, magunkra maradtunk. Mint később azonban kiderült: nem teljesen.
10. A MÁV Vezérigazgatóságon dolgozó Káldi István mérnök úr gondolata szerencsére találkozott a javaslattal, akinek segítsége, jó szándéka biztosan benne volt abban a levélben, amelyet a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Vasúti közlekedési Főosztály vezetője írt 2006. márciusban. E levél lényeges, mert tartalmazza: „A korábban a kelebiai vasútvonal mellett tervezett nyomvonal helyett az V. korridor keleti ágából Szeged irányában kiágazó, Belgrád és a Balkán felé kapcsolatot teremtő nagysebességű vonal hatástanulmányát el kell készíteni."
11. Ennek hatására kezdte kidolgozni, tervezni a VÁTI Kht. a szegedi NSV vonal hatástanulmányát (5).
12. 2006. V. 25-én Szegeden már be tudta a tervező mutatni a munkaközi tervet.
13. A tervismertetés alapján készült 2006. V. 31-i dátumú emlékeztetőben Nagy Sándor Szeged MJV városfejlesztési alpolgármestere és Marosvári Attila a Csongrád Megyei Közgyűlés alelnöke a következőket írta:

> „1. Megelégedettséggel értesültünk arról, hogy az OTrT felülvizsgálata során figyelembe veszik Csongrád Megye Közgyűlésének a nagysebességű vasúthálózat előnyösebb vonalvezetésére vonatkozóan korábban megfogalmazott javaslatát, igényét.
> 2. Támogatjuk az EU által is ajánlott ún. multimodális fejlesztési folyosók kialakítását, azaz esetünkben a gyorsforgalmi útnak (M5 autópálya) és a nagysebességű vasútnak közös közlekedési folyosóban, egy sávban történő vezetését. ...
> 4. ... A Szegedet megkerülő javaslatok közül a Röszke szomszédságában vezetett szélső nyomvonalsáv változatot támogatjuk ...
> Azonban javasoljuk megvizsgálni annak a lehetőségét, hogy a nyomvonalsáv Kiszombor helyett Kübekháza térségében érje el az országhatárt ..."
> 5. ... javasoljuk a Budapest – Kiszombor – Románia és a Budapest - Röszke – Szerbia viszonylatú nagysebességű vasút nyomvonalsávjainak összevonását, és közös használatát az 55 sz. főútig terjedő szakaszon, innen kettéágazva a Belgrád felé haladó nyomvonalsáv továbbra is az M5-ös autópályával közös sávban folytatódjék az országhatárig"
>
> A Belgrád és Bukarest irányába haladó nagysebességű vasútvonal kettéágazása előtt kialakítandó egy közös vasútállomás, amely biztosítja az IC és egyéb „A" kategóriájú gyorsvonatok és teherszállító vonatok csatlakozását a nagysebességű vonathálózathoz. Ez nagymértékben hozzájárul Szeged regionális szerepkörének felértékelődéséhez a Duna-Körös-Maros-Tisza (GKMT) Eurorégióban feltörekvő versenytársakkal (Arad, Temesvár, Újvidék) szemben."

**4. A téma az előzmények után eljutott a csúcspontra, mert az Országgyűlés 2008. VI. 9-én elfogadta az OTrT módosítását és Szeged számára kedvező döntést hozva, törvénybe iktatta az NSV Szeged melletti vonalát.**
15. Szeged Városa beépítette rendezési tervébe az NSV vonalát.
16. Azóta sajnos nem történ semmi, a lendület elfogyott.

Nehezíti a további munkát néhány dolog

1. A mai napig ismeretlen előttünk a román és a szerb elképzelés a romániai és a szerbiai nagysebességű vonal helyére vonatkozóan. Nagy eredmény az, hogy legalább a magyar szakasz nyomvonalát sikerült rögzíteni. Szegedtől délre pedig elágazhat a vonal a két szomszéd ország felé, majdnem tetszőlegesen. Tehát: tárgyalni kellene minél előbb a szomszédokkal a legmagasabb szinten, bemutatva a magyar eredményeket, kérve mielőbbi döntésüket.

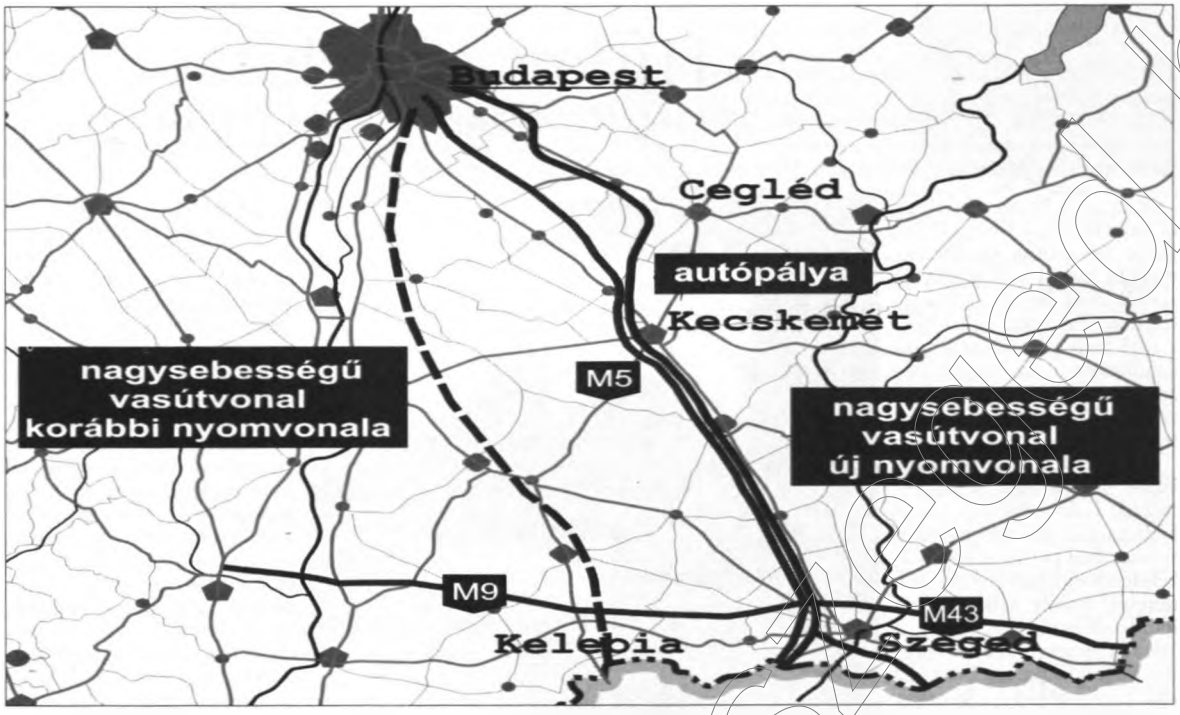
2. A Szeged melletti NSV megvalósulására talán csak a következő 30 évben kerülhet sor (5). A főleg a négy éves ciklusokban gondolkodó döntéshozóknak éppen ezért nehéz indokolni ma azt, hogy ennek ellenére nem szabadna a munkával leállni. A rendkívül időigényes és lassú beruházás előkészítési folyamatot tovább kellene vinni. Kérem arra gondolni, hogy egy két települést összekötő kerékpárút megvalósulása is kb. 10 évig tart, pedig az NSV esetén nagyságrendekkel nagyobb feladatról van szó. Újabb vasúti tervekre lenne szükség. Vasúti tanulmánytervekre, majd vasúti engedélyezési tervre. Az előkészítés minél magasabb fokára el kellene jutni, mert annál nehezebb visszacsinálni az eddigi eredményeket. A terveztetés költsége töredéke az építésnek. A cél az lenne, hogy az NSV nyomvonala minél előbb legyen véglegesítve, legyenek vasúti pálya tengelyének főponti koordinátái meghatározva, és főleg legyen az elhelyezéshez szükséges területsáv jogilag minél előbb levédve, mint ahogyan az autópályáknál is szokásos. Ne lehessen elépíteni a szükséges sávot üzemekkel, lakóparkokkal, továbbá ne lehessen a nyomvonalat egykönnyen módosítani.

3. Ne feledjük azt sem, hogy ha nekünk sikerült Szeged mellé áthelyeztetni a vonalat, holnap akármelyik város hasonló lobbit indíthat és a vonal már nincs is Szeged mellett! Az OTrT-t bizonyos időszakonként felülvizsgálják, és sajnos mindannyiszor mozdulhat a nagy nehezen Szeged mellé tett nyomvonal. Elképzelhető például az, hogy a szerbek mégis ragaszkodni fognak a kelebiai határmetszéshez, bár a röszkei kimenet az M5 mentén haladva, szintén elér Szabadkára. Az is lehet, hogy a románoknak kedvezőbb lehet a Püspökladány-Biharkeresztes irány.
Mivel Kecskemétnek, Kiskunfélegyházának, Kisteleknek és Szegednek érdeke a mai vonal, tehát össze is foghatnánk. További szövetségeseket is el kellene keresni.

4. A vasúti tervezés városi támogatása lényeges lenne. Nyilvánvaló az, hogy a tervezést a Minisztériumnak kell koordinálni, irányítani, de a szegedi eltökéltséget jelezni lehetne/kellene a tervezés anyagi támogatásával is, a téma állandó felszínen tartásával is, ami ingyen lenne.

5. Szerencsére felerősödött a városi szándék a Szeged – temesvári vasútvonal visszaépítésére, amely valószínűen egy hagyományos gyorsvonat lenne.
Másik ötlet: az SZKT és a MÁV szeretne létesíteni a Szegedmakói szakaszon egy HÉV-szerű „öszvér" vasutat, amely Szegeden villamosként a villamosvágányon járna, majd egyéb helyeken pedig a MÁV vágányán diesel-vonatként, saját motorral. Szőreg, Deszk, Klárafalva, Ferencszállás, Kiszombor és Makó lenne a HÉV nyomvonala mellett. Ez egy valódi agglomeráció, amely előbb utóbb összenő. A vonat enyhítené a szegedi belvárosra, a belvárosi hídra irányuló hatalmas közúti nyomást. A vonat sebessége kb. 50-80 km/óra lehet, tehát nem nagysebességű.
Az előbbiekhez jön még az NSV.
Ezek a vonatok. Ezekhez három híd elképzelése tartozik.
Van egy elképzelt vasúti híd – eredetileg a temesvári vasút részeként – a medencés kikötő mellett.
Van egy tervezett közúti híd a Nagykörút folytatásában.
Pénzhiány miatti kényszermegoldásként, továbbá az állami társfinanszírozás reményében van egy harmadik hídi elképzelés a Nagykörút folytatásában, közös vasúti-közúti hídként.
Nincs ma még eldöntve az, hogy melyik vonat melyik hídon menjen.
Csak szempontok vannak.
Ha az NSV tehervonatokat is visz éjszakánként, ha a temesvári vonat tehervonatokat is továbbít, akkor célszerű-e ezeket a Déli-hídra tenni. Arra a Déli-hídra, amely a Biopolisz program összes lényegi objektuma (klinika, kutató intézetek stb.) között van, a belvárosban.
Mi menjen át az egyes hidakon, hány híd legyen? Lenne miről beszélnünk, ki lehetne használni a mai pénztelenséget gondolkodásra, megbeszélésre, egyeztetésekre, változatok kidolgozására, a legjobb változat kiválasztására. Van feladat!
A városban hiányzó vasúti kapcsolatok közül a Déli-híd mindennél fontosabb lett a város Vezetésének, sajnos még a nagysebességű vasútnál is. A MÁV Vezérigazgatósági






kapcsolat főleg ezen tervezés érdekében lett felvéve, mivel a mai elképzelések szerint ez a híd már a 2013 utáni 7 éves ciklusban megépülne. A város elsősorban az időben közelebbi célért lobbizik.

6. A Szeged – temesvári vasút általánosításaként megjelent egy még újabb gondolat, amely Szeged vasúti jövőképét egy kelet-nyugat irányú, Konstanca – Szeged – Fiume vonalú, Szerbiát kikerülő vasútban látja, amely elsősorban tehervasút lenne. Szegedi elképzelés szerint a szegedi vasúti híd talán ennek részeként EU-s pénzekből épülhetne, ez a támogatás alapja.

De mi lesz, ha Szerbia is tagja lesz az EU-nak, és területén Szeged nélkül, Szeged kikerülésével ez a két tengeri kikötőt összekötő vonal olcsóbban megépíthető?

Ez a vonat 120-160 km/óra sebességű lenne, tehát ez sem nagysebességű. Mivel megalakult az ebben az ügyben lobbizók köre, tartok attól, hogy ők sem az NSV-ért fognak dolgozni.

6. Sajnos megjelent egy olyan gondolat is Szegeden, amely szerint a nagysebességű vasutat Szeged mellett rá kell vinni a meglévő, lerobbant vasútra, mert így azok felújíthatók lesznek. Olyan ez, mintha az M43 autópályát bevezettük volna a Vásárhelyi Pál utcára csak azért, hogy az Állam fizesse a négynyomúsítást. Ezen gondolat miatt az alpolgármesteri emlékeztetőben leírt nyomvonal mellé még két betét nyomvonal készült, amely a káoszt növeli, amely az NSV időveszteségét fokozza.

Az NSV-nél az időveszteség tényleg komoly dolog. A sok időveszteség előállításával végül saját magunk tesszük lehetetlenné az ötletet!

Vissza kellene állni az emlékeztetőben leírtakra!

Hol lehet a nagysebességű vasút állomása Szegeden?

Tudomásom szerint a kérdés költői, mert a szegedi megálló helyét nem fogadták még ma sem el. Ha nem lehet megálló Szegeden, akkor viszont semmi értelme nem volt annak a küzdelemnek, amely Szeged mellé hozta a vasúti nyomvonalat.

A mai Nagyállomás, szerintem nem jöhet szóba, mert nagyon kiesik az NSV nyomvonalból, a nagyon lassú bemenet és a kijövet tényleg nagy időveszteséget okozna. Ha ehhez ragaszkodunk, akkor az ellenzők alá adunk kovat.

A mai gyönyörű Nagyállomás – lévén ma is egyetemi intézetek környezetében – lehetne a Szegedi Egyetem egyik új épülete is, közel a Biopolisz fő fejlesztési területeihez, a rendkívül értékes városközponti Tisza-parton! Ennél jobb hely nincs egy egyetemnek.

A Budapesti Műszaki Egyetem egyik nem régi tanulmánya szerint az új állomás Szeged közepén a Dóm tér alatt lenne. Érdekes javaslat, de elvetni sem szabad.

Ha szabad, javasolnám a régi elképzelésemet, amelyet az idézett alpolgármesteri emlékeztető is megemlít: állomás az M5 és az M43 autópálya Domaszék melletti autópálya csomópont mellett. Köztudott, hogy ide szeretnénk bevezetni az M9 autópályát is. Kialakulna végleges kiépítésben egy négyágú autópálya csomópont. Szomszédja lenne a nagysebességű vasút új állomása úgy, hogy mellette elférjen legalább 500-700 autó parkolását biztosító parkoló, amely működési feltétel.

A nagysebességű vasút állomás és a városközpont közötti kapcsolatot legjobban – metró helyett - egy gyors-villamos biztosíthatná. A gyors-villamos a Kálvária sugárúton és a Bajai úton haladna.

„Mellékesen" ez a gyors-villamos felfűzné a Kálvária sugárút mellé épülő új autóbusz pályaudvart is és az új repülőtéri utasfogadó épületeket is!

Hogyan lehetne a három különböző vasúti gondolat a megvalósulás felé segíteni?

Mindháromhoz állami pénz és mindháromhoz a MÁV Vezérigazgatóság támogatása kellene. Minek legyen elsőbbsége?

Véleményem szerint ezek nem ellentétes dolgok, de ha nem vigyázunk, egymást kioltják.

Mindhárom esetén el kellene menni addig, amíg az értelmes, amennyi abból ma is megoldható.

Ez az NSV esetén a beruházás előkészítési folyamat továbbvitelét, tehát elsősorban vasúti műszaki tervezést jelentene. Szeretném, ha az NSV elfoglalná fontosságához illő méltó helyét a szegediek és a szegedi döntéshozók fejében.

Egy korábbi minta

Régen a Szeged –temesvári vasutat állítólag a mai Kossuth sugárúton akarták behozni úgy, hogy a szegedi vár szélén ment volna el a nyomvonala. Az akkori szegedi polgárok vitája eredménye lett a mai helyzet.

Van tehát ezzel kapcsolatos hagyományunk is, döntöttek már szegedi jól informált polgárok vasúti ügyben is.

Sajnálnám elveszni azt a sok munkát, amelyet eddig ebbe a témába befektettünk.

„ A nagysebességű vasútvonalról a város folyóiratában, a Szegedben, két alkalommal írtam.

Ezen lapok adatai: ***Rigó Mihály***

Szeged, 14. évf. 9. szám, 2002. szeptember, p. 43-45. és

21. évf. 2. szám, 2009. február, p. 24-27."