Szemben a józan ésszel?

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

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

Az elvi alapok

„Megtérülésnek nevezzük azt az elméleti értéket, amely teljesülésével az adott befektetés bevételei meghaladják annak költségeit. A megtérülési számítást rendszerint a befektetések, beruházások megtervezésekor ajánlott elvégezni, felmérve ezzel az ügylet, üzlet megvalósíthatóságát.”
http://ecopedia.hu/megterules

A megtérülés számítása ezek szerint megelőzi a beruházás megvalósítását. Szó van benne költségekről és bevételekről. Az út- és vasútépítésnél nyilvánvalók a költségek: autópálya vagy útépítés, vasúti vágányépítés, elektromos felsővezeték építés, az út és vasút fokozatos fenntartása, üzemeltetése. A bevételek pedig legfőképp az elszállított áru fuvarozási bevétele, az elszállított személyek utazási költsége. Az út és a vasút fenntartása állandó költség, melyet minden időben le kell tenni. Nagy bizonytalanság viszont a bevételek zöme, mert nincs garancia a folyamatos nagy mennyiségű áruszállításra, személyszállításra.

A kapitalista logika szerint egy beruházás nem lehet veszteséges, ezért a beruházásnak meg kell térülnie, azaz a befektetett pénznek valamennyi idő alatt vissza kell termelődnie. Jobb helyeken a tényleges beruházást megelőzi a beruházás költségeinek és várható hasznainak, bevételeinek a latolgatása.

Sajnos vannak olyan „tervezők”, vonalhúzogatók, akiket a pénz nem érdekel. Nem személyesen nekik termel majd veszteséget a létesítmény, hanem az adófizetőnek, az meg ugye nem számít. Furcsa, hogy ezt megtehetik.

A közlekedési folyosók

Olyan két város közötti szakaszok, amelyekben egyszerre többfajta közlekedési eszköz, közlekedési mód is dolgozhat, dolgozik.

A következő dolgozat két közlekedési folyosó beruházási „furcsaságaival” foglalkozik.

Az időszerűség

2022. II. 21-én megjelent cikk szerint:

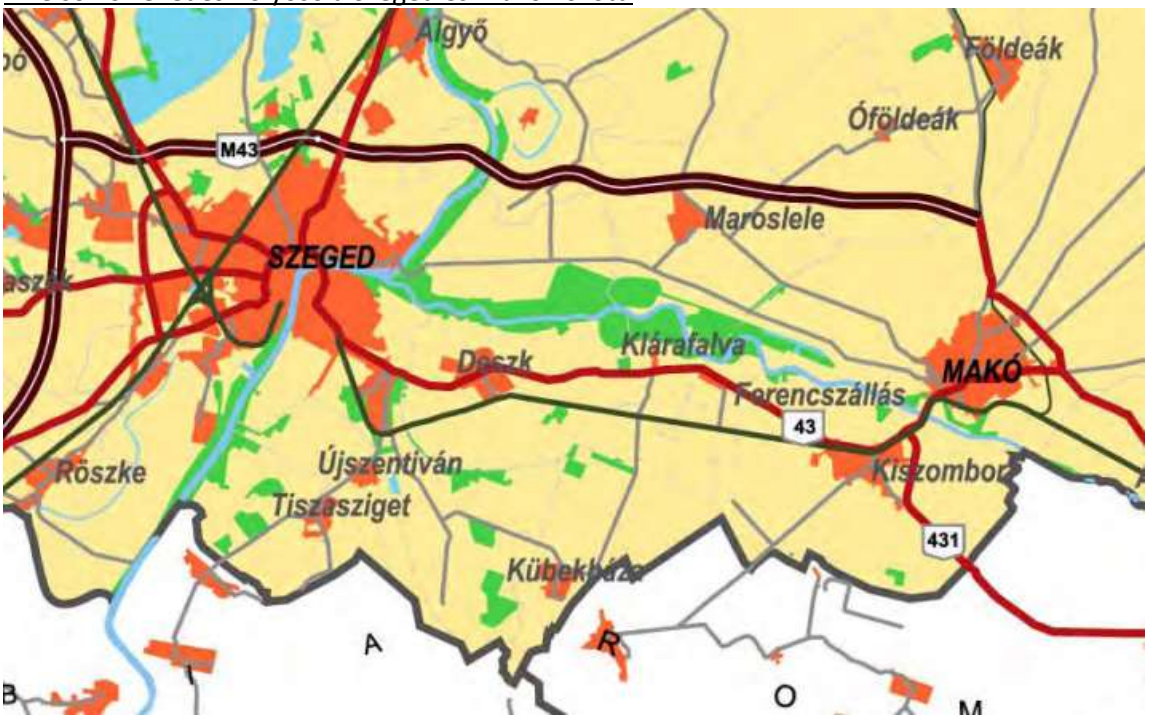
„Az NIF éves költségvetési tervezetében megjelent egy szegedi is. A tervezet értelmében – a harmadik híddal összefüggésben – a Mars téren helyet foglaló autóbuszállomást összevonnák a nagyállomással. …

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium a Szeged-Makó vasúti elővárosi közlekedéshez kapcsolódóan rendelte el a csomópont kialakítását.”

„A NIF Zrt. április és június között jelenteti meg várhatóan a fejlesztéshez kapcsolódó tenderfelhívást. Ha minden a tervek szerint alakul – mind a kivitelezés, mind a közbeszerzés tekintetében -, akkor 2024-ben már elkezdődhetnek a munkálatok.”
https://szegedma.hu/2022/02/a-nagyallomashoz-koltozhet-a-mars-teri-buszpalyaudvar

Szeretném javasolni ezt a lépést meggondolni, újragondolni.

Az első közlekedési folyosó a Szeged és Makó közötti



http://www.terport.hu/webfm_send/4158

a) a helyszín leírása, és elemei

Az előbbi ábrán látszik a M5 és az M43 autópálya kettős bordó vonallal. Az M43 az M5-ből ágazik ki és innen megy keletre, Makó, majd Temesvár felé.
Az M43-mal majdnem párhuzamos a Maros folyó vonala (kék).
Az alatta látható piros vonal a 43 sz. főút vonala.
Érdekessége az, hogy Szeged és Makó között – kb. 30 km-en - egy település láncolaton megy át, többnyire az adott település főutcájaként. A felfűzött települések: Szeged, Szőreg, Deszk, Klárafalva, Ferencszállás, Kiszombor és Makó, azaz mintegy 4-5 km-enként jön rajta egy-egy település.
Az utolsó vonal egy fekete színű, amely egy vasútvonal lenne, a MÁV 121-es vonala. Ennek is van egy fontos jellegzetessége: szemben a közúttal a vasút mindenütt a település szélén fut és nem a közepén, a település inkább csak érinti. Ennek megfelelően az állomásai is a települések szélein vannak. Aki tehát ide érkezik, annak még gyalogolnia kell a településközpontig.
A Maroson csak Szegeden és a Tiszán csak Szegednél és Makón van híd, közben sehol.
A települések narancssárgák.
Ugyanez egy másik térképen:



file:///D:/Users/User/Let%C3%B6lt%C3%A9sek/350_2017_0922_kgy_hat_melleklete%20(1).pdf
Itt zöld a települési főutcai főút, fekete-fehér szaggatott a 121-es vasút és barna az M43. A települések szürkék.

b) a helyzet

Szeged évtizedek óta szeretne hidat építeni a Tiszán a mai Nagykörút déli szakaszának bezárásaként. Már majdnem annyit kínlódtak vele , mint a fővárosiak a M0 nyugati szektorának bezárásával, hiszen a Városnak nincs elég pénze. A Polgármester úr szerint Szegednek itt egy 2*2 sávos közúti hídra lenne szüksége kerékpárutakkal és járdákkal. Az EU azonban ide csak vasúti hídra adna pénzt, amire viszont semmi szükség. Tény: kezdetben a szegedi hidat állami pénz NÉLKÜL kellett elképzelni.

Mivel nagy úr a pénztelenség, kitaláltak egy szörnyet: legyen itt egy közös közúti és vasúti híd, egy öszvér!

Mintha nagy élmény lenne a nemzetközi vasúti teherforgalmat bevinni Szeged közepébe, közvetlenül a szegedi klinikák mellé, hátha elősegíti a gyógyítást, kb. 15 percnyire a város főterétől. Ahol ilyen az adottság, a helyzet, ott is igyekeznek ettől megszabadulni, és nem újként előállítani.

Úgy képzelték, hogy tenni kell egy vasúti vágányt a leendő hídra, hogy teljesüljön az EU elvárása. Kényszerből!

Igen ám, de a hídra tett vágány hová menjen? Az egyik rossz döntés hozza magával a következőt.

Régen Szegednél metszette a Tiszát a világhírű Orient Expressz útvonala, amely többek között Szegedről Temesvárra ment. De ma már nincs és különben is nagyon messze van Szegedtől Temesvár.

Ennél sokkal közelebb lenne Makó. Na, meg itt van a világot is megváltó tram-train, tehát megszületett a bölcs döntés: a vasút majd Makóra megy. Mintha minden meg lenne oldva.

Valamit azonban nem ártana újragondolni.

c) A világot megváltani akaró tram-train

Kezdetben csak Szeged és Hódmezővásárhely közé képzelték el. Majd jött a Szeged-makói, sőt a Szeged-szabadkai tram-train ötlete. Még szerencse az, hogy a Tisza folyó közepére nem terveztek egyet. Miután ezek közül az első nagy nehezen elkészül, kezd kiderülni az, hogy mégsem ez fogja a

világunkat megváltani. Valami miatt ez a kép beragadt. Sem a Városnak nem kell, sem az országnak nem jó, de az ötlet sajnos mindent túlél, mintha valaki is akarná. Ez is furcsa!

d) a 121-es MÁV vonal

2021.XII. 13-i hír:

„Nem sokan választják a vasutat
Már csak 1 vonat jár Újszegedről Makó felé”

„Már csak 1 oda vissza vonat járat működik Makó és Újszeged között.” „Tavaly megírtuk, hogy az újszegedi vasútállomásra bontás vár, mivel rettenetes állapotban volt. A helyére nem terveznek újat: tereprendezés után füvesítés lesz, már egyeztetnek az önkormányzattal. A bontás időpontját még nem közölték.”

https://www.delmagyar.hu/helyi-kozelet/2021/12/mar-csak-1-vonat-jar-ujszegedrol-mako-fele?utm_source=www.delmagyar.hu&utm_medium=referral&utm_campaign=ott_a_12_m

A lényeg: már csak egy vonat, mert ennyi is elég. Ilyen „hatalmas” az itteni forgalom, de szállítandó áru sincs.

2021. III. 25:

„Egy falat Balkán Szegeden: szemétben úszik a lebontásra ítélt állomás környéke”





https://szegedma.hu/2021/03/egy-falat-balkan-szegeden-szemetben-uszik-a-lebontasra-itelt-allomas

Utas szinte semennyi, szállítandó áru szinte nulla. A lepusztultság miatt ez a vasút felújíthatatlan, ezt az alapoktól újjá kellene építeni, mintegy 30 km-en. Szinte csoda, hogy a vonat rajta tud maradni a síneken. Valószínű, hogy a lepusztultságnak, a lassúságnak van hatása az utasszámra, de ez könnyen belátható, hogy ez nem a pesti metró utasforgalma.

e) Autóbusz kontra tram-train

A mai buszok a 43 sz. főúton járnak, tehát a települések főutcáin, a települések KÖZEPÉN. Ha lesz itt valamikor tram-train, azok a szerelvények a 121-es vasút vonalán járnak, tehát a települések SZÉLEIN, ahonnan meg jelentős gyaloglás vár az utasokra a településközpontig. **Azaz a buszok mostani szolgáltatási színvonala magasabb lenne a majdani tram-trainénál. Kivéve akkor, ha a vasútvonal bemenne a településközpontokba, vagyis akkor, ha a mai főt és a vasút HELYET cserélne!** Ez ugye egy teljesen új vasutat és egy teljesen új főút kiépítését jelentené közel 30 km hosszon! Micsoda költség lenne ez a kis utasszám érdekében. Tudni kell, hogy Szeged városi közösségi közlekedését főleg villamosok és trolik bonyolítják. A Város már ma ezt is alig bírja finanszírozni. Ha még ehhez bejönne az előbbi tram-train, az maga lenne a csőd.

f) az új világ, amellyel senki sem számol: az elektromos és a hidrogén hajtású buszok léte

A környezetvédelmi elvek teljesítése behozza e két új meghajtású buszokat, remélhetően egy évtizeden belül. **Nekik sem vágány, sem felsővezeték NEM kell.** Számukat egy vonalon a szükséges mértékben lehet növelni vagy csökkenteni az igények szerint.



https://jnsz.hu/helyi-hirek/2021/11/hat-megyeszekhelyre-koztuk-szolnokra-is-60-uj-elektromos-busz-erkezik-jovore



https://raketa.hu/forgalomba-allt-az-elso-hidrogenbusz-hazankban

g) Hogyan kényszerítette bele az EU Szeged vezetőit a jelen helyzetbe?

Jobb, ha erről a legilletékesebbet hallgatjuk meg!
2016. I. 28-án dr. Botka László polgármester úr tájékoztatta évnyitójában a Közéleti Kávéházat a város fejlesztési elképzeléseiről, melyet a városi TV is közvetített. Az évnyitó tájékoztató megnézhető itt:

https://www.youtube.com/watch?v=1y7xeFMVoAE

A hídról a Polgármester úr a videón 48:30-51:20 perc között tájékoztat, melynek lényege:
Szeged az EU-tól 34 milliárd Ft-ot kapott, verseny nélkül. A Város ebből 10-11 Mrd Ft-ot akart a Déli-hídra költeni.
Az EU azonban ezt nem engedte, mivel az EU mai elvei alapján a közút helyett a vasutat és így csak a vasúti hidat támogatja.
Az EU a kiutalt 34 Mrd Ft-ból csak 3-4 milliárd Ft-ot engedett a hídra költeni, amely viszont csak a hídra vezető utakra elég. Nyilvánvaló: az és a később elhangzó költségek ma már magasabbak.

„Képzeljük el – mondta a Polgármester úr – hogy a különbség a közúti és a komplex közúti-vasúti híd ára között háromszoros.
Egy közúti híd 12 Mrd Ft-ból simán kijön, a vasúti-közúti híd együtt 36 Mrd Ft.
A nagy árkülönbség egyik oka az, hogy nem elég vasutat építeni csak a hídon, hanem akkor annak legalább Makóig el kell enni, mert különben nincs értelme a hídon lévő vágánynak."

Mi ez, ha nem pénzügyi kényszer, mely durván felülírja a tényleges igényt? **Szegednek csak egy közúti hídra lenne szüksége és nem vasútira, ez egyértelmű a Polgármesteri tájékoztatóból is.** Szegednek azonban nincs pénze. Akinek pénze van, az viszont közúti hídra nem adja a pénzét, csak vasúti hídra. Mi lett ezek után a szegedi huszárvágás?

Legyen meg mindkettő! Mintha egy új magyar operett szereplői lennénk! Szinte hihetetlen, hogy 12 helyett 36-ot kell fizetni azért, hogy a 12 megvalósuljon! Nagyon furcsa az, hogy ezt a pazarló logikát tovább engedték.

Így lesz a nagy szegénységből értelmetlen nagy pazarlás, de az adófizetők pénze mindig a legolcsóbb volt. Az az elképesztő, hogy az EU-s és a magyar adófizetők ilyen átvágásáról tudnak a szegediek, tud a magyar Kormány és tud Brüsszel is.
Mégis! Hasznosul 12, értelmetlenül rámegy 24! A költség zöme értelmetlen pénzköltés. A jól ismert szlogen, mely szerint **egyet fizet - kettőt kap, Szegeden így jelenik meg: hármat fizet - egyet kap!**
Lehet, hogy országos szinten csak morzsa a 24 Mrd Ft, azonban rengeteg helye lenne a kidobott 24 Mrd Ft-nak még Szegeden is! Alaposan félre ment a dal! Ezek után beindult az „öszvérhíd" tervezése, mintha minden rendben lenne.

h) Ami nem számít

A szegedi Déli-híd, mint közúti híd helye egyértelműen a Nagykörút folytatásában van. Nem így azonban a szegedi vasúti hídé. Még a vasúti híd lebombázása ELŐTT a MÁV egyik vezetője, Koren főtanácsos úr, kijelentette, hogy a MÁV vonallal le kell menni az akkori vasúti hídról. **Új vasúti hidat kell építeni a mai medencés kikötő mellett. Milyen furcsa az, hogy most mégis a rossz helyen akarnak vasúti hidat építeni, semmibe véve egy vasúti mérnök véleményét!**

i) Ami nem világos!

A szegedi harmadik híd építési költsége sokkal alacsonyabb, mint a fővárosi létesítmények költségeinek átlaga, azokhoz képest szinte nulla. Furcsa módon a pestiek tiltakoznak a megvalósulások ellen, míg Szeged évtizedek óta sem tudja megépíteni.
Végignézve a korábbi szegedi fejlesztési elképzeléseket, SOHA SENKI sem akart egyesített közúti-vasúti hidat építeni! Ez sem számít!

Sőt!
A Csongrád-szentesi új közúti híd a régebbi vasúti híd MELLÉ épült és azzal NEM EGYBE! Hasonlóan az algyői hidak sem egy alapra készültek, mint ahogyan a makóiak sem! Mérnök ilyen nem tenne! Nincs műszaki indoka az öszvérhídnak! Marad a finanszírozási, pénzügyi zsarolás!

ÚJ HELYZET ÁLLT ELŐ az állam belépésével.
Ha a hidat az állam fizeti, akkor nincs szükség a kis építési összeg miatt az EU-t társfinanszírozónak bevonni!
Ha viszont nem vonjuk be az EU-t akkor nem tud a vasúttal zsarolni!
Könnyen elképzelhető, hogy az államnak olcsóbb egyszer megépíteni a közúti hidat, mint a világ végéig fenntartani, üzemeltetni a 30 km hosszú, értelmetlen, ráfizetéses vasutat!
Csak ennyi a belátni való egyik része.
Szeged az államtól nem régen kapott egy uszodát és egy kézilabda csarnokot, melyek együttes költsége 40-50 milliárd Ft volt. Ezek együtt tehát kb. kétszeres költségét teszik ki a közúti hídnak. És még itt van a szintén állami fizetésű tram-train min. 80 milliárdért.
Miért nem maradhat ki az értelmetlen feltételt szabó EU az egészből?

j) A belátni való 2. része:

A Szeged-makói közlekedési folyosóban már működik egy 2-sávos főút és egy 2*2 sávos autópálya. Ezek kapacitása nagyon sokáig elég arra, hogy az itteni szállítási igényeket kielégítse magas szolgáltatási szinten.
Miért kellene MÉG ebbe a folyosóba magas építési költséggel egy nagy kapacitású vasútvonalat is berakni, ezzel nagy kapacitásfelesleget előállítani?

k) Az ostobaság műszaki emlékműve

Az egykor volt tiszai teherhajózást a MAHART megszüntette, mert a vízi szállítást tönkretette a vasúti szállítás. Szegedi specialitásként röviddel ezután az itteniek megépítették a szegedi medencés kikötőt. Nagy raktárépületekkel, hozzávezető kiszolgáló úttal és vasúttal. Mi történt? Tudtommal azóta sem kötött ki ebben teherszállító hajó. Most mállik, mint egy holt tőke. Az értelmetlenség szegedi jelképe. Kell még egy?

A felszabaduló pénzt javaslom a hazai gyorsforgalmi hálózat nyilvánvaló hibáinak javítására fordítani!

A második közlekedési folyosó Szeged és Debrecen között



(saját készítésű rajz-RM)

l) <u>A fenti rajz vonalai Szeged és Debrecen között:</u>

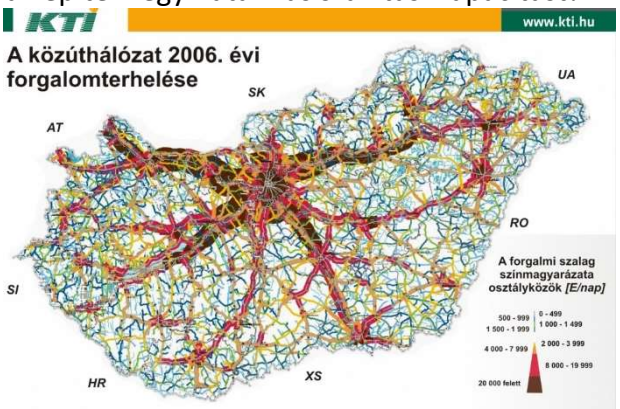
- kettős piros vonallal, M9 néven – minisztérium legújabb jelölése szerint – egy tervezett autópálya, más, korábbi nevei: M47, S47.
- Alatta, ezért nem ábrázolva, a 47 sz. meglévő főút,
- világos zöld vonallal egy felújításra, újjáépítésre váró egykori vasútvonal,
- végül sötét zölddel ábrázolva a romániai Via Kárpátia nevű nemzetközi autópálya, melyet a románok Nagyvárad-temesvári gyorsútnak is mondanak.

m) <u>Az ebbe a közlekedési folyosóba beépíteni szánt kapacitások tehát:</u>

két autópálya, egy főút, egy vasút.

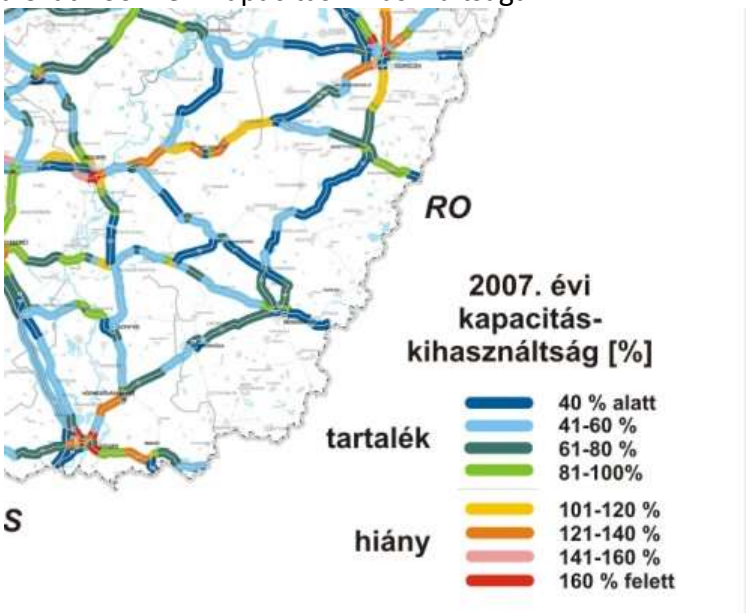
n) <u>Az ezen közlekedési folyosóra jutó szállítási feladat:</u>

Jellemző az, hogy az EU (Németország) – Balkán (Törökország) forgalmi főirányra éppen merőleges ez a folyosó. Valószínűen ez kis forgalom magyarázata. A forgalom által nem járt irányban tehát ki akarnak építeni egy hatalmas szállítási kapacitást! Kinek és miért?



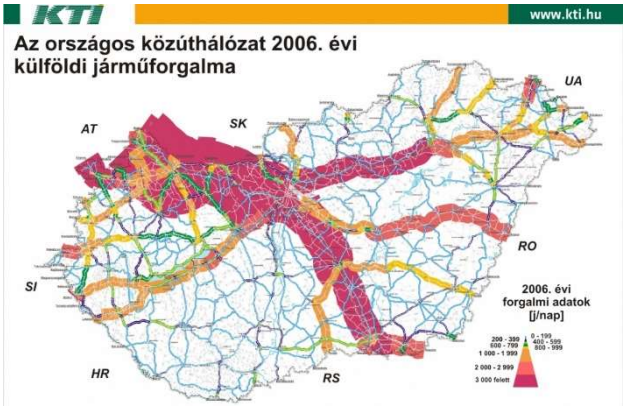
https://www.kti.hu/trendek-archivum/infrastruktura/

Ugyanez másképp:
Az országos főúthálózat 2007. évi kapacitás-kihasználtsága



https://www.kti.hu/trendek-archivum/infrastruktura/

Néhány nagyobb város, mint Szeged, Békéscsaba vagy Debrecen környezetét kivéve – ahol már jórészt elkészültek a négysávosítások - **még a főúti kapacitások sincsenek kitöltve!** Hiszen láthatóan a mai 47-es kapacitáskihasználtsága végig kék mezőben van!



https://www.kti.hu/trendek-archivum/infrastruktura/

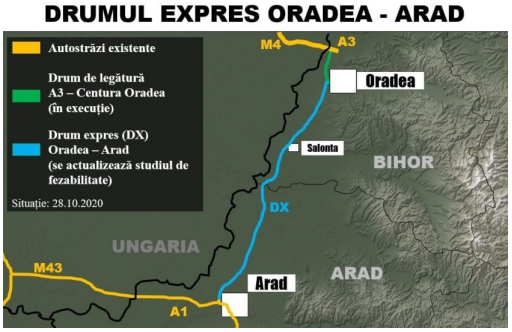
Mi nem nyilvánvaló?
Mire föl ez a hatalmas, szinte sehol sem tapasztalható túlbiztosítás? Miért nem értelmetlen a fölösleges kapacitások létrehozása?
Ezeket a rajzokat kellene összevetni a j) és a k) pontokban leírtakkal!
Óriási pazarlás készül, miközben nem sikerül pénzt találni a gyorsforgalmi hálózati hibák kijavítására!
Olyan, mintha a minisztérium két főosztálya nem lenne egymással beszélő viszonyban, pedig erre a feladatra még egy miniszteri biztost is beállítottak.

o) Miféle vasúti maradványokat akarnak felélesztени?

„Az Alföld–Fiumei Vasút egy magyar vasúttársaság volt a 19. században. Vasútvonala az 1869-1871 között épült Nagyvárad–Békéscsaba–Szeged–Szabadka–Eszék vasútvonal volt, … A vonal építésének célja az volt, hogy az Alföld terményei közvetlenül, a főváros érintése nélkül eljuthassanak a fiumei kikötőbe.”
https://hu.wikipedia.org/wiki/Alf%C3%B6ld%E2%80%93Fiumei_Vas%C3%BAt

Így terveztek, amikor még volt rendes szállítási feladat.

p) Mi az a Via Kárpátia=Via Carpatia

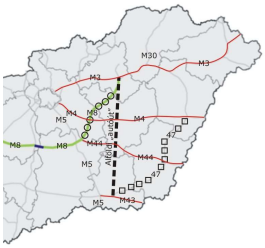


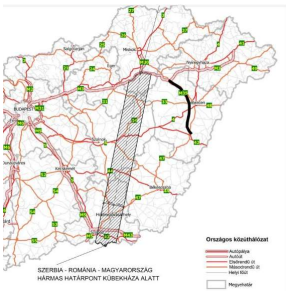
A román-,magyar határvonal fekete, a határmenti út pedig világos kék.



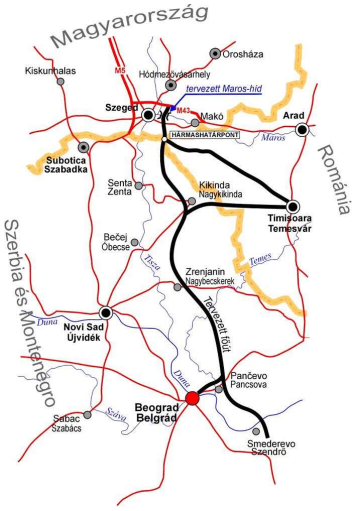
https://driveeurope.co.uk/2013/04/06/tragedy-on-the-via-carpathia/

Az előbbi román út része egy nemzetközi autópályának (a zöld vonal), melyet ők Via Carpatianak hívnak. A természetes észak-déli vonalból - sajnos magyar javaslatra – kimozdítottak, eltérítettek. Ezzel kikerülik a volt jugoszláv utódállamokat. Rövid fekete szaggatottal bejelöltem a normális folytatását Magyarországon át és kivezetve a vonalat a volt Jugoszlávián át is. A magyar szakaszt „Alföldi autóútnak” neveztem el. Az út közelítően a Miskolc-kübekházi román-szerb-magyar határpont között haladna. Az M47-M9 kiváltására, lecserélésére ajánlom. Körökkel és négyzetekkel jelöltem azokat a betervezett autópálya szakaszokat, amelyeket el lehetne hagyni. Láthatóan olcsóbb lenne az Alföldi autóút. Az Alföldi autóút így észak felé haladna, Kassán át (mely Szlovákia 2. legnagyobb városa) bekapcsolódna a lengyelországi vonalba. Dél felé pedig az irány Kikinda-Zrenjanin (Nagybecskerek)-Pancsova (Belgrád) lenne az irány. Ez Szerbiában egy magistrala, tehát autóút. Az Alföldi autóút nagyon közel haladna Temesvárhoz, amely Románia 2. legfontosabb városa.
az Alföldi utat magába foglaló sáv:

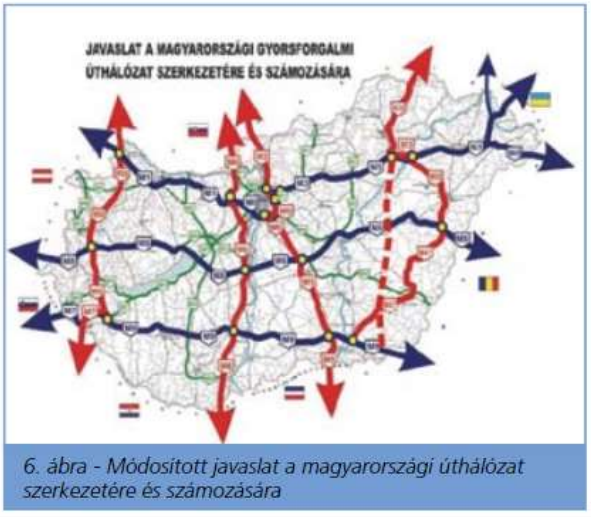




(saját rajzok-RM)



(saját rajz-RM)



https://adoc.pub/58-evfolyam-7-szam-kzuti-es-melyepitesi-szemle-julius.html

Molnár László Aurél minisztériumi főmérnök úr kiváló elképzelését korrigáltam 2008-ban (lásd a piros szaggatott vonalat) az M47 nyomvonalának módosításával. Az eredeti M47 nyomvonal az autópálya nyomvonalak paródiája. A rajz mutatja, hogy míg a Dunántúl nyomvonalai többnyire rendben vannak, az Alföldiek elhanyagoltak, kidolgozatlanok. A javaslatom viszont jól illeszkedne a minimális méretű hazai rácsos (raszteres) hálózatba.

Kérem a tárgyalt két közlekedési folyosó funkcióinak, és a vonatkozó tervezési feladatok felülvizsgálatát a józan ész jegyében! Még mindig nem késő.

Szeged, 2022. II. 23.