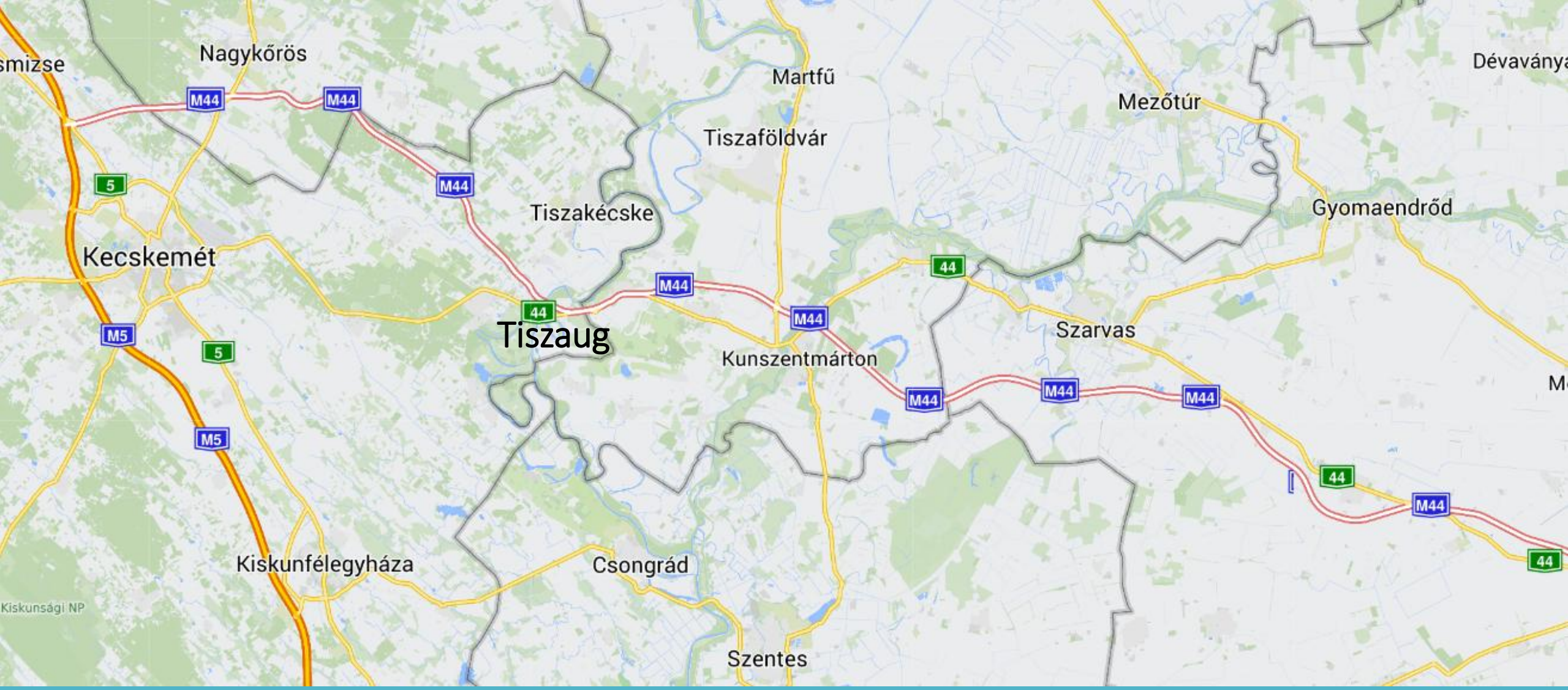
Közlekedési beruházások és területi igazságosság
Hol és mit építsünk Magyarországon?

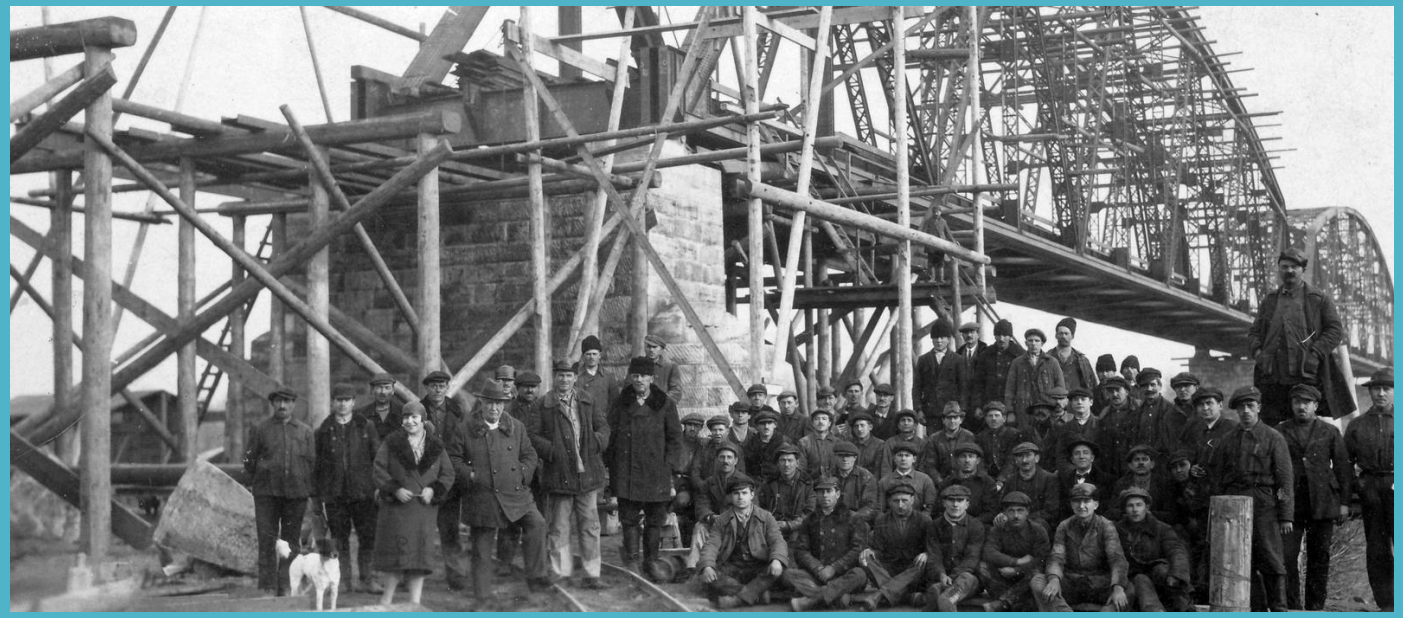


Povázsai Pál – KBM - Osztályvezető



Tiszaug

A Tiszaugi rév már a híd építése előtt fontos átkelőhely volt, a Kecskemétre vezető út itt keresztezte a Tiszát.





A régi Tiszaugi híd kettős élete

A földmunkákat 1925 októberében kezdték, magának a hídnak az építését 1927. október 7-én.

A híd próbaterhelését 1929. július 20-án tartották, átadása 1929. október 17-én volt, a nemzetszínű szalagot vitéz Nagybányai Horthy Miklós kormányzó vágta át.

Akkor a vasúti forgalomba helyezés elmaradt.

A második világháború során 1944-ben a visszavonuló német csapatok felrobbantották

A lezárások kora



DUGÓ. A hídépítkezés miatt félpályás útzár van a tiszaugi hídon. A közlekedést nehezíti, hogy főleg kamionsofőrök a piros jelzés ellenére ráhajtanak a hídra, ahol összeakadnak a szemből jövő kamionokkal. Egy ilyen dugó félórára is megbénítja a 44-es főút forgalmát. FOTÓ: SZÁSZ ANDRÁS

A hídon a vasúti forgalom a híd javítási munkái, valamint a vasúti vágány megépítése után 1952. december 17-én indult meg.

- **1963**-ban a híd szerkezetét (közúti hossztartók és másodrendű kereszttartók beépítésével) az 1956. évi Közúti Hídszabályzat szerinti „A” teherre erősítették meg.
- **1976** augusztus 23 – szeptember 14. sínek cseréje, új útburkolat kialakítása
- **1977**. június 6-án, 7-én és 8-án este 19:05 és 19:35 között burkolatjavítás miatt teljesen lezárták a Tiszaugi Tisza-hidat
- **1986**-ban március 11-én 22 órától hajnali 4 óráig, szeptember 22-től október 3-ig
- **1989** szeptember 4-étől 13-áig teljes szélességében lezárták, műszerekkel vizsgálták a híd vasszerkezetét.

Növekvő forgalom, a leghosszabb lezárás 1991-1992



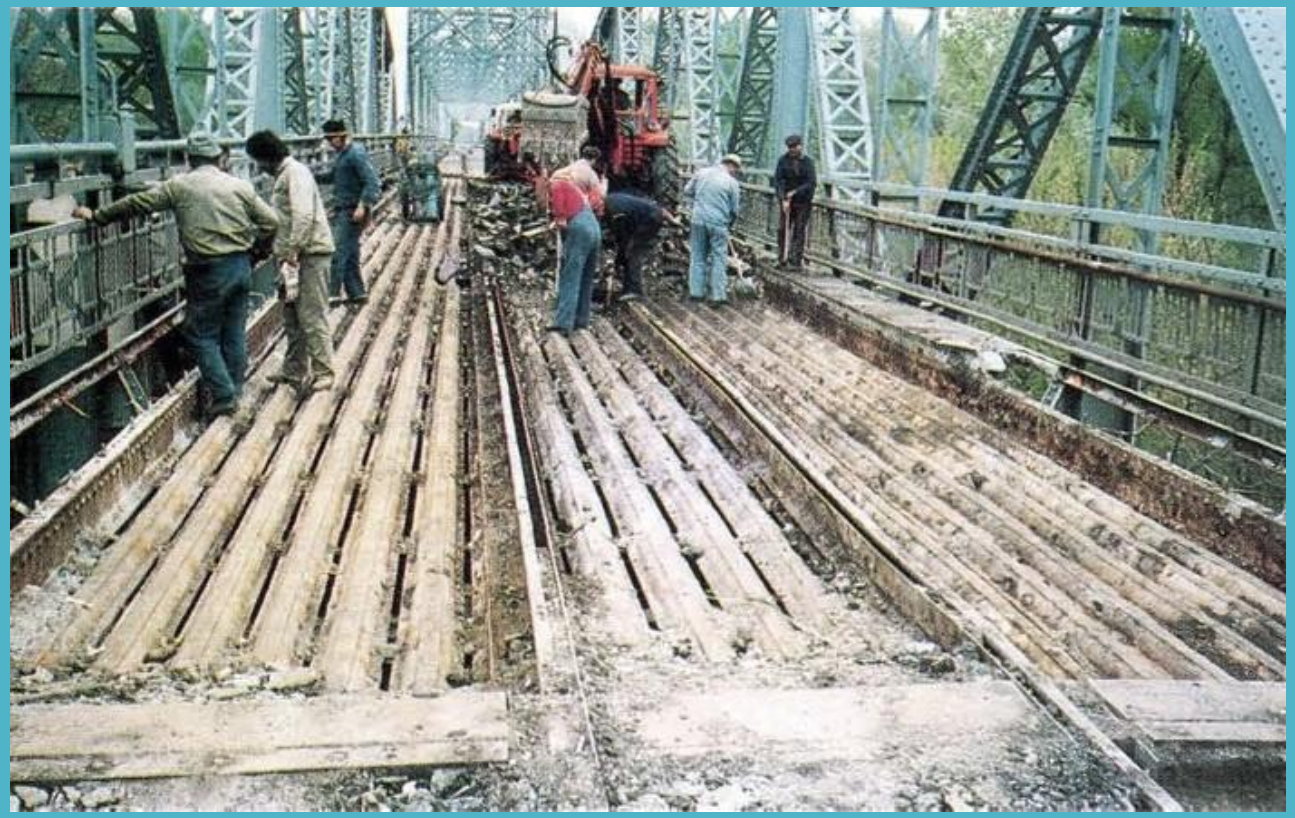
A tiszaugi hídon hömpölyög a forgalom — ki autón, ki gyalog teszi meg az utat
D-FOTÓ: LEHOCZKY PÉTER

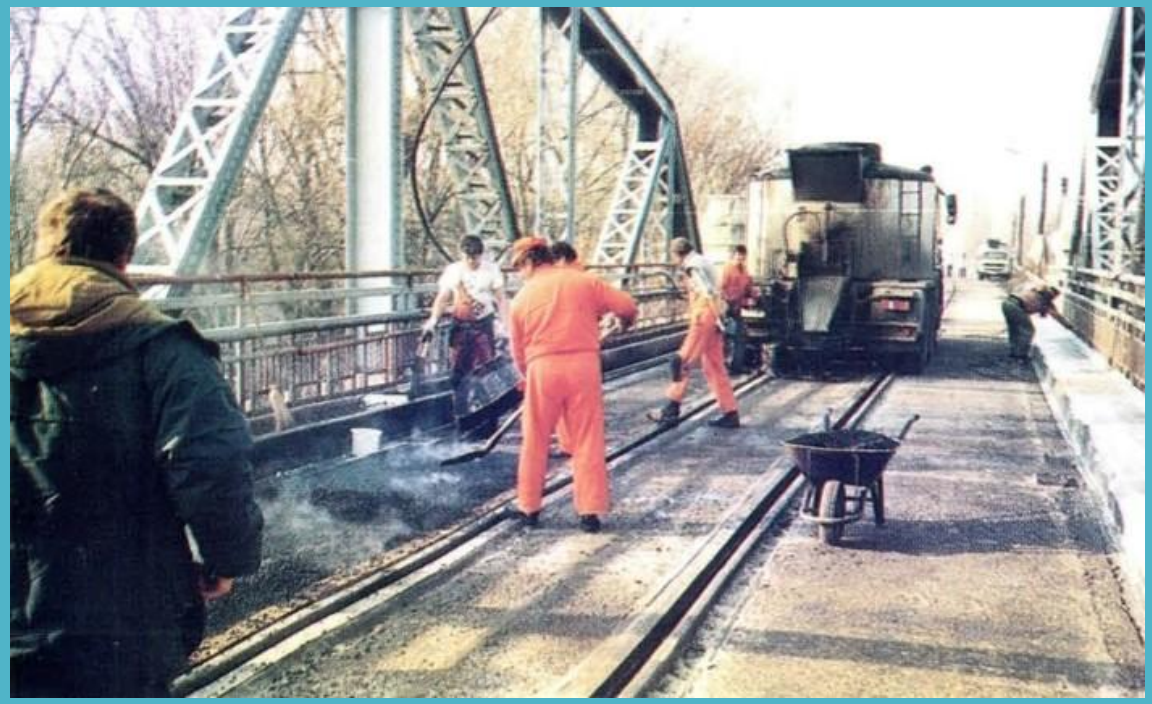
- **1991** április 11-től október végéig, majd a téli szünet után 1992 tavaszától folytatódott a munka a végső átadásig, 1992 május 15



A híd mellett egy ideiglenes, kétirányú forgalmat biztosító uszályhidat építettek, így a 20 tonna alatti járműveknek nem kellett nagyot kerülniük Csongrád felé.

Az elvégzett munkák 1991-1992





A Hídépítő Vállalat a 330 méter hosszú szerkezeten kicserélte a korrodált acélelemeket, megerősítette a dilatációt, valamint új vasbeton pályatestet és új vasúti vágányt fektetett le.

Rövid életű javítások, új közúti híd a láthatáron



- **1993** október 15. és október 18. között útburkolat-javítás miatt teljes szélességében lezárták a közúti forgalom elől
- **1997** június 9-23-ig burkolatjavítás miatt két hétre teljesen lezárják.
- **1999** december 20-án, hétfőn délelőtt kilenc órától este nyolc óráig ideiglenes hídjavítási munkákat végeztek
- **2000** január 22-én szombat reggel 7 órától január 23-án vasárnap délután 17 óráig javítási munkák miatt teljes szélességben lezárják





Tiszaugi Közúti-híd

Az új Tiszaugi Tisza-híd 2000-2001-ben épült, közvetlenül a korábbi közös közúti-vasúti rácsos híd mellé.

Ünnepélyes átadás



- 2001 június 25.-én Fónagy János közlekedési és vízügyi miniszter átadja az átkelőt.



- Az autósok birtokba vették az új közúti hidat, a régi hidat az eredeti, 150 évvel ezelőtt megszületett elképzeléseknek megfelelően vasúti híddá alakították át.



Biztonságos átkelés

A hídon kétsávos útpálya, járda és kerékpárút vezet át.



Híd a jövőbe: Kecskeméttől Békéscsabáig gyorsabban

Az új M44-es Tisza-híd engedélyezési tervei 2015-2017 között készültek el, majd 2018-2021 között zajlott a kivitelezése.



Az Alföld kapuja: Modern ekhós szekér a Tisza felett

2022-ben a híd építőipari nívódíjat kapott közlekedési létesítmény kategóriában.



Párhuzamos fejlődésvonalak

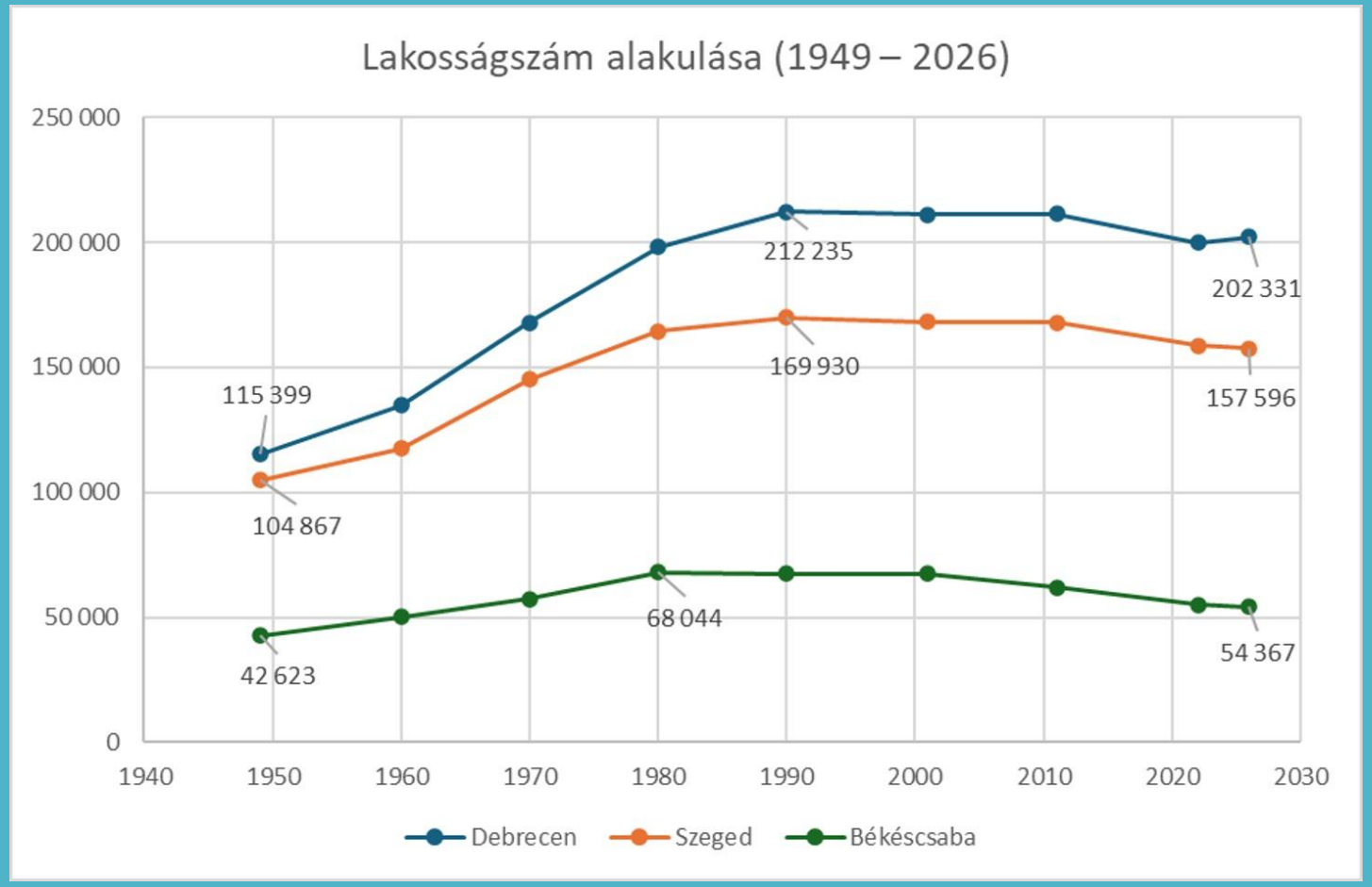
Szeged, Békéscsaba és Debrecen összehasonlítása

Infrastrukturális hatások a háború után

Város	Legnagyobb háború utáni infrastrukturális kihívás	Mi oldotta meg az elszigeteltséget?	Gazdasági következmény
Békéscsaba	A Tiszán és Körösökön való átjutás nehézségei (pl. a régi kombinált Tiszaugi híd szűk keresztmetszete).	A 44-es út hídjainak korszerűsítése, majd a modern **M44-es gyorsforgalmi út**.	Évtizedes logisztikai hátrány után mára stabil, gyorsan elérhető élelmiszeripari központtá vált.
Debrecen	A 4-es főút túlterheltsége, a szovjet katonai repülőtér zártsága.	A 100-as vasútvonal korai villamosítása, majd az **M35-ös autópálya (2006)**.	A vasút miatt korán iparosodott, az autópálya és a polgári reptér megnyitása pedig elhozta a mai BMW/CATL korszakot.
Szeged	A jugoszláv határ miatti politikai elszigeteltség, a vasúti hálózat szétvágottsága, a Tisza-hidak hiánya.	Új Tisza-hidak építése, a határok megnyílása, és az **M5/M43 autópályák** átadása.	Zsákutcából Közép-Európa és a Balkán közötti kulcsfontosságú logisztikai és autópályás csomóponttá vált (ez hozta a BYD-t is).

Százalékos lakosságvesztés a csúcsidőszaktól 2026-ig

Város	Történelmi csúcs (év / lélekszám)	Lakosságszám 2026-ban	Százalékos lakosságvesztés
Békéscsaba	**1990** – 67 609 fő	54 367 fő	⬇️ **20,10%** *(minden 5. lakos eltűnt)*
Szeged	**1990** – 169 930 fő	157 596 fő	⬇️ **7,26%** *(mérsékelt csökkenés)*
Debrecen	**1990** – 212 235 fő	202 331 fő	⬇️ **4,67%** *(minimális veszteség)*



Befektetési profilok összehasonlítása (1989–2026)

Szempont	Debrecen	Szeged	Békéscsaba
Befektetett tőke volumene (FDI)	**Extrém magas** (10+ milliárd euró)	**Magas** (4-5 milliárd euró)	**Mérsékelt, növekvő** (~1 milliárd euró)
A tőke fő forrásvidéke	Németország (BMW), Kína (CATL), Dél-Korea (EcoPro), USA (NI).	Kína (BYD), Svájc (Givaudan), Németország (Continental).	Kanada (Linamar), Ausztria (Marzek), Szingapúr (VSG).
A befektetések fókusza	Teljes e-mobilitási vertikum (jármű- és akkumulátor-cella gyártás), gyógyszeripar.	Zöld e-jármű összeszerelés, lézertechnológia, K+F és élelmiszeripar.	Járműipari precíziós gépipar, csúcstechnológiás anyagtudomány, élelmiszer-feldolgozás.
Állami beruházástámogatás jellege	Gigantikus külterületi ipari infrastruktúra-fejlesztés (vasút, közmű, reptér).	Autópálya-csomópontok átépítése, Science Park közművesítés.	Az M44-es gyorsforgalmi út megépítése, új állami INPARK ipari park kialakítása.

Iparterületek napjainkban (2026)

Szempont	Debrecen	Szeged	Békéscsaba
Iparterületek hozzávetőleges mérete	**~1500–1800 hektár** *(Országos szinten is kiemelkedő gigazónák)*	**~500–600 hektár** *(Dinamikusan növekvő high-tech övezetek)*	**~150–200 hektár** *(Kompakt, jól strukturált területek)*
Infrastrukturális előny	M35-ös autópálya csatlakozás, közvetlen ipari konténerterminál és nemzetközi repülőtér.	M5-ös és M43-as autópályák csomópontja (Szerbia/Románia felé), közvetlen tranzitpozíció.	M44-es gyorsforgalmi út, a teljesen újjáépített 120-as nemzetközi vasúti korridor.