A szegedi Nagyállomás ismételt felújítása helyett a korábbi rossz döntéseket kellene már helyrehozni.

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a Budapesti Műszaki Egyetem műszaki doktora
dr.rigo.mihaly@t-online.hu

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

- - - - - - - - - - - - - - - -

Az eddig írt dolgozataim a szegedi Közéleti Kávéház honlapján olvashatók. Kattintson ide:
https://civilcafe.hu/RM.html
Erre kattintással előjön egy tartalomjegyzék, melyen kiválasztható az elolvasni kívánt dolgozatom.

- -

Tartalomjegyzék

1. Egy újsághír……..2. old.
2. Valamikor ilyen volt a resti……3.
3.Hogyan néz ki a Nagyállomás a 2006-os felújítás óta?.....4.
4. Újjáépíteni, de mit is?.....7.
5. A tény rögzítése……..10.
6. A Nagyállomással és az Indóház térrel kapcsolatos
téves városházi döntések……..10.
7. A kettősség……36.
8. A Rókusi vasútállomás ma……..36.
9. A tény rögzítése……-……37.
10. Lehet-e vasútállomást fejleszteni
a vasúthálózat figyelmen kívül hagyásával?.....37.
11. A Rókusi pályaudvar mai környezete……39.
12. A jövőbeni Szeged elemei……42.

1.

Újsághír: 2024. X. 21. és 2025. VIII. 3. „Magántőkével újulhat meg a hét legnagyobb vasútállomás”

„A minisztérium és a MÁV az állomásmegújítási programmal párhuzamosan új pályázati rendszeren dolgozik, amely a legnagyobb vasútállomások fejlesztésébe vonna be magántőkét. A tervek szerint a kiválasztott befektetőkkel **99 évig** közösen üzemeltetnék a pályaudvarok ingatlanjait. A Keleti, a Nyugati, a Déli, a kelenföldi, illetve a győri, **szegedi** és debreceni pályaudvar is bekerült a hét kiemelt helyszín közé.”



1. ábra: „A szegedi pályaudvar is szerepel a kormány által kijelölt hét nagy állomás között, amelyek 2026-tól magántőkével újulhatnak meg.”

https://www.delmagyar.hu/helyi-gazdasag/2025/08/vasutallomas-fejlesztes-kormany-szeged

Az a 99 év nagyon veszélyes lehet!

„Lázár János építési és közlekedési miniszter bejelentése alapján százmilliárdokból **építik újjá** a vasúti pályaudvarokat országszerte.” - írja a Világgazdaság.” **Azt is, ami a fentebbi képen is látható?**

„A miniszter hangsúlyozta, az ingatlant nem ingyen adják, a közösen alapított társaság működésének hasznából a későbbiekben az állam is részesedik.”

„A koncepció az, hogy a Magyar Államvasutak és a magánbefektető egy közös ingatlanfejlesztési társaságot hoz létre, amelyben a MÁV maximum 25 százalék részesedéssel bír. Az ingatlant a magyar állam adja, a tőkét pedig a magánbefektető hozza.”

„A program megvalósításához a vasútüzemet és a **kereskedelmi funkciókat** szétválasztják, hogy az utóbbiakat hozzáférhetővé tegyék a magántőke számára.

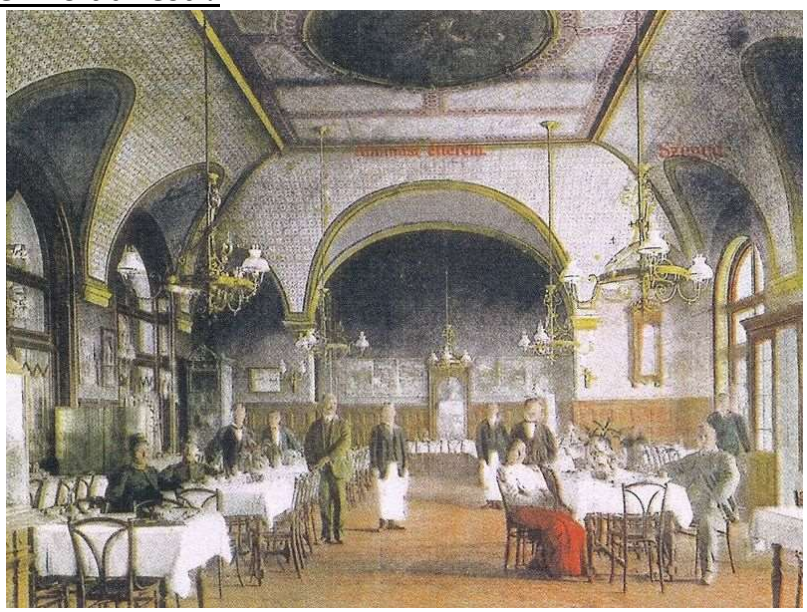
„A Debreceni pályaudvar ennek eredményeként egy kvázi bevásárlóközpont lesz, amelynek egy része vasúti érkezési pont marad, **a többi része pedig üzleti, kereskedelmi és szolgáltató egységként fog működni**. „Erre várunk magántőkét, Debrecenből és az országból is”
https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2024/10/lazar-janos-bejelentese-szazmilliardokbol-epitik-ujja-a-vasuti-palyaudvarokat-ezek-a-varosok-orulhetnek

„A minisztériumi elképzelés az, hogy a befektető cégek a pénzükért cserébe igen hosszú távú vagyonkezelői-ingatlanhasznosítási szerződést kapnak, de az épületek tulajdonjoga nem változik.”

„A Fejlesztési Terület állami tulajdonban lévő ingatlanai állami tulajdonban maradnak, azokat az MNV Zrt. a Projektcég vagyonkezelésébe adja tervezetten 99 évre.”
https://telex.hu/belfold/2024/12/12/szegedi-vasutallomas-felujitas-palyazat-mav-lazar

Ez ingatlanfejlesztés, a vasútállomás plázásításával.

2.
Valamikor ilyen volt a resti?



2. ábra: a Nagyállomás legnagyobb belső tere egykor

Egykor első osztályú étterem, ma kongó váróterem, holnap miért ne lehetne egy zeneterem, vagy egy képzőművészeti kiállító terem, mely az SZTE része, hiszen a REÖK is magánlakásból lett kiállítótér.

Fent, középen látható az 1902-ben készült „Bacchans lakoma” című festmény, mely ma is az eredeti helyén van.

https://www.aranyokker.hu/restauralas-rekonstrukcio/118-szegedi-palyaudvar



https://epiteszforum.hu/szegedi-mav-allomas-rekonstrukcio

3.

Hogyan is néz ki a szegedi Nagyállomás a 2006-os felújítás óta?

A szegedi Nagyállomást már kétszer is felújították. Először 1964-ben, másodszor pedig 2006-ban.





https://www.delmagyar.hu/helyi-kultura-2/2024/03/szeged-egyik-buszkesege-a-nagyallomas-fotok

Az épület 2005 óta műemlék. A 2006-os felújítás minőségéért 2008-ban ICOMOS-díjat kapott.











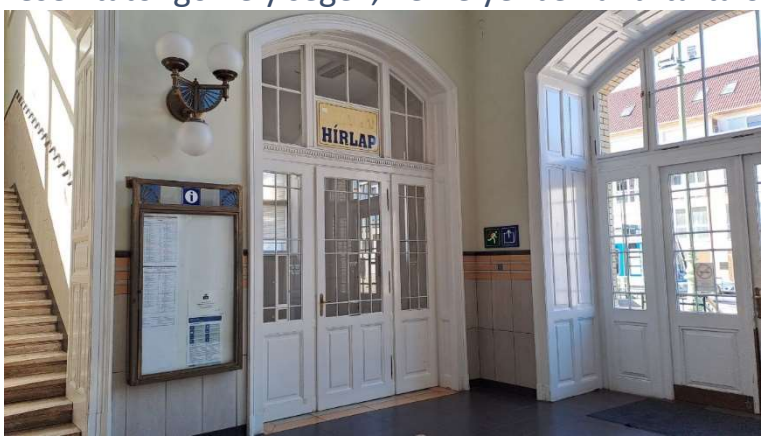
https://vaskarika.hu/hirek/reszletek/19295/vasuttura_a_szegedi_nagyallomason/

4.

Újjáépíteni, de mit is?

„… jön a következő kérdés is: mit akar valójában felújítani Lázár János a Pfaff Ferenc tervezte állomáson? Az Indóház téri épületet a térrel együtt **2006-ban teljes körűen felújították.** Az épület igazából egyben van. Tisztasági festést meg hasonló kisebb javításokat túlzás lenne újjáépítésnek nevezni.”

A 2025-ben is üresen tátongó helyiségek, némelyekben alibi tartalommal:













„Csakhogy ezeknek a jelentős részét az elmúlt tizennyolc évben nem sikerült tartósan kiadni, sőt, van, amelyiket soha nem bérelték még ki.”
https://szeged.hu/cikk/lazar-janos-a-vasutallomasokrol-halvanylila-goze-sincs-sem-a-szegedi-sem-a-debreceni-allapotokrol
„… a szegedi vasútállomást 2006-ban 1,3 milliárd forintból kívül-belül teljes körűen felújították, kívül-belül jó állapotban van, sőt még akadálymentesített is …”
https://nepszava.hu/3261301_mav-szegedi-vasutallomas-felujitas-maganbefektetok-palyazat

„Mindez azért érthető nehezen, mert az 1854-ben megnyílt, 1902-ben átépített Nagyállomást két évtizede teljes körűen felújították 1,3 milliárd forintból. Ebbe a város önkormányzata is adott százmilliót. A rekonstrukciót 2006-ban fejezték be. … A tervezők és a kivitelezők jórészt az épület száz éves eredeti állapotát alkották újra. Ehhez régi dokumentumokat és egykori képes levelezőlapokat is felhasználtak, amelyekről videó is készült, ez jól mutatja, hogy valóban sikerült a Nagyállomás száz évvel korábbi kinézetét korhű módon helyreállítani.” Mesések a hatalmas terek!

Nagy városházi tévedés is kellett ezt az épületet vasútállásként felújításához.



„… a Nagyállomás környékén vonatindulás-érkezés idején szinte lehetetlen üres parkolót találni. **Az Indóház tér és a környéke közlekedésének alapos átalakítása nélkül nagyobb méretű fejlesztést aligha lehet elképzelni**.”

Ezt sajnos nem képes elfogadni ma sem a helyi építész lobbi.

„A Lázár-féle vasútállomás-fejlesztési elképzelésekben szerepel, hogy részben **kereskedelmi jelleggel** is lehetne a felújított pályaudvarokat hasznosítani. **Szeged esetében ez azért is kérdéses, mert új üzletekhez új parkolók is kellenek, de az utóbbiból most is kevés van, és az Indóház téren hely sincs a bővítésre.**”

https://telex.hu/belfold/2024/12/12/szegedi-vasutallomas-felujitas-palyazat-mav-lazar

Látható, hogy szépen helyreállították a hatalmas épületet, mint egy műemléket.

Azt is helyesen látták, hogy az építéskori hatalmas épületre a történelmi változások miatt ma már nincs szükség!

Viszont a felesleges tereknek értelmes funkciót nem találtak.

5.
A tény rögzítése

A Nagyállomás épülete Szeged egyik legjobb állapotú, állagú épülete, melynél még csak felújítási igény sincs, nemhogy újjáépítési!

Az ország mai anyagi helyzetében megengedhetetlen pazarlás lenne a minisztérium általi beavatkozás, mert értelmetlen!

6.
A Nagyállomással és az Indóház térrel kapcsolatos szerintem téves városházi döntések; a véleményem szerint, mint a szegedi utca egy emberének, aki nem ismerheti a döntéshozókra ható kényszereket.

6/1.
A 2006 utáni plázásítási igyekezet

- Jobb híján a felesleges tereket már 2006-ban plázásítani akarták, tehát üzleteket, szolgáltató helyeket gondoltak odatelepíteni. Ez azonban nem sikerült. Az előbbiekben látott ilyen terek még 2025-ben is üresek! Azt tételezték fel, hogy a Nagyállomás Alsóváros kereskedelmi központjává válik. Tévedés volt.
- 2006 és 2025 között az Indóház tér Nagyállomással szemközti térfalán jellegtelen tucatházakat építettek, melyek földszintjén szintén üzlethelységeket alakítottak ki. Ezek nagy része szintén kiadásra vár. Ma is láthatók a „Kiadó” felíratok az ajtókon.
  Tévedésből túlkínálatot hoztak létre egy olyan valamiből, melyre itt nincs szükség. Alsóváros ezen részén nincs ennyi ilyen igény.
- A Nagyállomástól egy tömbnyire, a Szent Ferenc utca és a Boldogasszony sgt. kereszteződésében egy SPAR áruház működik, mely minden igényt kielégít, további hasonlóra nincs szükség.

6/2.
A vasút átvitele a Tiszán Makó és Temesvár felé

A Szeged-Makó-Temesvár vasút ma egy soha meg nem térülő beruházás lenne, mint ilyen profit helyett veszteséget termelne. Ez pedig összeegyeztethetetlen a kapitalizmussal. Itt a nosztalgia nagyon kevés.

A kötöttpályás közlekedés favorizálása mellett ma már nem lenne szabad figyelmen kívül hagyni a sokféle szállítóképességű elektromos autóbuszok kínálta új helyzetet.

A Nagyállomás ehhez a veszteséges beruházási elképzeléshez igazították, melyhez szintén nagy költségű beavatkozásokat kellene a Nagyállomás területén értelmetlenül elvégezni.

Az előbbi vasutat csak akkor lenne szabad megépíteni, ha igazolható a profittermelő képessége!

Nem lehetne figyelmen kívül hagyni azt, hogy ugyanebben a folyosóban ma már egy kétsávos főút (a 43 sz. főút) és egy 2*3 sávos autópálya (az M43) üzemel, melyek képesek kiszolgálni a jelentkező személyszállítási és árufuvarozási igényeket igen nagy tartalékkal.
Nincs szállítás kapacitáshiány, ami miatt be kellen léptetni egy nagy kapacitású vasutat.
A vasút helyzetét jellemzi az Újszeged és Makó közötti, szüneteltetett, értelmetlenné vált vasútvonal, hiszen a végén már üresen járt! Ezt nem felújítani kellene, hanem mindenestől teljesen újjáépíteni, ismét hatalmas költséggel, mely ennek a koncepciótlanságnak a következménye.
Hogyan lehet fejlesztésről beszélni a pénz nélkül?

6/3.
A volt Tisza-pályaudvar területének elhanyagolása
A szegedi klinikáktól gyalogosan 10-15 percre áldatlan állapotok uralkodnak a Nagyállomás és a Tisza között.
A területet a nyomor, a pusztulás, a kábítószer uralja a volt Tisza teherpályaudvar megszűnte után.
Egyébként a város egyik legértékesebb területé lenne a belvárosi Tisza-part. **Itt minimum egy városligetnek kellene lennie, mivel Szegednek rendkívül kevés a zöld, a fás területe.**
Az állapotok szinte elképzelhetetlenek! Főleg, ha arra pökhendi kijelentésre gondolunk, mely szerint Szeged a legzöldebb város**. Ilyen viszonyok még a városi szeméttelepen is megengedhetetlenek lennének.**











https://szegedma.hu/galeria/langolt-a-felgyulemlett-szemet-egy-elhagyatott-hazban-az-allomas-utcaban/10

6/4.
Az Indóház tér funkciójának félremagyarázása a helyi építészlobbi „segítségével”.

Csak annyit kellett volna belátni, hogy az Indóház tér nem a Stefánia!

Normális ember nem megy egy órával a pesti vonat indulása előtt az Indóház térre, hogy ott egy órát üldögéljen! Az is nehezen képzelhető el, hogy Pestről hazatérve még egy órát ott üldögéljen az ember, mielőtt hazamenne! Ehhez nem kellene építész diploma!

Ide tehát nem kell szökőkút!

A tér burkolatának felújításakor mindent leköveztek, faltól falig, ahogyan szokták, a tér egy kősivatag lett, ráadásul egyetlen fa, azaz árnyék nélkül.

Ugyan kinek lenne kedve egy nyári forróságban egyébként is itt üldögélni a „meseszép” buszok és villamosok nagy száma mellett, a zajban, a melegben? Ez nem a Stefánia!

6/5.
Az Indóház tér parkolási gondja

Az Indóház térre ellene viszont parkolóhely, mert ez egy közlekedés dominálta tér.

Én 2025. VIII. 25-én néztem itt szét. Ez egy nagyon hétköznapi hétfő volt. Nem volt már szabadtéri, nem volt semmilyen ünnep sem. **Mégis mind a személyautó parkolók, mind a kerékpártárolók tele voltak!** Elképzelhető, hogy mi lehet itt a nevezetes napokon.

Az emberek autóval érkeznének a vonathoz, majd visszatérve innen mennének autóval el, de napközben itt szeretnék tárolni a kocsikat. Szó sem lehet róla, mert nincs hely.

Ha a plázásítást erőltetik, akkor azok még további parkolóhely igényt keltenek, mert az üzleteket el kell látni áruval, és a vevők is kocsival jönnek.

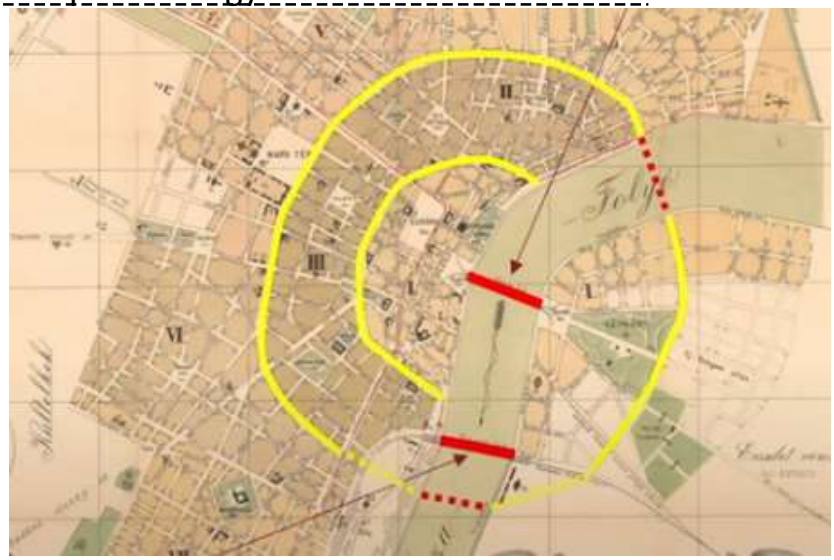
Milyen lehetőségek vannak?

- A téren mélygarázst építeni. Ez a hajó már elment, mert ott a sok vágány és a föld alatt a rengeteg össze-visszaságban lerakott, visszarakott közmű vezeték. Ezek átrakása arany árú lenne!
- Az Indóház tér ma egy aránytalan tér, túl hosszú a szélességéhez képest. Segíteni a szélesség növelésével lehetett volna akkor még, amikor a Nagyállomással átellenes oldalon meg nem épültek a jellegtelen, tucat jellegű új házak. Ezt a falsíkot lehetett volna elmozdítani a Boldogasszony sgt. felé. Akkor én jeleztem ezt az igényt, de a helyi építészlobbi ezt is elkaszálta.

Maradt a mai térméret, mellyel nagyon beszorították a Nagyállomást, majdnem működésképtelenné téve azt.
Elképzelhetetlen, hogy a távlatban elképzelt nagysebességű vasút (NSV) ide befusson, mert az ilyeneknek a repülőtérnél szokásos méretű parkoló kellene. De itt hol?

6/6.
Épület át nem adása az SZTE-nak
A Nagyállomás a 2006-os felújítás előtt át kellett volna adni a Szegedi Tudományegyetemnek, hasonlóan a szomszédos volt laktanyához, ahol testnevelési tanszékek alakultak. Itt lehettet volna elhelyezni, lehetne elhelyezni a Bartók Béla Művészeti Kart, különös tekintettel a Zenekonzervatóriumra, mely ma a Tisza L. krt.-Petőfi sgt. sarkon küzd a tőle nagyon idegen városi forgalomi zajjal.

6/7.
A vasúti hídi rámpa és a Nagykörút vonalának ütközése



https://www.youtube.com/watch?v=7G2s9tKmU7k&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=4

3. ábra: Szeged egykori, mai és jövőbeni hídjai

A sárga utak a körutak.
Legfelül látható pontozott vonallal a Bertalan híd, a Nagykörút felső végén.
Eggyel lentebb, a Belváros közepén a folytonos vonallal jelölt Belvárosi híd.
Alatta ismét folytonos vonallal az egykori vasúti híd.
Legalul pedig a ma tervezett déli híd.

Sajnos hiányzik egy ötödik: a Boszorkánysziget magasságában elképzelt új, önálló vasúti híd a temesvári kapcsolatnak.

Látható, hogy Lechner eredetileg nem akart hidat tenni a Nagykörút alsó végéhez, hiszen a Nagykörút nem ért ki a Tiszáig, mint a Nagykörút felső végén. Az alsó vége nekiment az egykori vasúra menő töltésnek, mely a nagyon magasan haladó egykori vasúti híd miatt szintén magas töltésen volt.

Ellenkező esetben a Nagykörút körívének sugarát úgy kellett volna kisebbre venni, hogy az a Tiszát az akkor adottságként kezelendő vasúti híd előtt találta volna el.

A tervezett szegedi híd előzményeként:

A Nagyárvíz előtt és után, amikor szintén kevés volt a pénz, külön közúti híd épült a belvárosban, és egy külön csak vasúti híd a város akkori szélén.

Csak a legutóbbi időszakban jutott valakinek az eszébe a közös közúti és vasúti híd. Egy pénzügyi zsarolás következményeként-

Meg kell nézni Szeged korábbi fejlesztési terveit, soha ez előtt egyetlen mérnök sem rajzolt le ilyen szörnyet! Érthetetlen, hogy a pénzügyi zsarolás után, mégis miért nem törölték el az egészet, mint egy rossz álmot.

6/8.

A Nagyállomás beszorítása



https://www.youtube.com/watch?v=7G2s9tKmU7k&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=4

4. ábra: a híd tengelye régen és ma

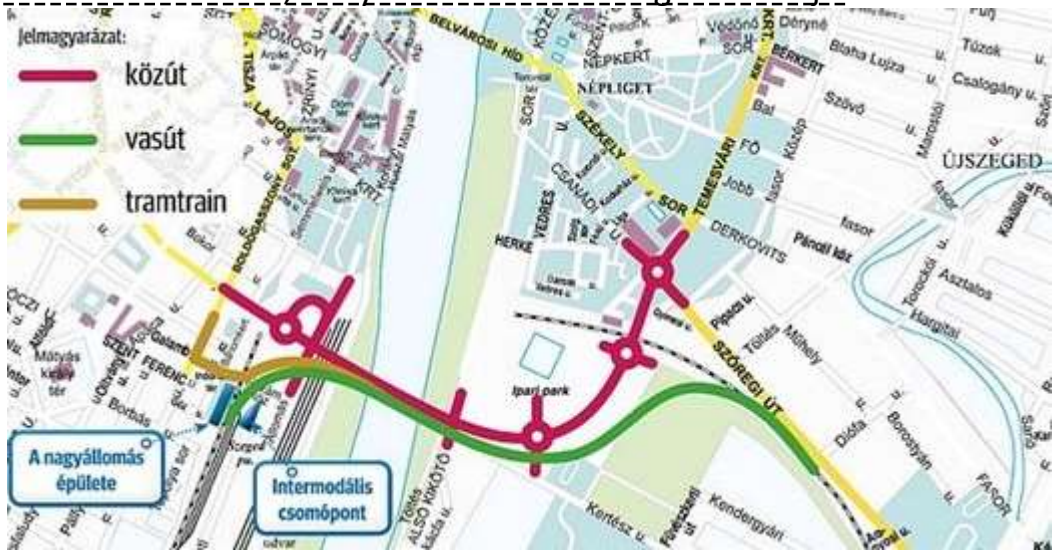
A fehér szaggatott vonal mutatja a régi vasúti nyomvonalat és a régi vasúti híd helyét.

Alatta látható a piros vonal, mely viszont a tervezett híd tengelyét adja meg, a tervezett híddal.

Látható, hogy ez jóval délebbre lesz a réginél. Ez azt jelenti, hogy az új híd közelebb kerülne a Nagyállomáshoz, ami miatt kevesebb hely maradva a hídra ráfordulásra, azaz az új vasúti ív sugara csak kisebb lehet. Ez pedig kisebb sebességet enged meg a vonatoknak, mint régen volt.

6/9.

Területek feldarabolása, mely a hasznosíthatóságukat rontja.



https://szegedma.hu/kozelet/2019/04/hol-van-a-deli-tisza-híd

5. ábra: a déli híd hídfőinek környezete

A piros vonal a közúté, a zöld a vasúté.

Különösen az újszegedi oldal jól mutatja, hogy a hídfők közvetlen környezetében az előbbi vonalak szétdarabolják az értékes belterületeket, és ezzel megnehezítik a hasznosításukat.

6/10.

A vasúti hídrészen nem lehet kizárni a nemzetközi vasúti teherforgalmat, a tehervonatokat.

Mindez a gyógyulást szolgáló klinikák közvetlen szomszédjában. Ez a két funkció nehezen egyeztethető össze! Azon külföldi városokban is ahol ez régi adottság megpróbálják a negatív hatásokat csökkenteni.

Akkor Szegednek miért kell elrontani a mai helyzetét a nemzetközi teherforgalom belvárosba vitelét?

Örülni kellene, hogy nincs ott!

6/11.

2026-ban 1,3 milliárd Ft-ot szándékoznak a rakpartba beleölni.

https://szegedma.hu/szeged/2025/08/rakpart-szeged-felujitas-csuszas-megnyitas-forgalom

Bár pontos tartalma ismeretlen, félő, hogy ezek a beavatkozások a mai autóforgalmas, vízügyes támfalas rakpartot akarják konzerválni. Így ez kidobott pénz, mert az eleve téves megoldás fennmaradását szolgálja.

„Az önkormányzat kész tervekkel rendelkezik a jelenleg jelentős gépjárműforgalmat lebonyolító és részben parkolóként is használt Huszár

Mátyás rakpart átalakítására, annak érdekében, hogy **a folyót közelebb hozzák a városlakókhoz**, növeljék a zöldterületek arányát, csökkentve ezzel a városi hőszigethatást. A fejlesztést szakaszolva valósítják meg annak érdekében, hogy a munkálatok az iskolai szünet idejére essenek - mondta a politikus ”



https://webradio.hu/hirek/belfold/felujitas-miatt-reszben-lezarjak-a-huszar-matyas-rakpartot-szegeden-video

Ezek szerint fontosnak tartja továbbra is a „jelentős forgalmat lebonyolító” rakparti utat.

„**Közelebb akarják hozni a folyót a városhoz**” – mondta. **Tényleg egy új folyószabályozásra készülnek, mely a köztes távot csökkenti?**

De nem a közelséggel van a baj, hanem azzal az úttal és támfallal, ami a város és a folyó között van, és sajnos ott is marad a - közreműködésükkel.

Mintha ez az út még a szeptemberi tanításkezdést is befolyásolná, igazán előrelátók.

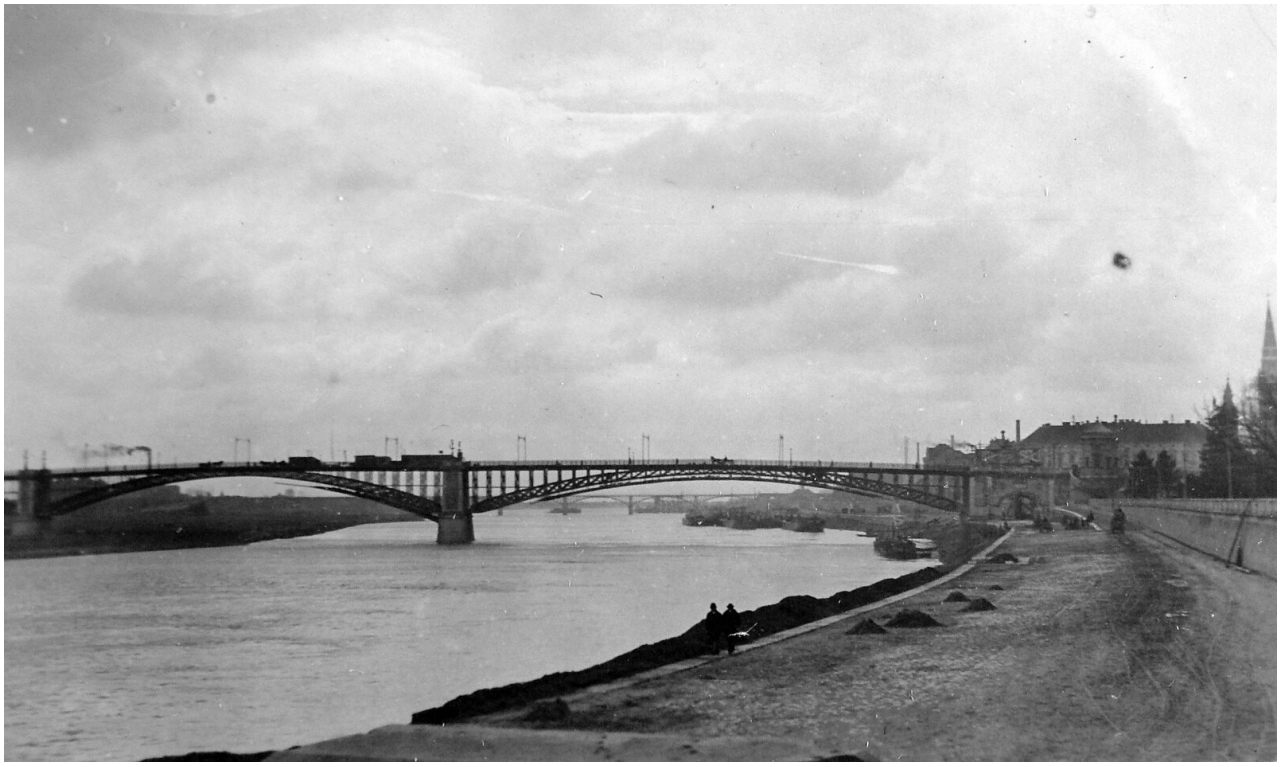
Nem volt ez mindig így.
Ma már nincs tiszai teherhajózás, tehát már a rakpart sem kell.
A mai rakparti autópályás világot vissza is lehetne állítani az eredeti állapotra!
Ma ez nem lehet gond. Hiszen a kiegyenesített, csatornává tett folyómedreket is visszaalakítják kanyargóssá, meánderezővé!



„1973 az egyik utolsó év volt, mielőtt az átmenő forgalom elhódította volna a Belváros Tisza-partját az azt rekreációs céllal használni kívánók elől. Persze, sétálni és lépcsőn ücsörögni ezentúl is szabad volt, de az egyre növekvő forgalom

ezt fokozatosan tette egyre kellemetlenebbé az évtizedek során. És itt tartunk ma is.”

1936-ban már volt árvizes támfal, de még nem volt aszfaltos autópálya. Még nyugodtan lehetett a helyén sétálni! Kép, melyen mindkét hidunk látszik.



Itt az út még csak keskeny és kockaköves, de a partfal már monstrum:



Amikor még az út keskeny volt és saras, melyen nem lehetett autós gyorsasági versenyeket tartani, minta main. Amikor még virágágyások is lehettek ugyanazon a felületen:



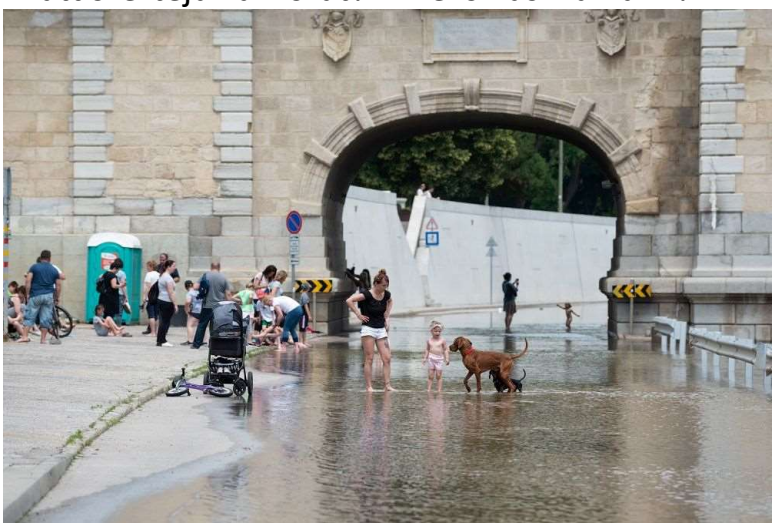


https://szegederarchivum.hu/milyen-volt-a-rakpart-az-autok-uralma-elott/

Akkor még villamos járt a belvárosi hídon! Azóta megy össze, zsugorodik a szegedi nagyon költséges és pazarló villamoshálózat is.

Kezdetben a szegedi belvárosi Tisza part ugyanolyan volt, mint akkor bármelyik Tisza part.

Nem erre vágyunk, amikor egyáltalán lehet, amikor valami ellehetetleníti a Tisza parti autós száguldozást? Mi miatt szertejük a Tiszát? Mire is használnánk?



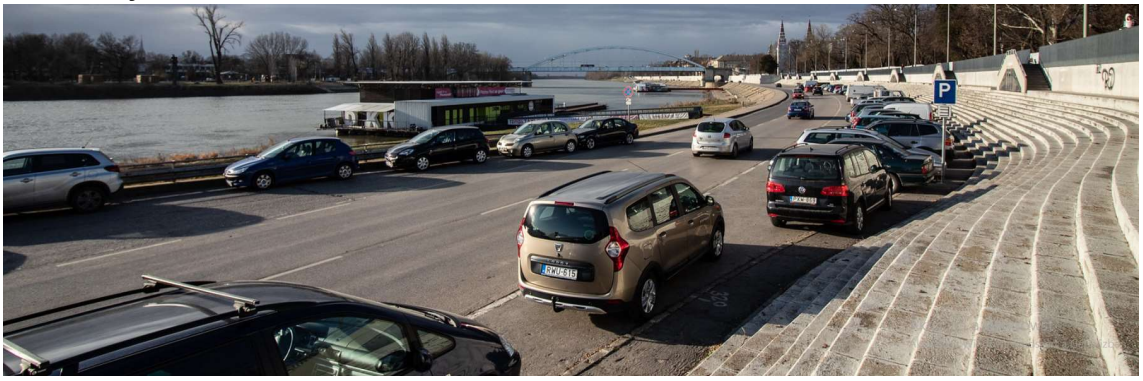
https://szegedma.hu/kozelet/2019/06/igy-nez-ki-a-lezart-rakpart-galeria

Aztán itt – a hajózás fénykorában – rakpartot képeztek ki.
„A rakpartot fél évszázaddal ezelőttig pontosan arra használták, amire a neve is utal. A városba érkező személyhajókról itt szálltak le az utasok, a teherhajókról itt pakolták le a termékeket, és fordítva. Idővel aztán kapott rekreációs felületeket is füves placcok és virágágyások szerepében, melyek mellett padok és villanyoszlopok voltak. **Bárki leülhetett a rakpart egy padjára, és nyugodtan, csendben csodálhatta a folyót, nézhette a rakodó munkásokat, a tevékenykedő halászokat, a folyó mellett játszó gyerekeket, vagy a felhők vonulását. Aztán a hetvenes évek derekán minden megváltozott.**”

Ez súlyos városházi téves döntésen alapulhatott, nem egy véletlen műve lehetett.

„Ki kellett kerülni a Tisza L. krt jelzőlámpáit:
a rakpart, mely segítségével valóban szinte hihetetlenül gyorsan tudunk eljutni a Tisza Lajos körút egyik végpontjából a másikba. Míg ez a körúton átlagos hétköznapi forgalommal számolva legalább tíz perc, addig a rakparton aligha haladja meg a kettőt.” Ma lehet, hogy az a tíz perc is nagyobb lenne.

Ebből sajnos ez lett mára:



https://szegederarchivum.hu/itt-az-ideje-az-embereknek-adni-a-rakpartot/
Mintha ez lenne Szeged használtautó lerakata.

Amit már 2020-ban is tudtak és leírtak:
„Csakhogy ha mérlegre tesszük a pozitív és negatív tulajdonságokat, a mérleg súlyozását pedig a kor közlekedési szemléletmódja szerint igazítjuk, már korántsem biztos, hogy a szegedi Huszár Mátyás rakpart a pozitív irányba billen. Hiszen a másik oldalon ott vannak olyan érvek, hogy az emberek nem tudnak valóban pihenni, nem tudják úgy látogatni a folyót, hogy ne ütközzenek bele a gyakran 70-80 kilométerórával haladó autósokba. És ez baj.”

„Az 1970-es évek Szegedében bár már nem ez volt az elképzelt jövő, a jelen bizony így nézett ki. Megszokott volt mindez, mert akkoriban nem volt mindenkinek autója, az elsődleges közlekedési módot a kerékpározás és a közösségi közlekedés jelentette, rövidebb távokon a gyaloglás.

Mára ez olyannyira változott meg, hogy konkrétan veszélyes átkelni ezen az úton, ha pedig valaki csak úgy sétálgatna rajta, az ön- és közveszélyes volna, néhány dudaszót és kurvaanyázást mindenesetre biztosan begyűjtene az illető időközben. A rakparton idővel megtiltották a parkolást és várakozást az úton, és korzó jellege is szépen lassan, de kikopott, valós hétköznapokból poros emlékekké lett."

A 2019 nyarán, egyértelmű **kampányfogásként** Botka László által bemutatott rakparti látványtervek bár valóban jobbá tennék a helyet, az imént felvetett problémára aligha nyújtanának megoldást."

> Íme a cicomázási javaslat, szintén városházi döntés alapján. nem lenne több, mint karacsonyfa díszek rakpartra telepítése.
> https://szegederarchivum.hu/szetszedtuk-a-rakpart-latvanyterveit-es-az-a-helyzet-hogy-ezeket-tenyleg-meg-kell-valositani/

De már akkor is voltak, akik átláttak a szitán:

„Ugyanúgy sztrádahangulat uralná a rakpartot …"

Egy szerény javaslat, de ebből sem lehetett semmi. Ez is téves városházi döntés lehetett!

„A rakpart **hétvégi lezárása** azonban megfelelő kompromisszum lehet.
Ha csak szombat reggeltől vasárnap estig zárnánk le az utat az autók elől, azzal nem szúrnánk le a belváros többi részét, hiszen ott nem nőne jelentősen a forgalom, és pont abban az időben kapnák meg az emberek közvetlenül a Tiszát, amikor a legjobban ráérnek kiélvezni azt.
Azt pedig, hogy a szegedi lakosság fogékony volna erre, mi sem támasztja alá jobban, mint az áradások miatti kényszeres lezárások, amikor élettel telik meg az itteni aszfalt. Ha a rakpart lezárása rendszerű lenne, kellően beharangozva, programokkal szervezve, esetleg vendéglátással megspékelve, rengeteg embert tudna vonzani"

De ennyi sem!

„Nem Szeged lenne az első város, ahol ez megtörténhetne: Párizs szocialista polgármestere, Anne Hidalgo **2016** szeptemberétől záratta le a Szajna jobb partjának **3,3 kilométeres rakparti útját**, hogy azt a gyalogosoknak adja át. Hidalgo szerint ez egy történelmi döntés volt, egy városi autópálya vége, és a

Szajna visszafoglalása. Egy felmérés szerint igen megosztó volt a döntés, melyet 55 százalék támogatott, a többiek ellenezték vagy tartózkodtak.”
Amit támogatandónak tart egy újság szerkesztősége, azt a nagyon zöld nagyváros vezetése nem?

„A mindenhová autóutat vezető és parkolót építő közlekedési és várostervezési szemléletmód kikopott és elavult, és ezt nem én mondom, hanem maga a szakma java.”

Azóta semmi sem változott!

„… a rakpartok általában kietlen aszfaltsivatagok …”,
amit a városvezetés tart életben, miközben zöldesítésről is szaval-

Az évek óta tartó városházi ping-pong meccs az ottani jól ismert szereposztás szerint:
„… kerestük az önkormányzatot, hogy kikérjük Botka László véleményét, választ azonban nem kaptunk. Írtunk személyesen Nagy Sándor városfejlesztési alpolgármesternek is, aki Mihálik Edvinhez irányított bennünket.”
Sajnos a FiDESZ helyi képviselői is a rossz oldalon, az autósok mellett álltak bele a városházi vitába, amikor volt.
A vita alapelve akkor sem szakmai volt.
Ahogy már akkor is hozzáálltak a vitához, pártokhoz igazodva:
eleve rossz és támadandó az, amit a másik politikai oldal mond, teljesen függetlenül a szakmai tartalomtól.
Ez is azt mutatja, hogy egy ilyen felállású testület teljesen alkalmatlan bármi hasonló megvitatására!

Ez 2020-ban történt, a sajtótájékoztató meg 2025-ben volt. Mire számítottak?
https://szegederarchivum.hu/itt-az-ideje-az-embereknek-adni-a-rakpartot/
https://www.szegeder.hu/helyi/2022-05-20/a-szegedi-rakpart-lezarasat-ket-eve-atgondolatlan-maganakcionak-tartotta-iden-mar-porto-automentes-rakpartjat-hozta-fel-kovetendo-peldakent-tapai-peter/62865b3847d3c02b66644287

Szintén 2020-as megállapítás Szegedre:
„… a túlzott gépjármű használat mára egyszerűen fenntarthatatlan mértéket öltött, nem erre lett a város tervezve.”

„… rakpart. Ami a hajók ki-be rakodására és az áru közútra való átrakodására szolgált elsősorban. Ennek jele a szűk alagútszerű járat a Belvárosi híd szegedi pillérjénél is. Csupán jóval később az autók széleskörű elterjedésével és a **“szocialista éra” alatti jelentős, autósokat előtérbe helyező fejlesztések miatt vált azzá ami ma.”**

„Nem mindenkinek van autója, ennek ellenére ugyanannyi joga van a közterülethez.”

„… a Tisza bizonytalanságából adódóan levezethető, hogy a rakpart egyébként sem egy egész évben használható elkerülőnek épült …”,
Aztán meg itt vannak még a különböző fesztiválok, sportrendezvények, amikor természetes az út lezárása.
A város pedig ekkor is él! A rakparti út léte tehát nem létkérdés. Ha van, az autósoknak segít, de ha nincs, akkor nem történik semmi.

Egy használható újabb újságírói ötlet:
„… a Novotel helyett a lezárást levinném a buszparkolóig, tehát odáig bemehetnének autóval az emberek, ami egyben megforduláshoz lenne hely. Ezzel **átmenő forgalmat sem generálunk**, a buszokat továbbra sem engednénk be mivel az áthaladás továbbra is csak a mentőknek biztosított, viszont megtartanánk valamit az éjszakai találkákból. Ezen autósok és motorosok csupán egy sétálóövezetbe hajtanának be, ahol tudnának parkolni, szó sincs versenyekről és az út elvételéről az emberektől.” … „…hétvégente egyértelműen le lehetne zárni részben, vagy teljesen.”
https://szegederarchivum.hu/mi-folyik-a-rakpart-korul-mar-megint/

Győzelmi jelentés 2025. VIII. 27-én:
„Szombattól ismét járható a rakpart”
„… szombattól újra a megszokott módon közlekedhetnek az autósok, de itt még nem ér véget a történet, ugyanis 2026-tól kezdődik meg a városrehabilitáció első (nyilván elírás, mivel ide a második passzol-RM) üteme, ahol a rakpartot is zöldítik majd.” A második ütem „a rakpart zöldítés.” De miként is?
„… jövőre egy nagyléptékű, 1,3 milliárdos beruházással valósulhasson meg végre a rakpart példátlan átépítése, hogy valóban **a Tisza főutcájává váljon** – nyilatkozta Binszki József várospolitikai alpolgármester …”

A dolog lényege a Tiszának szegedi főutcává válása, vagy nem válása!

Pedig parkká válás lenne a cél! A főutca a közlekedésé, míg a park a pihenni vágyó embereké. Nagy a különbség az alapelveket, a funkciót illetően.

Az alpolgármester ki is mondja:
„…. szombattól akadálymentesen tudnak haladni a rakparton közlekedők.”
TEHÁT VISSZAENGDIK AZ AUTÓS FORGALMAT A RAKPARTRA, és mint látható az általuk most is bemutatott alább képeken, azt a jövőben is ott akarják tartani.

Érzik, hogy merre kellene haladni, de a helyes megoldásig most sem jutnak el:
„Céljuk, hogy ez a mostani „betonteknő” élhetőbb, zöldebb, azaz a hőszigethatástól minél kevésbé érintett része legyen a belvárosnak.”
„Megmarad a keresztirányú autóközlekedés is, mivel ez a belváros forgalmából egyelőre nem vehető ki.”
Elismerik, hogy ez egy betonteknő. A jövőben pedig egy zöldebb betonteknő marad. Mikor lesz kivehető? Meddig tart az „egyelőre”?

Beismerik az alpolgármesterek, hogy ma „**nem érdemes lejönni ide se a városlakóknak rekreációs célból, se a turistáknak mondjuk megnézni a Tiszát**.”
A felemás megoldás lényege: bekevernek pár fát, egy kis zöldet, de az autók maradnak:



Mint a népmesében: hoz is ajándékot a királynak a széplány, meg nem is.



Az elképzelés szerinti képeken látható, hogy a rakparton a beton+aszfalt sivatagi felület túlsúlya a „zöldítés” után is megmarad.
A kép jól mutatja a Stefánia gyönyörű zöld tömegét a háttérben, és a megmaradó sivárságot a „zöldített” rakparton.

Érdemes a vasbeton támfalat megkeresni, mert az két részre osztja a képeket.
A valódi zöld felület a Stefánián látható.
A bejelentett hatalmas zöldítés pedig a csodaváró képeken.

Nem szabad elfelejteni, hogy a rendes cél az lenne, hogy a támfal tűnjön végre el, és annak mindkét oldalán a Stefánia jellegű, egységes valódi zöld park alakuljon ki.



https://szeged.hu/cikk/szombattol-ismet-jarhato-a-rakpart

Ez a felemás beavatkozás tükrözi azt a városházi véleményt, amely fél bizonyos autós szavazatok elvesztésétől, és nem bízik a valódi zöldesítés által remélhető

többlet szavazatban. Ma az autós lobbi még mindig erősebb, mint a környezetvédőké, a városi környezetet humanizálni igyekvőké.

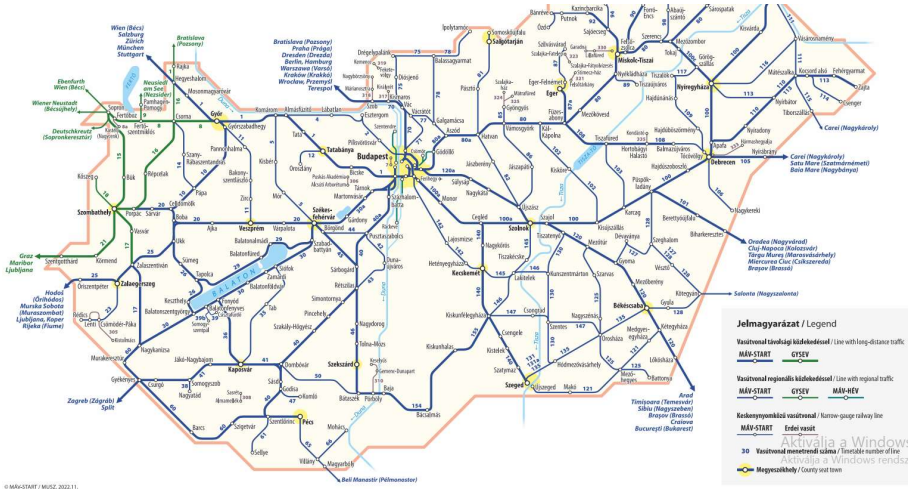
Nekik megfelelne az, mai 50-55 éve itt van, de a hatalmon maradáshoz kénytelenek kissé igazodni.

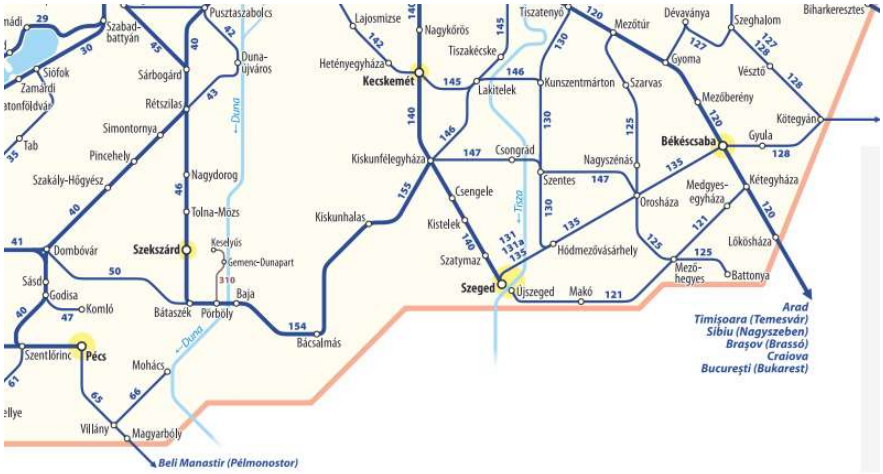
A hangulat, és a városlakók véleménye kezd megváltozni, ezért kénytelenek egy kicsit engedni a betonsivatag fásítgatásával, mely persze még nagyon távol van a megszüntetéstől, a valódi változtatástól. Ez megint csak egy kvázi intézkedés.

Most látszik, hogy mennyire hiányzik egy báró Podmaniczky-jellegű, karakterű városvédő, városfejlesztő mozgalom. Hiába van Szegeden a Csemete, és a Dugonics Társaság is, ha ilyen funkciót ellátni képtelenek.

6/12:
A Pláza Búvár-tó mellé településének, valamint a SzVSE pálya sportpályaként felújításának engedélyezése mind városházi döntési hiba volt.
Egy sportpályának egyáltalán nem ideális, nem egészséges hely a mellette lévő többsávos 5 sz. főút.
Viszont ideális lenne a rövid idejű várakozásra szoruló autóbuszok tárolóhelyeként, tekintettel a az Izabella híd alatti, a Pulz utcai aluljáróra, mely lehetővő tenni a két buszos terület közti forgalmat a főút szintbeni keresztezése nélkül.
Meg kellen vizsgálni, hogy a városnak mennyi sportlétesítményre van szükséges. Ha kell ez a létesítmény, akkor új, egészséges környezetben lévő, helyet kell számára keresni.

6/13.
A MÁV-nak nincs - még a tervei között sem - olyan vasútvonala, amely Szegednél keresztezné a Tiszát!
Ezért a MÁV-nak Szegednél nincs szüksége vasúőti Tisza hídra. Ezt csak Szeged erőlteti a tram-train őrület utóhatásaként.

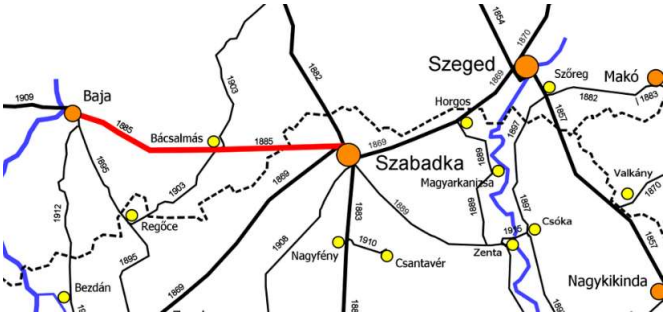




https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/vasuthalozat_trkp_hu_2022_a3_01-9_2022-12-05_web.pdf

6. ábra: a MÁV vasúthálózati térképe

Még a tervezés alatti Szeged-Szabadka-Baja vonal sem kér vasúti Tisza hidat Szegednél!



https://hu.wikipedia.org/wiki/Szabadka%E2%80%93Baja-vas%C3%BAtvonal#/media/F%C3%A1jl:Szabadka%E2%80%93Baja-vas%C3%BAtvonal.png

7. ábra: a Szeged-Szabadka-Baja vonal

A Hódmezővásárhely – Szeged Rókus pályaudvar – Horgos – Szabadka – Baja vonal Tisza híd nélkül is működőképes.

Egyedül Szeged akar tram-traint vinni Makóra, mely kapásból ráfizetéses vállalkozás lenne. De ki fizeti a veszteséget? Talán az ötletadók? Erről senki sem mer megszólalni!

Erőltetik mindenhová a kötött pályás közlekedést, miközben a szegedi villamosközlekedés finanszírozása is egyre nagyobb gondot okoz, miközben a MÁV szegényebb a templom egerénél, ahogy erre is egyre több fény jut. Nem lehet ezekeről nem tudni!

Tram-traint is, mint minden kötött pályás járművet csak azután lenne szabad tervezni, ha gazdaságossági számítással igazolható, hogy nem veszteséget, hanem profitot termel!

Ennek erősítésére a hajánál fogva rángatták elő, az előbbi megerősítésére, a Szeged-Makó-Temesvár azonnal veszteséges vasútvonalat. Ki fizetné a veszteséget, Az ötletelők? **Miért lenne kötelessége a nyírségi vagy az őrségi magyarnak Szeged ilyen lehetetlen ötleteit finanszírozni?**

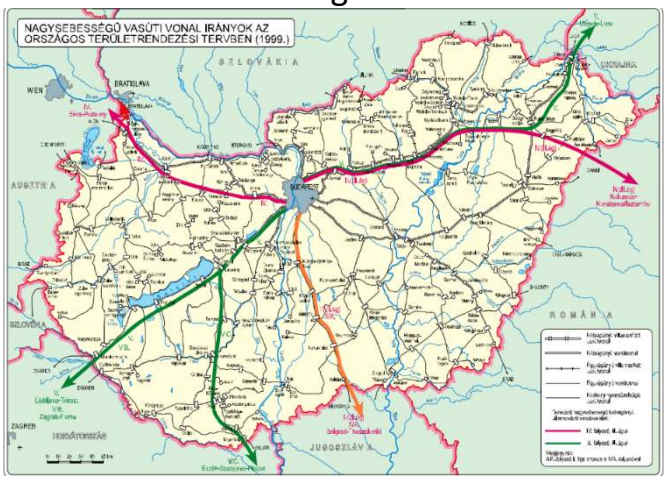
6/14.

Teljes szegedi érdektelenség a nagysebességű vasút (NSV) iránt

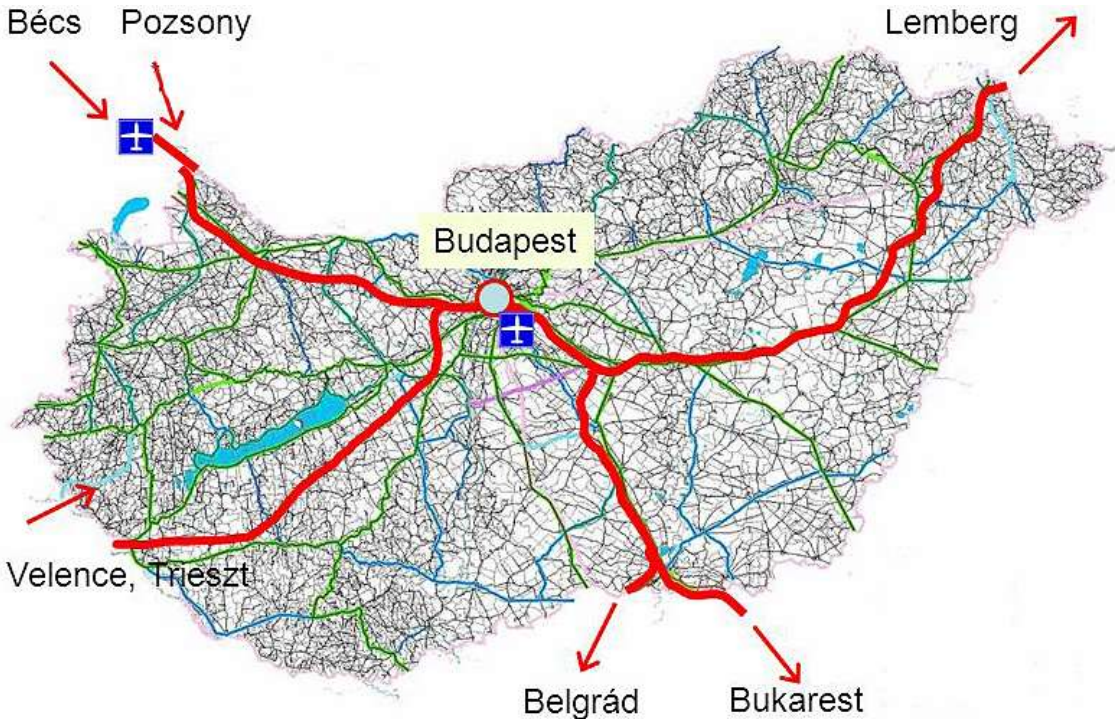
Az NSV a vasút autópályája, melyen a szerelvény sebessége nagyobb, mint 250 km/óra. Nyilván Magyarországon nem holnap fog megjelenni, de a távlati tervekben különböző formákban ettől függetlenül is szerepel, mellyel számolni kell.

A szegedi városvezetés a témával kapcsolatban az előkelő elszigetelődést (splendid isolation) követte.

Az első térképeken nem menetek el Szeged mellett az NSV vonalai:



Az 1999-es térképen Szegedhez legközelebb a sárga és a piros vonal ment. A sárga nagyjából követi a mai Belgrád-budapesti vonalat, a piros pedig Miskolcon ment át.
Nekünk sikerült Szeged mellé téríteni az egyik vonalat 2010 körül a MÁV Vezérigazgatóságnál Káldi István hálózatfejlesztő mérnök úr nagy segítségével, melyhez a városháza semmilyen segítséget sem adott:



Ezt még akkor az OTrT is elismerte, beépítette!
https://szegederarchivum.hu/a-budapest-bukarest-gyorsvasut-is-elkeruli-majd-szegedet/
Láthatóan Budapest és Szeged között összevontuk a szerb és a román érdekeltségű vonalat, mely Szegednél ágazott volna ketté úgy, hogy Kiskundorozsma körül lett volna egy új nagy állomása, hatalmas parkolóval.
https://vonattal-termeszetesen.blog.hu/2022/11/05/a_magyarorszagi_nagysebessegu_vasutak_tortenete

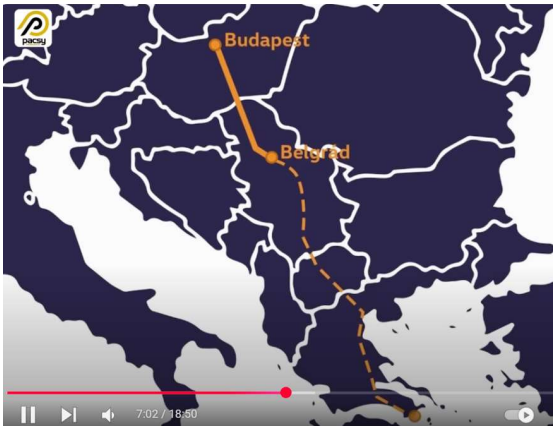
2021-ben ezen csavartak egyet. Elvették Szeged mellől a vonalat, mely ellen Szeged nem tiltakozott eréllyel, és eléggé. Ha tiltakozott is, annak semmi ereje sem lehetett, mert figyelmen kívül hagyták.
Ez főleg Budapest nyugati és északi kapcsolatait hangsúlyozta:



https://vonattal-termeszetesen.blog.hu/2022/10/06/kell-e_magyarorszagnak_nagysebessegu_vasut

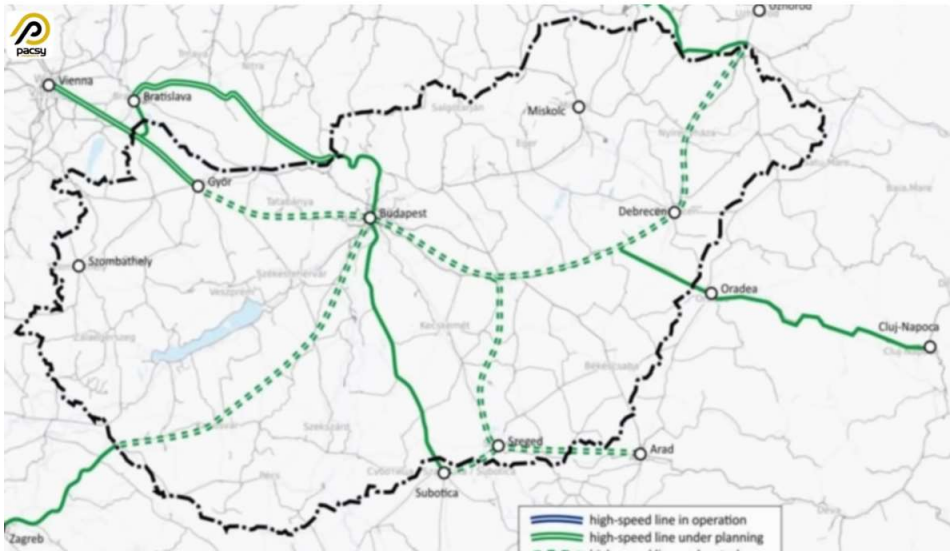
Aztán jött a Budapest-Belgrád Kiskunhalason át, Szeged nélkül:





file:///D:/Users/User/Let%C3%B6lt%C3%A9sek/masz-ingenia-hungarica-iv-pages-187-200.pdf

A mai elképzelést az alábbi ábra mutatja:



https://www.youtube.com/watch?v=NeZEYI_livk

A Szeged melletti valójában a Kiskunhalas melletti Belgrádi vonal, tehát Szeged nélküli.
A kolozsvári vonal pedig Debrecen felé Nagyváradon át megy Kolozsvárra, Romániába.
Szeged tehát visszakerült a nagy vasúti semmibe, ahol volt, egy fekete lyukba.

Látványos gazdasági leépülés ez ahhoz a helyzethez, amikor még átment Szegeden az Orient Expressz!

Ne csüggedjünk, mivel a városháza a makói tram-trainért görcsöl, jól megdrágítva a szegedi déli hidat. A tram-traint világcsodának beállítva, amikor az nem más, mint egy HÉV, amely Budapesten 100 éve üzemel.

Ezzel viszont az államot fogja anyagilag értelmetlenül megterhelni. Érthetetlen, hogy ezt az állam nem ismeri fel, sőt elfogadja. Elfogadja ezzel az EU korábbi pénzügyi zsarolását is.

Ezzel Szeged elvesztette maga mellől a szerb irányt. Majd a Kormány Kolozsvár nagysebességű vasúti kapcsolatát kiemelve, elszállt Szeged mellől a román viszonylat is. Szeged minderről hallgatott, mintegy elszenvedte a történteket.

Ismét az látszik, hogy Budapestnek fontosabb Kolozsvár, mint Temesvár, hiszen oda már készen van a 160 km-órás villamosított kapcsolat korábbról. Szeged tehát sehol sem számít, pláne, ha még meghúzza magát.
Temesvár már egy nagyságrenddel nagyobb város Szegednél, nekik szegedi kapcsolat már nem jelentene előrelépést.

Pedig a jövő városa elképzelhetetlen egy ilyen rendkívüli jelentőségű nagysebességű vasútvonal nélkül!

6/15.
Elmaradt a szegedi paradigma váltás, mivel sajnos semmiféle szándék nincs szegedi városházán arra, hogy a személyautós közlekedést visszaszorítsák!
Ez egy nagyon nehéz harc, mert egy jól menő tendenciát kellene megfordítani.

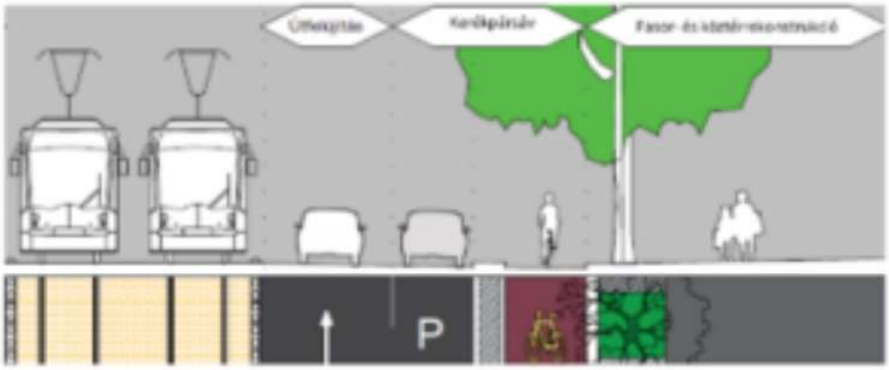
> Míg 2010-ben 2.950.000 személyautó volt az országban, 2025-ben már 4.300.000 db. Az ezer főre jutó személyautószám 470. Egyetemi éveim alatt az akkor elérhetetlennek tartott felső határ 300 volt. Ma úgy látom, hogy nincs felső határ. Már nálunk is kezd általánossá válni a családonkénti két autó.
>
> Lázárinfo Extra, Tranzit fesztivál, Tihany, 2025. VIII. 29
> https://www.youtube.com/watch?v=MMchFjIi9wM&t=153s

„Teljes megújulás előtt a Nagykörút: **az autósok helyett a fasoré lesz a főszerep**”. De ezt sajnos Budapesten, és nem a szegedi Huszár Mátyás rakparton akarják megtenni.

A jelentősége alapján a beavatkozást a népességmegtartó stratégia részeként tekintik.

Ez a beavatkozást a főváros egyik legnagyobb autós forgalmú főútján tervezik! **Ez egy drasztikus autós esélycsökkentés a fasorok visszaállításával együtt.**

„A projekt léptéke és komplexitása precedens nélküli a magyar közterület-fejlesztésben.” Nem lehetne a szegedi is egy ilyen közterület fejlesztés?
Szerintük az „élhetőség hiánya: kevés zöld, túl nagy autós forgalom.”



A pesti Nagykörúton a középső két villamosvágány mellett van két forgalmi sáv a mozgó és egy leállósáv az álló autóknak. Természetesen ez is a 1970-es évek döntésének megfelelően, mint Szegeden.

Ezt akarják átalakítani, a fenti séma szerint. Egy sáv marad a mozgó autóknak, egy a parkolóknak. De ugyanez a sáv szolgálja majd a rakodást is! Majd jön egy fizikailag is elválasztó, elkülönítő sáv (szürke színnel jelölve), mely mellé egy kerékpársáv fog kerülni. Természetesen lesz fasor és gyalogos járda is.

Külön nevesítik a fasor rekonstrukciót. A nagyárvíz utáni Szeged fasorok tömegét telepítette, melyet az elmúlt időszak rettenetesen megritkított, mindig városházi beleegyezéssel, mivel olcsóbb és egy szerűbb volt a közműveket a helyükön elhelyezni.
Tudják és tesznek is érte, mivel „a fák 40 százaléka 10 éven belül cserélendővé válik – ami egyébként megfelel a budapesti átlagnak, rámutatva a főváros fáinak általánosan rossz állapotára.” Ez mintha más szemlélet lenne, mint amely a vihar után autókra rádőlt korhadt fákat vágja ki!

Sőt!
„A megtartandó fák minden esetben célzott beavatkozást kapnak: minimálisan a fahely méretének növelését, indokolt esetben a talaj cseréjét és az élettér talajszint alatti növelését.”
A feladatot komplexen kezelik, hiszen fák automata öntözésével, a szivacsváros elvével is foglalkoznak.
Egy Szegedtől lényegesen eltérő elv szerint dolgoznak! **„A cél most az, hogy minden korosztály és tapasztalati szint számára vonzó legyen a kerékpározás: „akiknek nem okoz gondot autók között tekerni, azok ma is bicikliznek”, de a tapasztalatlanabbakat, fiatalabbakat és idősebbeket is meg kell tudni nyerni, vagy azokat, akik kisgyerekkel közlekednének.**”

„A Nagykörút megújítása a budapesti városfejlesztés talán legjelentősebb projektje lesz az elkövetkező években. Nem csupán közlekedési beruházásról van szó, hanem a belváros teljes átgondolásáról is: hogyan lehet egy történelmi jelentőségű városrészt alkalmassá tenni a 21. századi városi életre.
https://index.hu/belfold/2025/08/29/bkk-budapest-nagykorut-auto-fa-kornyezetvedelem-zold-kerekpar-bicikli-kozlekedes/

6/16.
Hecckampány – autós érdekű - folyik Szegeden az elektromos rollerek ellen, miközben a városháza hallgat, mintha rá is bólintanának.



„Az autósok életét is megnehezítik a szabálytalanul parkoló rollerek.”
A képen 13 db roller áll a járdán. Talán helyettük autóknak kellene ugyanitt állni? Az autósok ilyenkor a látássérültekre és a babakocsisokra mutogatnak. Mekkora helyet foglaltak volna a közterületből, ha mind a 13-an autóval érkeztek volna, és még parkoltak volna is.
Az elektromos roller az ideális városi jármű, mert ez kéri a legkisebb közterületet, mind a mozgása, mind a leállása során! A roller a valódi alternatívája a városban a személyautónak!

Nem kiutálni kellene, hanem beilleszteni.
https://szegedma.hu/szeged/2025/08/eroller-szeged-jarda-torlasz-szin

6/17.
Nem sikerült felismerni az elektromos autóbuszt.
Pedig a BYD Szeged fővárosa, a BYD pedig Európa legnagyobb elektromos autóbusz gyártója. Ráadásul Komáromban van is már egy gyára, aki magyarországi megrendelés híján pl. Nagy Britanniába szállít.
Lehet, hogy a városháza nem vette észre még 2025-ben sem, hogy a BYD itt van Magyarországon?
A szegedi városháziak sajnos még mindig a kötött pályás közlekedésnél tartanak, pedig az elektromos autóbusz a kötött pályás közlekedés egyre reálisabb alternatívája!
Mibe is kerül valójában a kötött pályás közlekedés?
Vegyük a Szeged-hódmezővásárhelyit, mint teljes sikernek kikiáltott valamit.
Az induláskor a tervezők **18 milliárd Ft**-ból kihozhatónak állították be a projektet.
Erre kapott rá, harapott rá a két érintett polgármester. Nekik is azt ígérték, hogy ez az egyik városnak sem kerül majd semmibe. Talán így is lett.
Ahogy azonban a valóságos költségek kezdtek rendre kiderülni, az egyikük kifarolt.
Évekkel a tervezett átadás után a létesítmény kb**. talán 80-90 milliárdba** került.
Majd jött a fenntartási időszak.
„A MÁV a Szeged-Hódmezővásárhely közötti tram-train pálya „emelt szintű karbantartására” 460,5 millió forintot költött az átadás utáni első évben. Összehasonlításképp: a Szegedről Budapest felé vezető 140-es vasútvonalra 456 milliót fordítottak.”
https://atlatszo.hu/kozadat/2025/07/17/tobbet-koltott-a-mav-a-milliardokert-felujitott-tram-train-vonal-karbantartasara-mint-a-lerobbant-140-esre/
Ezekről a társadalom nem soka tud. Valójában nem is érdekli, hiszen a városok terhe emiatt semmit sem nőt, azaz nekik ingyen van. A lakosságnak pedig ez egy új, ingyenes járat. Ugyan miért ne tetszene? Az adófizető fizet, mint a katonatiszt, az ötletadók megint kimaradtak.

Az elektromos buszoknak **sem vágányra, sem felsővezetékre nincs szüksége, tehát olcsóbb.** A szállítási képessége is változtatható, mert többféle busztípust gyártanak, a kicsitől a nagyig. **Alacsonypadlós. légkondicionált, internetettel ellátott, rugalmasabban szervezhető.**
Az igényeknek megfelelő méretű kisbuszok járnak már Budapesten is, miközben Szegeden a nap nagy részében – főleg a tanítási szünetek alatt - üresen, vagy 10% kihasználtsággal szaladgálnak a pótkocsis villamosok, **és ezt a város, mint megrendelő, még ki is fizeti. Van itt pénz bőven!**

„Kipróbáltuk Budapest első állandó útvonal nélküli buszjáratát”, mely rugalmas útvonalú is, és igényvezérelt is! Szinte majdnem taxi**. Van már ilyen is, akik nem ragadtak le az üresen futkosó, üres villamosoknál. Szegeden még azt hiszik, hogy a jegyek, bérletek árának állandó emelése a megoldás.**

„A BKK ezért Magyarországon még újdonságnak számító fejlesztéssel állt elő, Az úgynevezett **rugalmas útvonalú, igényvezérelt közlekedési rendszerrel**, amelynek lényege, hogy az utasok előzetes foglalásuk alapján vehetik igénybe az autóbuszt, amely nem előre rögzített útvonalon közlekedik, hanem – az aktuális utazási igényekhez igazodva – adott területen belül rugalmasan érinti a fel- és leszállópontokat.”



https://index.hu/belfold/2025/08/26/budapest-bkk-busz-menetrend-utvonal-utas-taps-cinkota/?token=54fe28e4f6a2ebb47844bdd76815d252

Sem kötött vonal, nincsenek kötött megállói, a mérete csak az igény szerint, ez ugye nem az üresen szaladgáló pótkocsis szegedi villamos esete. Ez biztos olcsóbb megoldás, melyre Szegeden még nincs szükség. Ők a Kormánytól próbálnak több pénzt kiszedni az üres, leharcolt pótkocsis villamosokra.
Két teljesen más szemléletet láthatunk!

Ami ma van, az egy következmény, egy okozat. Az okok, a hibák nem elkövetődtek, nem természeti csapások, azokat valakik elkövették, miközben ezeket fejlődésnek nevezték. Korrekciót soha nem érzékelhettünk, sőt még a korrekció szándékát sem láthattuk.

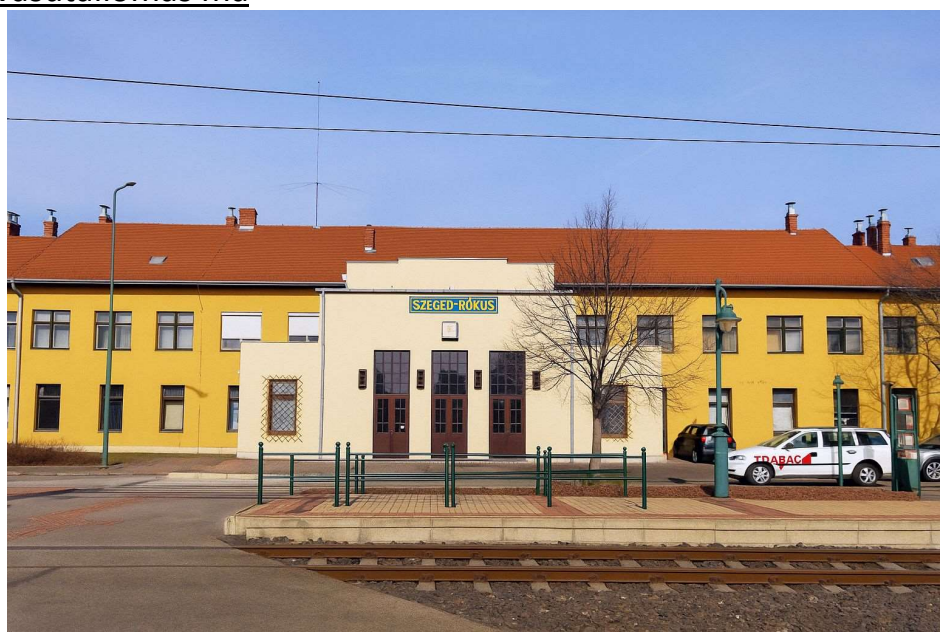
A mai szerencsétlen helyzet azért létezhet, mert az évtizedek elhibázott döntései felhalmozódtak, sőt egymásra épültek. A rossz döntések sajnos szinte vonzzák az újabb rosszakat.

Ez egy helyzetelemzés volt. Természetesen nem várom el az általános egyetértést, főleg azoktól nem, akik ezt előállítottak.

7.
A kettősség

A vasúti világ kezdetén Szegedre két különböző tulajdonú vasútvonal jött. Az egyik állomása a mai Nagyállomás, a másiké pedig a Szeged-Rókus nevű állomás volt.
Sajnos a Nagyárvíz idejében e kettősség megszüntetését Lechnerék nem vállalták fel, fel mert ez túl sok időt, és pénzt igényelt volna. Az időzített bomba megoldása így az utókorra maradt.

8.
A Rókusi vasútállomás ma



2. ábra A Szeged-Rókus állomás város felőli homlokzata
https://ikonikuskepek.blog.hu/2025/05/15/_851_vasutallomasok_szeged-rokus



http://www.vasutallomasok.hu/allomas.php?az=szer



3. ábra: a vágányok felőli homlokzat
https://szegederarchivum.hu/lassan-tervezhetik-a-szeged-bekescsaba-vasutvonal-teljes-felujitasat/

9.
A tény rögzítése

Látható, hogy micsoda különbség van a két állomás között. A Rókusi a szegény testvér, a csicsás Nagyállomás mellett. Ha szegedi vasútállomást akarnak felújítani, akkor erre itt van a Rókusi!

10.
Lehet vasútállomást fejleszteni a vasúthálózat figyelmen kívül hagyásával?
A szegei vasútállomások jó példái annak, maikor szakemberek nélkül laikusok – értsd a mérnök helyett jogászok, közgazdászok - döntögetnek.

Ezek a mérnöki szakvélemények akkor is léteznek, ha azt a laikus döntéshozók figyelmen kívül hagyják! Az viszont súlyos hiba, ha ezeket a szegedi társadalom nem ismeri, nem ismerheti.

Mivel nem akarom magamat fölöslegesen ismételgetni, kérem megnyitni a

https://civilcafe.hu/RM.html

honlapot!

Egy tartalomjegyzék jön elő, melyben témakörök szerint csoportosítottam a korábbi dolgozataimat.

Kérem a **Szeged közlekedése csoportban** klikkelni a

- **Nagyállomás, kontra Szeged-Rókus vasútállomás**, a
- **Buszpályaudvar Szeged-Rókus vasútállomás mellett**, továbbá a
- **Szeged javasolt vasúthálózata a nagy magyar mérnökök – Koren Emil, Pélfy-Budiszkiy Endre és Káldi István – elveit követve; a lajbi újragombolásával.**

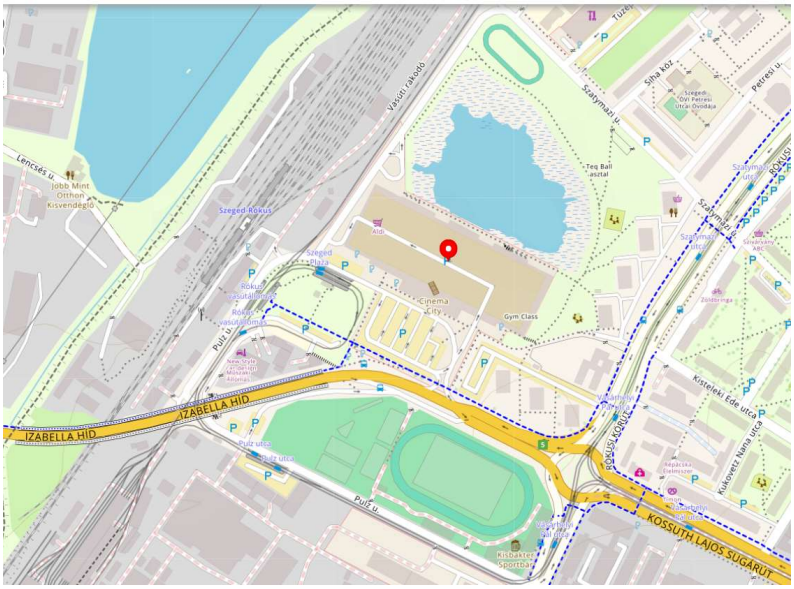
Normális esetben, a józan paraszti észt követve, a vasútállomások rendezése előtt azt a hálózatot teszik tisztába, amelyre vasútállomásokat elhelyezik.

Az előbb említett honlapon olvashatnak pl. a szegedi árapasztó csatornáról, és a szegedi kötöttpályás közlekedésről is.

Ezen dolgozatok végkövetkeztetése:

- **Szeged főpályaudvarának a Szeged-Rókus pályaudvart kell megtenni,**
- **Amikor majd esedékessé válik, amikor az igazolhatóan gazdaságossá válik, akkor a temesvári kapcsolatot egy olyan hídon kell átvinni, amely a Boszorkány szigetnél van, és az csak vasúti híd.**
- **El kell vetni azt, az eddig sohasem volt ötletet, hogy a szegedi déli híd közös közúti és vasúti híd egyen. Az csak a közúté legyen.**

11.
A Rókusi pályaudvar mai környezete



A sárga vonal az 5 sz. főúté, mely szegeden a Kossuth sgt.

A kék folt a Búvár-tó. Valamikor ez sokkal nagyobb volt.

Alatta a piros körrel jelölt sárgás-barna felület a Szeged Pláza épülete.

Ez alatt látható két citromsárga felület. A bal oldali az ottfelejtett villamos forduló, a jobb oldali pedig a pláza felszíni parkolója.

A Kossuth sgt-on látható a jelzőlámpás körforgalom, melybe a szegedi 3. körút (a Rókusi krt. és a Vásárhelyi Pál u.) fut bele. A lámpás körforgalom jó kapcsolatot tesz lehetővé a pláza fel, a pláza körüli utakat is beleértve.

A pontozott vonalak a gyalogutak, a kék rövid szaggatottak pedig a kerékpárutak.

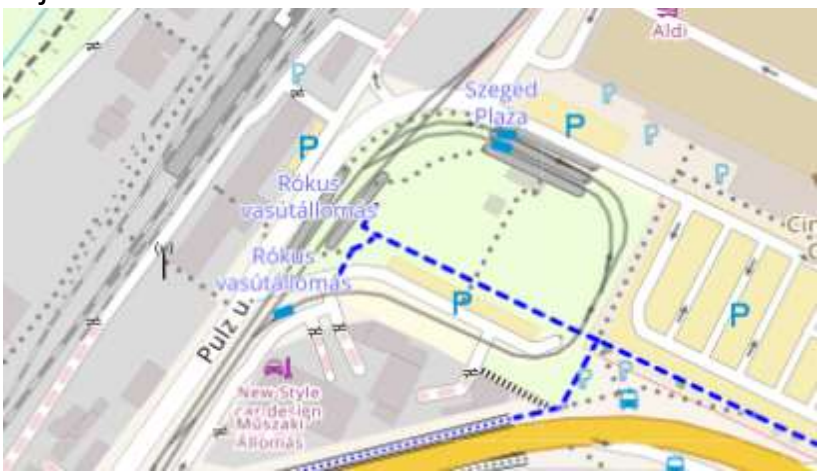
A kép bal oldalán a fekete-fehér szaggatott vonalak a vasúti vágányok.

A vasút túloldalán a Lencsés-tó látható.

Az 5. sz. főút és a vasút metszésében van az Izabella híd, melynek meglévő aluljárója kapcsolatot biztosít az 5 sz. főút két oldala között a főút keresztezése nélkül!

A pláza épülete alatt mélygarázs van, míg a pláza előtti parkoló felszíni.

A folytonos fekete vonalak a villamosok vonala. A pláza melletti, Hmvhely irányú vonalat használja a tram-train.



https://funiq.hu/4069-szeged-plaza-korcsolyap%C3%A1lya
Ez egy nagyított részlete a fentebbinek. Itt jobban látható a Rókusi vasútállomás épülete a névfelírat felett.

Jobban látszik az ottfelejtett villamosforduló a létesítményeivel. ma ezt senki sem használja, mert a villamos, mely ma a tram-train nem fordul itt vissza, hanem átmegy Hódmezővásárhelyre. A 2-es villamos pedig jóval előbb elfordul a Rókusi krt-ra (ez ma a 2-es villamos).

A Szeged Pláza egy olyan létesítmény 2003-ban átadott létesítmény, melyben 30-40 üzlet van, 3000 m2-es, 9 termes Cinema City mozival, étteremmel, cukrászdával, kávézókkal, nagy könyvesbolttal, 860 kiépített parkolóval (mélygarázsban+a felszínen). Furcsa, hogy a Pláza igazgatója nem tudta megadni, hogy ebből menyi van a mélygarázsban. Vajon mitől tartva?
Nemrég felújították. A belseje megtekinthető itt:
https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged_Plaza

A gondjuk a kevés vevő, mert a Pláza megépülte után Szeged további plázák készültek a belvárosban, melyek elvitték a vevőket.
A Rókus vasútállomás forgalmának növelése nagy segítség lenne a Szeged Plázának is, mert megnövelné a forgalmát. A javaslatom tehát javítja a pláza helyzetét, mely miatt a pláza vezetésének azt támogatni kellene, normális esetben.

Másrészt a vasútállomás egyszerűbb lehetne, mert az éttermeket, kávézókat, szolgáltató helységeket nem az állomásban kellene kialakítani. Az előnyök kölcsönösek lennének. Ezt tehát nem kellene már plázásítani!

Ez a komplexum olyan lehetne, mint a fővárosban a Kőbánya-Kispest (Kö-Ki) állomás, vonattal, metróval nagy áruházakkal.

Itt már megvalósult az, amit a Nagyállomásnál csak szeretnének kialakítani, a plázásítás. A nagyállomásnál ilyen méretű áruház soha nem lesz a kicsikből.

Itt lehetne megépíteni azt a buszpályaudvart, mely legalább kétszer akkor buszállással rendelkezne, mint a Nagyállomás mellé tervezett. A Nagyállomás melletti befogadóképessége csak akkora lenne, mint a mai Mars téri!

A buszpályaudvar területe a mai villamosforduló és a Pláza felszíni parkolója helyén lenne. Felül a buszállásokkal, alatta mélygarázs a pályaudvar és a pláza használóinak.

A környéken vannak olyan alulhasznosított telkek, melyeken a szolgálaton éppen kívül várakozó buszok elhelyezhetők lennének.

Érdekes módon, amikor a VOLÁN a Mars téri autóbusz állomásúj helyét kereste, akkor a legelső gondolat a még pláza nélküli Búvár-tó mellett volt. Ezt tette lehetetlenné – jó szegedi szokásként, rossz városházi döntésként - a pláza ide engedése.

Hasonlót értek el most egy melegvíz kút ide fúrásával.

Amikor a buszpályaudvar lehetséges tervét lerajzoltam, nem rendelkeztem erről pontos geodéziai felméréssel. Nyilván ennek birtokában a rajzom módosulhat.

Szeged ezen pontja van legközelebb a Szeged közelében haladó autópályákhoz. Míg Szegeden előbb-utóbb megvalósítható, hogy a közösségi közlekedés zömét az elektromos buszok adják, ugyanez nehezen lenne megvalósítható az ország valamennyi távolsági buszára. Kár lenne ezeket a város legbelsejébe kényszeríteni a Nagyállomás és a Tisza közé.

Érthetetlen számomra, hogy a Mars téri helyszűke nyomorból, helyhiányból miért akarja a városvezetés egy ugyanolyan szúk területre telepíteni a helyigényes buszpályaudvart a Nagyállomás mögé bepréselni, benyomorítani.

12.

A jövőbeni Szeged elemei

a) A szegedi főpályaudvara a Szeged-Rókus pályaudvar.
b) A Rókus pályaudvar mellett van a buszpályaudvar.
c) A Nagykörút végén lévő híd csak közúti.
d) A valamikori önálló vasúti híd a Boszorkány-sziget magasságában van.
e) Elkészül a Tisza árapasztó csatornája, mellyel Újszeged egy szigettá alakul, Szeged pedig megszűnik féloldalas városnak lenn, mivel Újszegeden nagy terület keletkezik a város ottani terjesztésére.
f) Eltűnik a város közepéről a vasbeton, az ár elleni védelem miatt épített támfal, mely az előbbi beavatkozás után értelmetlenné, feleslegessé vált. A Tisza és a Tisza két partján lévő zöldsávok eggyé válnak a város közepén. Visszaállt a Tisza-szabályozás előtti városi Tisza-part mindenféle lépcső nélkül!
g) Szeged közösségi közlekedése teljes körűen elektromos autóbuszokra épül, melyek a sokféle méretükkel tökéletesen igazodni képesek a pillanatnyi szállítási igényekhez. Ezzel megszüntetve a mai rettenetes pazarlást.
   Továbbá a kerékpárokra és a rollerekre épül az egyéni közlekedés. A személyautózást pedig szándékosan és nyíltan felvállaltan a lehető leginkább visszaszorítják.
h) A Huszár Mátyás rakpart autómentes.
i) A városban megszűnnek az agyonburkolt terek, utcák, és a mainál sokkal több az árnyat adó fa. Fásak a megállóhelyek a zebravégek is.
j) A föld alatti közművek rendezésére a város rendeletet hoz, melyet a közműtulajdonosokkal, kezelőkkel be is tartat. Így újra előállnak az utcákban a fasorok egykori helyei, sávjai.
k) Egy irodalmi múzeum létesítése, mely bemutatja a híres és nagyszámú szegedi alkotókat.
l) Egy Tisza+természeti múzeum létesítése. Hasonló az egykori Beretzk Péter-féle Fehér-tói gyűjteményhez.

Szeged, 2025. VIII. 30.