Nagyállomás kontra Szeged-Rókus vasútállomás

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

Nem baj, hogy lassan haladunk, mert úgyis rossz irányba megyünk.

A szegedi adottság

Szegednek két nagy vasútállomása van, a dolgozat címe szerintiek.
A későbbiekben hivatkozott szegedi vasúti főfelügyelő 1934-es írása szerint 300.000 főig egy városnak elég lenne egyetlen pályaudvar. Nekünk hogy jutott mégis kettő?
Szegeden két vasúti fővonal keresztezte egymást úgy, hogy a két vasútvonal két különböző, konkurens vasúti társaságé volt.
A két vasúti társaságnak ezért egy-egy szegedi vasútállomása épült. Ilyen egyszerű!

> A magyar városok közül az első világháború végéig **Szeged volt az egyik legjelentősebb vasúti csomópont**, de nem épült meg minden tervezett vonal.

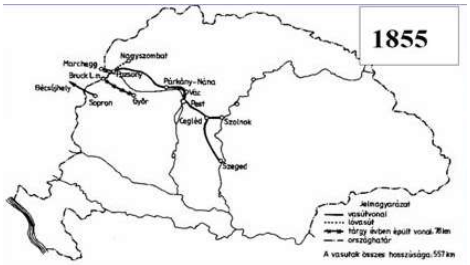
(szakirodalom: A))
Trianon a békediktátumával rettenetes sokat ártott Szegednek!
A vasútvilág visszafejlődése felgyorsult a vasúti híd (működött 1858-1944 között) II. világháború idejű felrobbantásával.
Ma Szeged vasútilag kétszeres zsákutca, kettős görbebot is koppan, mind Budapest, mind Makó felől.

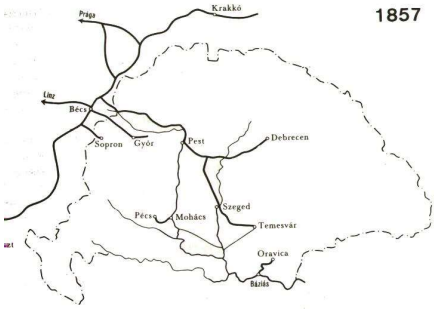


(szakirodalom: A))
Mint majd az alábbiakból kiderül, **Szeged kisodródott a nemzetközi vasúti forgalomból**, mely a mai világ tendenciáival ellentétes, és ez Szegednek óriási hátránya. Mint később az is kiderül: Szeged vasúti jövője sem fényes. Föladni azonban nem szabad, mert a mai városi vasúti ügyekben a hozzáértő szakember segítségével sok finomítást, javítást tud elérni, de az is biztos, hogy a kontárok rengeteget tudnak ártani, melyek majdani helyrehozása vagy lehetetlen, vagy nagyon sokba fog kerülni. **Remélhetően kiderül dolgozatomból, hogy az elmúlt 100 évben Szeged kulcskérdése a vasúti híd és a vasútállomások voltak!**

Amikor Szeged még számított!

A Cegléd-Szeged vasútvonal már gróf Széchenyi István reformországgyűlési előterjesztésében is előkelő helyen szerepelt, ám az építési munkálatok csak az 1848-1849-es szabadságharc után, 1851-ben kezdődhettek meg. Az osztrák kormány megvásárolta a Magyar Középponti Vasút vonalait és Délkeleti Államvasútként kiépítette a Cegléd – Kecskemét – Félegyháza – Szeged vasútvonalat. A Cegléd – Félegyháza közötti szakaszt 1853. szeptember 3-án, a **Félegyháza – Szeged** közötti vasutat pedig **1854**. március 4-én adták át ünnepélyes keretek között a forgalomnak. 1855-ben a Délkeleti Államvasutat eladta az osztrák állam egy magántársaságnak, amely Osztrák Államvasúttársaság névvel **1857**-ben kiépítette a **Szeged – Temesvár** vasútvonalat. Látható tehát, hogy Szeged alig 7 évvel az első hazai vasútvonal megnyitása után – már pesti kapcsolattal is rendelkezve – a hazai nagyvárosok körében is korán kapcsolódott be a vasúti hálózatba.



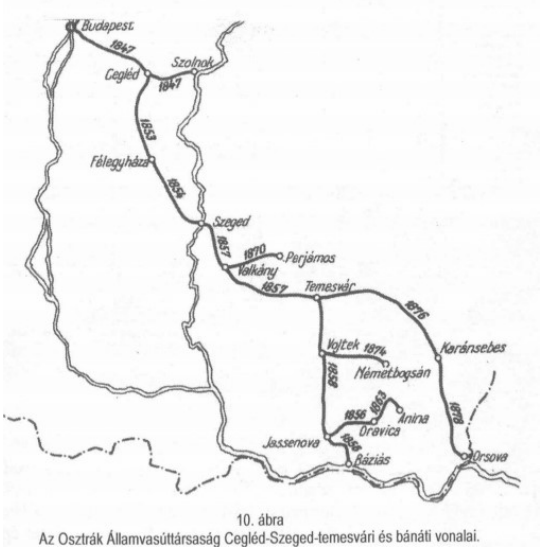


https://slideplayer.hu/slide/2109073/ http://www.kosanyo.hu/html_doc/vashist1.htm

BME vizsgálati anyag

„… az OÁVT (a vasúttársaság-RM) birtokain jött létre a korabeli Magyarország legnagyobb és legfejlettebb egybefüggő nehézipari komplexuma. Itt állították üzembe az első Martin-kohót és az első Bessemer-típusú acélkemencét. Ugyancsak itt gyártották az első gőzmozdonyt a Magyar Királyság területén (1872).”

A Pest-Szeged-temesvári vasút déli elágazásai, szétnyílása a végeken, látható a következő ábrán annak érdekében, hogy a vasút minél nagyobb területet tárjon fel és onnan minél több áru továbbítására legyen alkalmas. **Tehát a szállítási feladat és ezzel a profitnövelés volt a cél!**



10. ábra
Az Osztrák Államvasúttársaság Cegléd-Szeged-temesvári és bánáti vonalai.

http://real-j.mtak.hu/10768/11/Kozlekedestudomanyi_2003_11.pdf

A szegedi vasúti híd francia tervezője olyan forgalomra számított, hogy ehhez igazította a hidat:

„A helyválasztástól eltekintve Cézanne szabadkezet kapott és nagyvonalúan élt is a lehetőséggel: **megtervezte Európa (egyes források szerint az egész világ) első kétvágányú vasúti hídját** és elhalmozta úttörő jelentőségű műszaki megoldásokkal. A kettős vágányzatot az OÁVT Resicabánya környékén megvásárolt bányászati érdekeltségei indokolták: a vasútvonal kiépítése jövedelmező befektetésnek ígérkezett és a várható nagy forgalom kettős vágányt igényelt, így mind a hidat, mind a hozzávezető vasútvonalat kettős vágányúra tervezték. A hídon áthaladó vonalszakasz és maga a híd is mindjárt az első ütemben kétvágányúra épült."

https://szegedpanorama.blogspot.com/2013/05/a-transzbalkani-vasut-hid-tisza-folyon.html

A SZEGEDI VASÚTÁLLOMÁS ÉS A VASÚTI HÍD

A Szegedtől dél-keletre fekvő Temesi Bánság gazdag bányavidékét az osztrák kincstár tartotta kezében, amely a 19. században óriási erőkkel kezdte el a javak kitermelését. Ám ezek Bécsbe szállítása meglehetősen drágának bizonyult, ezért szorgalmazták a Bécs-Pest útvonal megépítése után a Szegeden és Temesváron keresztül a Déli Kárpátokba vezető vasútvonal megépítését.[18]

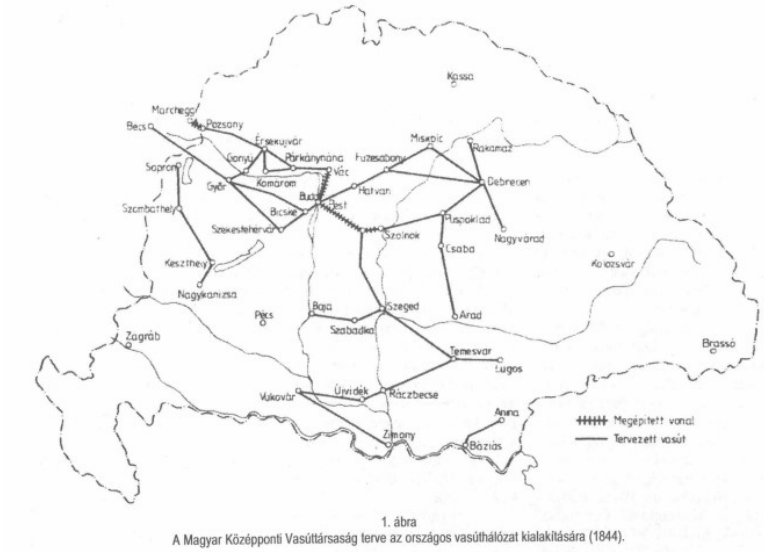
Az első tervek szerint a vasutat a budai országút mentén szándékoztak volna bevezetni a belvárosba, így mintegy kettészelték volna Szegedet. Ez a környékbeliek körében nagy felháborodást keltett. Ezért másik terv is készült, amely szerint a Kálvária utcán haladtak volna végig a vágányok. Végül Szegedet megkerülve, a mai vasútvonalon, délnyugat felől vezették be a vasutat.[19]

1854-ben adták át a Cegléd-Szeged vonalat; a Ballagi-tó (a mai rendező pályaudvar) helyén emelték az állomás épületét, amely mindössze öt és fél évig működött. 1859-ben adták át az állomás mai helyén épült második épületet. (A jelenlegi épület 1902-ben készült Pfaff Ferenc tervei alapján.) A Tisza-parton teherpályaudvar is létesült, így a folyami és vasúti áruszállítás összekapcsolódhatott. (5. ábra)

Szeged, várostörténeti atlasz 2014.

Nagyon fontos: a vasút azért készült, hogy a Temesi Bánság kincseit elszállítsa!

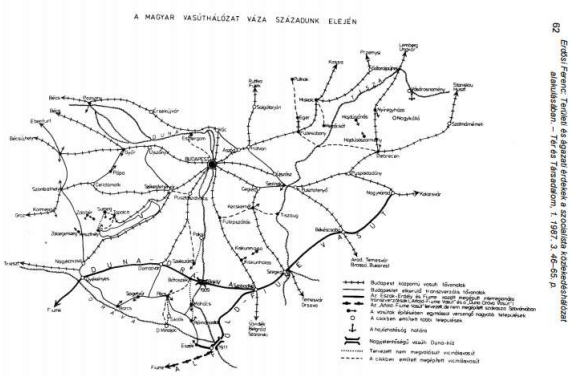
Érdekes, hogy 1844-ben már tervezték a Szeged-Szabadka-Baja vonalat annál a vasúti társaságnál, melyhez a Budapest-Szeged-Temesvár irány is tartozott! Még az Alföld-Fiume vonal előtt, melyet egy másik vasúttársaság hozott létre.



1. ábra
A Magyar Középponti Vasúttársaság terve az országos vasúthálózat kialakítására (1844).

http://real-j.mtak.hu/10768/11/Kozlekedestudomanyi_2003_11.pdf

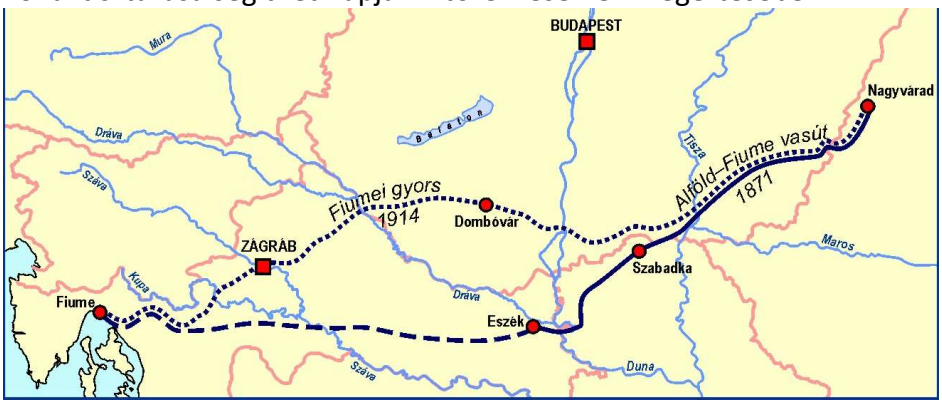
„Az Alföld–Fiumei Vasút egy magyar vasúttársaság volt a 19. században.
Vasútvonala az 1869-1871 között épült Nagyvárad–Békéscsaba–Szeged–Szabadka–Eszék vasútvonal volt, melyet az Eszék–Villány szárnyvonal egészített ki, kapcsolatot teremtve a Mohács-Pécsi vasúttal.
A vonal építésének célja az volt, hogy az Alföld terményei közvetlenül, a főváros érintése nélkül eljuthassanak a fiumei kikötőbe.” Itt is a profit a cél! Bár ma is így húzogatnák a vonalakat.
„A vasútvonal Szegednél külön szintben keresztezte az Osztrák-Magyar Államvasút-Társaság Pest–Szeged–Temesvár-vonalát, de nem volt közös állomásuk. A mai nagyállomás az Államvasút-Társaságé, míg a rókusi állomás az Alföld–Fiumei Vasúté volt.”
https://hu.wikipedia.org/wiki/Alf%C3%B6ld%E2%80%93Fiumei_Vas%C3%BAt



Az eredeti nyomvonal tehát a Nagyvárad-Szeged-Szabadka-Eszék-Fiume volt. Ennek egy leágazása volt Szabadkától a Szabadka-Baja-Dombovár-Gyékényes-Fiume vonal.



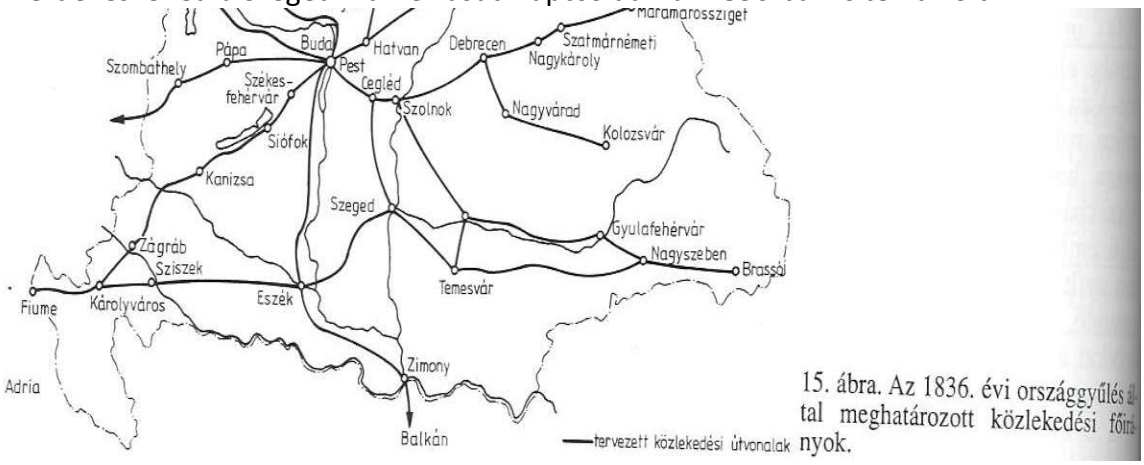
Ezen nyomvonal tisztázása segíthet napjaink törekvéseinek megértésében.



file:///C:/Users/Rigo/Downloads/5-Tanulm%C3%A1nysz%C3%B6veg-10-1-10-20110804.pdf

www.mrtt.hu/vandorgyulesek/2011/3/lepesi.ppt

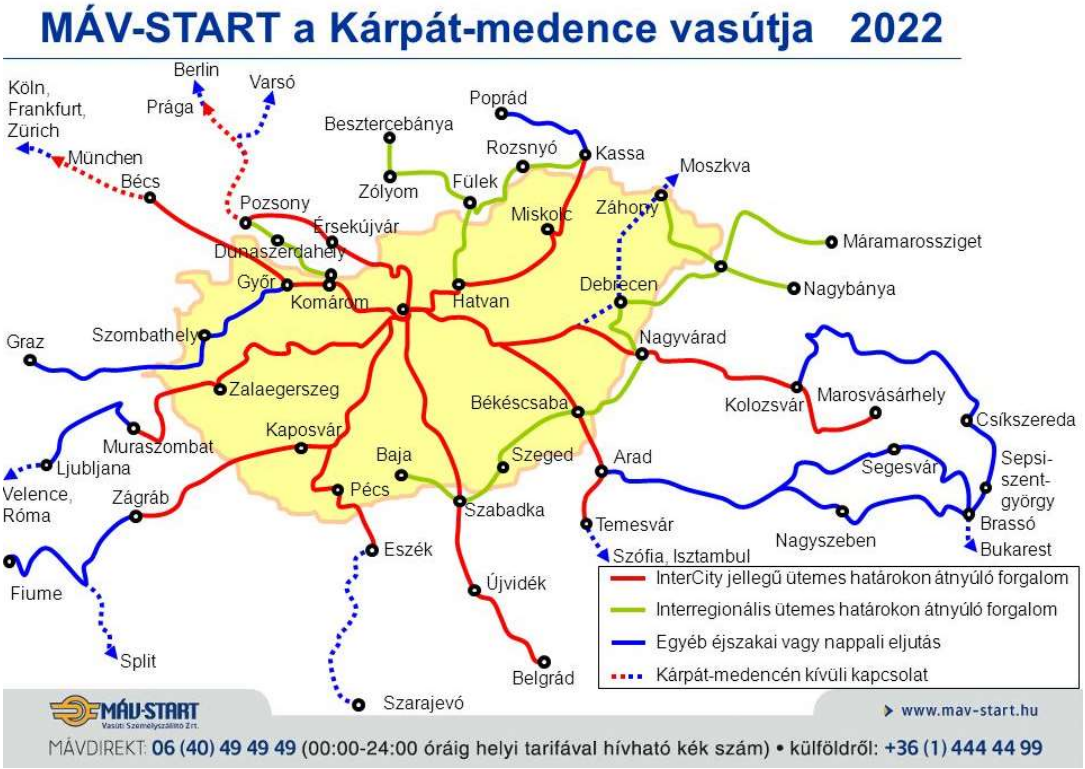
Talán érdekes lehet: a Szeged-Fiume vasúti kapcsolat már 1836-ban is téma volt:



15. ábra. Az 1836. évi országgyűlés á
tal meghatározott közlekedési főú
nyok.

www.mrtt.hu/vandorgyulesek/2011/3/lepesi.ppt

Mióta Szeged nem tényező, mióta Szeged nem számít!



https://slideplayer.hu/slide/2069484/

A következő kép a mai vasúthálózat-fejlesztési elképzeléseket, a legutóbbi idők szándékait mutatja. Szegeden egyetlen piros vonal se fog átmenni, Szeged a kettő között ücsörög!

Térségünk egyik fővonala a Budapest – belgrádi, mely rövidesen épül. A másik a Budapest Békéscsaba – Arad – temesvári, már felújították, rajta a vonatok 160 km-órás sebességgel járhatnak. Szegednek Kiskunhalason és Szabadkán lesz csak elérhető.

Miközben Szeged elvesztette vasúti fővonalait, Békéscsaba kapott egyet. Miközben Szegednek sem Arad, sem Temesvár nem kellett, Budapest lenyúlta mindkettőt.

Van egy zöld vonal is a térképen, mintegy vigaszként. Nyilvánvaló, hogy ez a valamikori Alföld-Fiume vasútvonal egy darabkája, valami újként elővezetve. Csak van egy kis bibis: régen ezen

akarták a magyar gabonát elvinni az Adriai-tengeri kikötőbe, volt szállítási feladat, ma sajnos nincs. Sem szállítandó gabona, sem más! Hogy fog ez profitot termelni? **Majd az adófizető eltartja profit nélkül is? Nem kellene az a pénz oktatásra, egészségügyre?**
Sajnos nem található nyoma annak, hogy ez ellen Szeged bármit is tett volna, ha tett is valamit, az eredménytelen lett, elvezetett az előző térkép szerinti súlyos helyzethez, kudarchoz.
Mellékesen:
sem a belgrádi vasúthoz, sem a temesvárihoz és még a zöld vonalas vasúthoz sem kell a szegedi Déli-hídnak közös vasúti-közúti hídnak lennie, mert ezek a vonalak nem mennek majd az új hídon! Ennek ellenére, ezzel szemben ma is hivatalos változat a közös híd!
Szeged specialista. Van már egy hajók nélküli tiszai kikötője, most meg akarja építeni a vasút nélküli vasúti hidat is. Látható a képen az országos koncepció: Szeged és Makó között még zöld vonal sincs.
Sajnos arról sem szól a térkép, hogy felújítani szándékozná a MÁV a Budapest-szegedi végtelenségig lepusztult vasútvonalat. Lehet, hogy ez nincs a Kárpát-medencében? Az elhanyagolt állapota szerint tényleg nincs.

<u>Ami megtörtént velünk, és aminek még örültünk is, részletek a Délmagyarország archívumából, időrendben:</u>
2002. I. 17.



Megújul a Nagyállomás

Nyáron megkezdődik a szegedi Nagyállomás fölújítása. A 800 millió forintos beruházáshoz 100 millió forinttal járul hozzá a szegedi önkormányzat. A műemlék épület belső tereit az új évszázad követelményei szerint korszerűsítik.

Három éven belül teljesen megújul a szegedi Nagyállomás. Az 1902-ben, Pfaff Ferenc tervei szerint elkészült műemlék épület rekonstrukcióját a városi önkormányzat is támogatja. Az együttműködésről szóló megállapodást tegnap írták alá a MÁV Rt. és a város vezetői.

Bartha László polgármester a szerződés hitelesítése után tartott sajtótájékoztatón elmondta, hogy az állomásépület rekonstrukciójával egy időben várhatóan megépül a régen rendezésre szoruló Indóház tér is, amely Szeged rangjához illő városkapuként fogadja majd a megyeszékhelyre vasúttal érkezőket.

A polgármester elmondta, hogy

Pál József, a MÁV Rt. vezérigazgató-helyettese, Bartha László polgármester és Szabó Gyula területi vasútigazgató koccintanak a szerződéskötés örömére.

Fotó: Veréb Simon

2002. XI. 5.



KEDD, 2002. NOVEMBER 5. ■ AKTUÁLIS ■ 3

Festékfoltok borítják a városkapu épületét, lepusztult a váróterem

Szégyenfolt a nagyállomás

Sínfirka

BÁTYI ZOLTÁN

Egy éve sincs, hogy Szeged városában közlekedési konferenciát rendeztek. A MÁV akkori vezérigazgatója, Kukely Márton kollégánom kérdésére – mégis, mit szól a szegedi nagyállomáson uralkodó állapotokhoz? – nemes egyszerűséggel annyit válaszolt: ő még soha nem látta ezt a pályaudvart, mert hogy autóval közlekedik. Nem kételkedett a szavezét, nem is panaszkodott a kellő információk hiánya miatt, csupán egy tényt rögzített. Ám hozzátette: munkatársai természetesen pontosan tájékoztatták arról, hogy a szegedi pályaudvar felújításra szorul, s lesz is rá pénz, hamarosan.

Kétetlik messzemenő következtetéseket véletlenül sem levonni abból, hogy a magyar vasutak első embere meg sem nézte, mire kérik tőle a százmilliókat. Hát istenem, egy fontos beosztású vezető azért mégsem kukucskálhat be minden bakterházba, még ha eme „bakterház" Magyarország egyik legnagyobb városának, a Dél-Alföld régióközpontjának pályaudvara is. Kitnagam debogy is bántom Kukely urat. Sokkal inkább irigylem, mert nem kellett

2005. I. 18.



KEDD, 2005. JANUÁR 18. ▪ AKTUÁLIS ▪ 3

Az egymilliárd forintos beruházás várhatóan 2007 elején fejeződik be

Februárban elkezdődik a nagyállomás felújítása

A város kapuja

FEKETE KLÁRA

Amikor úgy két héttel ezelőtt kollégám arról írt cikket, hogy angol turisták luxusszerelvénnyel, Kádár János egykori vonatával utaztak be Magyarországot és néhány órára Szegeden is megálltak, megkérdeztem: vajon bekötött szemmel vezették-e át őket a nagyállomás épületén. Noha akkor egy jót nevettünk a poénon, amely adta magát, mindketten tudtuk: a helyzet vészesen komoly. Úgy nyolc-tíz évvel ezelőtt, amikor látványos még középiskolás

2006. XII. 14.



CSÜTÖRTÖK, 2006. DECEMBER 14. ▪ AKTUÁLIS ▪

Egymilliárd-háromszázmillió forintba került a felújítás

Elkészült a nagyállomás

Szeged

Igaz, elment 1,3 milliárd Ft.

<u>Egy disszonánsnak tűnő hang, nem sokkal az előbbi nagy öröm után</u>
Bizonyára sokan nem örültek az elveket megkérdőjelező véleménynek.

2007. X. 4.

Az SZVSE-pálya helyén legyen az új buszpályaudvar

Elhibázottnak tartom az új autóbusz-pályaudvar helyének kijelölését. A terület távol van a központtól, kiesik a forgalomból, nehezen megközelíthető. Helyette javaslom a SZVSE-pályát, amelynek szó van az eladásáról. Az SZVSE kimehetne régi helyére, oda, ahol a 30-as években volt, vagyis a Rókus állomás mögé.

Az általam javasolt terület azért lenne előnyös, mert ott van a város kapuja, oda fut be az E5-ös, ott van a villamosremíz és természetesen a pályaudvar, amely idővel központi pályaudvarrá fejleszthető. Van a közelben áruház, ott van a pláza és a volt Délép-szálloda, mely újra szállóként működhetne – legalább is egy része.

Szerintem a nagyállomás felújítása is fölösleges volt, minden ésszerű fejlesztés, városrendezés azt kívánja, hogy Rókuson legyen a főpályaudvar. Ott ugyanis kialakítható egy korszerű, aluljárós rendszerű, vendéglátóhellyel, IBUSZ-irodával ellátott modern pályaudvar. Csodálom, hogy ez a megoldás a felújítás előtt nem merült fel. A mostani nagyállomás épületét el lehetett volna adni az egyetemnek, melynek gyakorlatilag nincs megfelelő épülete a jogi kar számára. A most használt épület a korábbi Táblabíróság tulajdona volt, annak kellett volna visszaadni, s a jogi kart más épületbe elhelyezni.

A Rókus állomás központi pályaudvarrá fejlesztése számos előnnyel járna, így például lerövidülne a Budapest–Szeged, Szeged–Békéscsaba távolság. Gyakorlatilag körjárat alakulna ki: Budapest–Kecskemét–Békéscsaba–Szolnok–Budapest között. Le lehetne vágni azt a hurkot, melyet a vonatok most megtesznek, amikor bedöcögnek a mostani nagyállomásra. Helyette Dorozsmától egyenesen Rókusra lehetne vezetni a pályát, ami időben és távolságban jelentős megtakarítást eredményezne. A Csabára induló vonatoknak is rövidebb lenne a pályájuk és menetidejük, hosszabb távon ez komoly megtakarítást jelentene.

Célszerű lenne újra elővenni az új autóbusz-pályaudvar tervezetét, újra kellene gondolni az egész elképzelést, figyelembe véve más városok tapasztalatait, így a székesfehérvári új autóbusz-állomást, mely Közép-Európa egyik legszebb, legmodernebb pályaudvara, s mely egy lépésre van a városközponttól, a történelmi városmagtól.

DR. RAKONCZAI JÁNOS
C. FŐISKOLAI TANÁR

Volt azonban egy vasúti szakember, aki nem szégyellte a laikust támogató véleménye közreadását, ráadásul céges véleményként! Felfigyelhetett volna rá, akit illet!

2007. X. 11.



Vasútállomás és buszpályaudvar

Mint vasúti közlekedési szakember teljesen egyetértek dr. Rakonczai János véleményével, hogy a nagyállomásnak és az autóbusz-állomásnak is egy helyen, azaz Szeged-Rókuson kellene lennie. Ha jól emlékszem, a Délmagyarország valamely 1987-es számában több oldalon át közölte Szeged hosszú távú fejlesztési tervét, mely szintén ezzel a megoldással számolt. Szinte érthetetlen, miért nem ez valósul meg. A budapesti vasúti fővonal Dorozsmáról Rókusra vezetése helyhiány miatt nem lehetséges. Célszerűbb lenne azt a Fehértónál elágazva, a Béketelepet megkerülve, a Vértói útnál becsatlakoztatni Szeged-Rókus állomásra. Előnye lenne, hogy lényegesen kevesebbel lenne lecsukva a dorozsmai úti, a Bajai úti és a Kálvária sugárúti sorompó is.

DÓSA ENDRE,
JÁRATTERVEZŐ-SZAKÉRTŐ
MÁV-START VASÚTI
SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ ZRT.

Húsz évvel ezelőtt Rókusra tervezték a buszállomást

Fotó: Frank Yvette



Mint vasúti közlekedési szakember teljesen egyetértek dr. Rakonczai János véleményével, hogy a nagyállomásnak és az autóbusz-állomásnak is egy helyen, azaz Szeged-Rókuson kellene lennie. Ha jól emlékszem, a Délmagyarország valamely 1987-es számában több oldalon át közölte Szeged hosszú távú fejlesztési tervét, mely szintén ezzel a megoldással számolt. Szinte érthetetlen, miért nem ez valósul meg. A budapesti vasúti fővonal Dorozsmáról Rókusra vezetése helyhiány miatt nem lehetséges. Célszerűbb lenne azt a Fehértónál elágazva, a Béketelepet megkerülve, a Vértói útnál becsatlakoztatni Szeged-Rókus állomásra. Előnye lenne, hogy lényegesen kevesebbel lenne lecsukva a dorozsmai úti, a Bajai úti és a Kálvária sugárúti sorompó is.

DÓSA ENDRE,
JÁRATTERVEZŐ-SZAKÉRTŐ
MÁV-START VASÚTI
SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ ZRT.

Ma is helyes álláspont. A város vezetése nem reagált, mintha el sem hangzott volna! Jött persze azonnal ellenvélemény:



Buszokat a sportpályára?

Naponta jelennek meg az olvasói levelek a szegedi városfejlesztési elképzeléseikkel kapcsolatosan.

A buszpályaudvar elhelyezésével kapcsolatos legújabb ötlet dr. Rakonczai János címzetes főiskolai tanár úrtól származik, aki az október 4-i lapszámban megjelent dolgozatában az SZVSE-pálya helyére képzeli el a pályaudvart.

Elismerve a tanár úr jó szándékát és az ötlet praktikumát, egy fontos tényezőről megfeledkezett Rakonczai úr. Ez a tényező a tulajdonviszony, ami ugye a kapitalizmusban nem elhanyagolható.

Nos az SZVSE-pálya területe 100 százalékban a sportegyesület tulajdona, és szóba sem került annak eladása. A tavaszi közgyűlésünk döntése alapján az SZVSE kizárólag egy értékarányos létesítménycsere ügyében kész tárgyalni.

Én nem tudok a rókusi vasútállomás mögötti területen olyan városi tulajdonú sportlétesítményről, amely szóba kerülhetne.

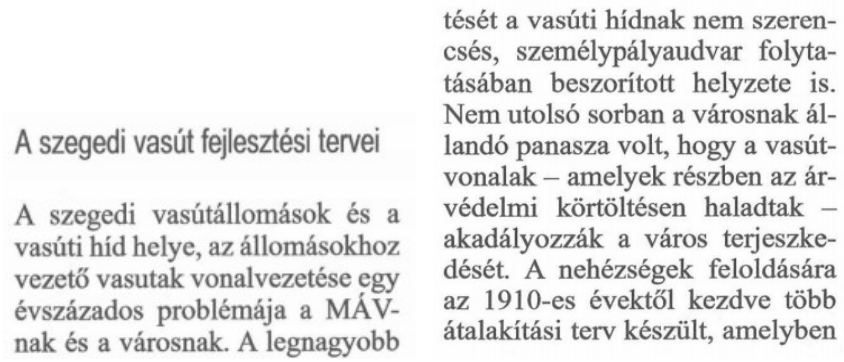
Kedves tanár úr! A jelenlegi szerényebb sporteredményeink ellenére a 30-as évekbe már a tisztelt tanár úr kedvéért sem megyünk vissza.

KÓNYA ZOLTÁN,
A SZEGEDI VSE TAGJA

Talán hasznos lesz az elmúlt 100 év folyamatainak áttekintése. Volt itt mindennek ELŐZMÉNYE. Sajnos biztosan nem teljes a lista, de igyekeztem a fő irányokat, a különbözőséget is megjeleníteni.

Az kissé furcsa, hogy a nagyárvíz után város-újjáépítése során Lechnerék változatlanul úgy hagyták a szegedi vasutakat, ahogy az árvíz körüli időkben létezett, annak ellenére, hogy a

gondok zöme már akkor ismert lehetett. Ők a megoldást az utókorra hagyták, akik azóta is szenvednek ettől a feladattól. Bármit megtehettek volna, hiszen a Tisza letarolta a régi várost. Valószínű az, hogy a vasút gondjainak felvállalása nagyon megdrágította volna a város újjáépítését, sőt a megújulást időben is kihúzta volna, ezért elálltak attól. Nem csak a vasúthoz nem nyúltak, hanem még az új várost se igazították hozzá a meglévő vasúthoz.



A szegedi vasút fejlesztési tervei

A szegedi vasútállomások és a vasúti híd helye, az állomásokhoz vezető vasutak vonalvezetése egy évszázados problémája a MÁV-nak és a városnak. A legnagyobb

tését a vasúti hídnak nem szerencsés, személypályaudvar folytatásában beszorított helyzete is. Nem utolsó sorban a városnak állandó panasza volt, hogy a vasútvonalak – amelyek részben az árvédelmi körtöltésen haladtak – akadályozzák a város terjeszkedését. A nehézségek feloldására az 1910-es évektől kezdve több átalakítási terv készült, amelyben

http://real-j.mtak.hu/10768/11/Kozlekedestudomanyi_2003_11.pdf

Azaz: a vasúti híd beszorította a Nagyállomást.

Tehát a vasút bajainak enyhítésére már 1910-től kezdve készültek vasúti tervek, melyekben a fő témák a vasútállomások és a vasúti híd helye volt! A folyamat tehát több, mint 100 éve kezdődött!

A következőkben zömmel olyan dokumentumokból idézek, melyek a mérnöki gondolkodás kiváló eredményei, melyek jobbító szándékát még megkérdőjelezni sem lehet.

A hivatkozott tanulmányok valószínűen adófizetői pénzekből készültek, ezért szerintem Szeged vasútilag laikusnak mondott –de más szakmákban jól képzett - társadalmának is joga van megtudni azt, hogy a város mit tagad meg, mit nem vesz figyelembe a döntéshozogatása közben.

1817., vasúti hídhely vita Engi József leírása szerint

„A vasúti híd már az 1817. évi Cegléd– Kecskemét–szegedi vasútépítési tervben is szerepelt. A terv szerint a budai országúton (ma a Kossuth Lajos sugárút kb. a Damjanich utca vonalától) építették volna a vonalat, és a vár északi bástyáján haladva épült volna a Tiszán egy közös vasúti-közúti híd. **Ezt a tervet a lakosság elutasította**, e miatt a vonalat áttervezték a mai Kálvária sugárút vonalába, és ennek a folytatásában épült volna a híd. **A lakosságnak ez a terv sem tetszett".**

http://acta.bibl.u-szeged.hu/5166/1/belvedere_2008_005_006_117-128.pdf

Véleményem szerint ma ugyanilyen jól tájékozott és határozott lakosságra lenne nagy igény és ugyanúgy elvetni a mai öszvér hidat, mint akkor!

1854., vasúti hídhely vita Engi József leírása szerint

„Még ebben az évben elterjedt az a hír a városban, hogy a vasúti hidat nem itt, hanem Törökkanizsánál építik meg"

Ez volt az a hídhely mely eddig legdélebbre volt a várostól.

„A vita lényege az volt, hogy a törökkanizsai áthidalás esetén a vasútvonal csak kb. nyolc kilométer hosszban halad a Tisza árterületén, és az árvizek levezetése is kevesebb gondot jelentett volna, mint Szegednél, a Maros torkolata közelében, továbbá a vonal érintette volna Bácska búzatermő vidékét is. Ezzel szemben Szeged város küldöttei, a katonai hatóságok és a budai helytartótanács képviselői azt hozták fel indoklásként, hogy a törökkanizsai áthidalás mintegy húsz kilométerrel meghosszabbítja a bánáti gabona útját a Monarchia északi részébe,

ami természetesen a fuvardíjat is megemeli. A Bánát e területek „éléskamrája” volt ebben az időben.” **Végig a profitról van szó az érvekben!**
Végül a vasúti híd oda került, ahol a Liberátorok lebombázták.
http://acta.bibl.u-szeged.hu/5166/1/belvedere_2008_005_006_117-128.pdf

1855., vasúti állomás hely vita Engi József leírása szerint
„A döntés után újabb vita kezdődött, mert az új vasútállomást közelebb akarták építeni a belvároshoz. Az új állomás helye a hídtól, a híd helye a Maros szabályozásától függött. Az egyik tervvázlat szerint a Maros tiszai torkolatát a várostól délre akarták áthelyezni. Ez a megoldás két vasúti híd építését tette volna szükségessé, de tiltakoztak ellene a Maroson hajózók is, mert Szegednél nem tudtak volna közvetlenül kikötni, a Tiszán fel kellett volna vontatni a hajókat és a tutajokat. Végül a Maros betorkolása Vedres István terve alapján maradt a város északi részén, aminek eredményeként a híd közelebb kerülhetett a belvároshoz a pályaudvarral együtt.”
http://acta.bibl.u-szeged.hu/5166/1/belvedere_2008_005_006_117-128.pdf

1858., a vasúti híd kezdődő gondjai, Engi József szerint
Az 1858-as átadás után történt:
„A rendkívül bonyolult szerkezetű híd … tervezője úgy gondolta, hogy a hőmérséklet-változás hatása elenyészően csekély lesz, és az a vasban számottevő igénybevételt nem okoz. A tervező véleménye szerint a hő hatása csak annyiban nyilvánul majd meg, hogy az ívek középső pontja felemelkedik, vagy süllyed, és az ívet mozgásában a vonóvas követi. Ebben a fel tételezésben azonban tévedett, mert a hőmérséklet-változás hatása más módon nyilvánult meg. Például már 1858-ban 32 ºC hőmérséklet-csökkenés következtében a hídfő egy finom repedéssel elvált a viadukttól. Ez a repedés reggel megnyílt, délben a meleg idő beálltával bezárult.”
A kétvágányúként megépített híd egyvágányúvá alakítása és ennek oka:
„Ugyanebben az évben a hídfőn levő saruknál a vasékeket igen alacsony hőmérsékletnél utána verték, ezzel akartak a híd hőmérséklet növekedése okozta tágulásának mesterséges gátat emelni. Ezt a káros hatást más megoldásokkal később sem sikerült megszüntetni, és ez is oka volt annak, hogy a hidat egyvágányúra alakították át.”
http://acta.bibl.u-szeged.hu/5166/1/belvedere_2008_005_006_117-128.pdf

1883., a vasút beékelődése a város és a Tisza közé, Alsóvároson elszigetelése a folyótól
Alsóváros a vasút előtt sem épült ki a Tiszáig, mivel ott vízállásos, mély terület volt, melyre beépült a vasút.
Látható az is, hogy a régi vasúti híd a Nagykörút vonalától északabbra állt. A jobb oldalon jól látszik: Lechnerék eleve nekivezették a Nagykörutat a vasúti területnek, azaz nem vezették el a Nagykörutat a Tiszáig. Ha a Nagykörút ívének helyét úgy vették volna fel, azaz a körút sugarát, hogy annak folytatása, érintője hozzásimult volna a meglévő vasúti hídhoz, attól kissé északra, akkor egy Nagykörúti közúti híd a vasúti MELLETT, elképzelhető lett volna! Ezt a hibát egy akkori tervzsűri azonnal kiszúrta volna. Egy példa ez a meglévő és a tervezett harmonizálásának elmaradása,pedig alig marad meglévő.





Szeged atlasz

1910, Máté Károly terve

Az 1879-es lechneri Szegedet újrateremtő működés változatlanul hagyta a városi vasúti rendszert. Ennek a mulasztásnak viszonylag gyorsan kiderültek a hátrányai. Ő a szegedi vasútállomások bővítésére készített terveket. Még egy szegedi 3. pályaudvart is tervezett.

1930, a vasúti híd további gondjai, Engi József szerint

Megjelent a vasúti híd teljes újjáépítésének a gondolata!

„Az 1930-as évek elején már nagyon időszerűvé vált a híd szerkezetének a megerősítése, ami műszaki szempontból nem volt gazdaságos. Ha úgy döntenek, hogy a hidat eredeti helyen építik át, akkor is teljesen új, a szabad hajózás biztosítása érdekében magasabb hidat kellett volna új pillérekre építeni. **Ez azért volt lehetetlen, mert emelni kellett volna a pályaszintet, a hídfeljárókat, azok előtt a nyílt vonalat, és át kellett volna építeni a pályaudvarokat is. Ezek az okok egyértelművé tették, hogy máshova kell az új hidat tervezni.**

A legalkalmasabb hely a Kiskundorozsmától Szeged rendező pályaudvarig terjedő egyenes pályaszakasz Szőreg irányába történő meghosszabbításával lett volna kijelölhető, ahol a Tisza áthidalásának nem lett volna akadálya. A terv szerint a régi vasúti híd közúti hídként üzemelt volna tovább. A terv kivitelezését a második világháború akadályozta meg.”

A vasúti híd gondjainak hosszú távú amerikai típusú megoldása az 1944-es hídhalál:



http://acta.bibl.u-szeged.hu/5166/1/belvedere_2008_005_006_117-128.pdf

1944 óta, tehát 74 év elteltével sem bírjuk kiheverni a traumát! Nem lehet minket a kapkodás vádjával illetni!

<u>1934, Koren Emil, vasúti főtanácsos, a MÁV Szegedi Igazgatósága osztályfőnöke javaslata</u>
A város újjáépítőinek szerény kritikája, 55 évvel a szegedi nagyárvíz után.
Köztudott: Szeged vasúthálózata még a szegei nagyárvíz előtt kiépült, melyhez a város újjáépítői sehol sem nyúltak hozzá.
(szakirodalom: B))

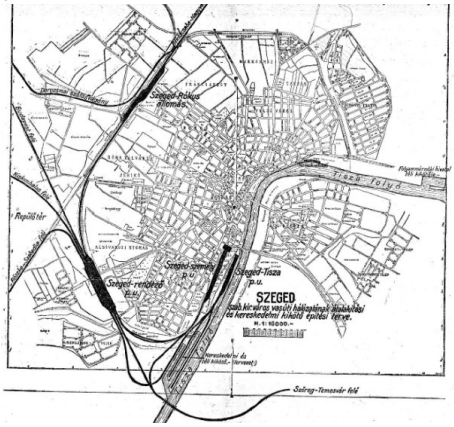
A királyi biztosság által megállapított városszabályozási terv Szeged város lakosságának hihetetlen nagyarányú szaporodását, a városnak valósággal amerikai arányokban való fejlődését tételezte fel s ehhez képest úgy túlméretezte Szeged alaprajzi elrendezését, hogy azon 1/4 milliós, sőt annál nagyobb lakosú város is bőségesen el volna helyezhető. Míg tehát egyfelől a beépítendő területek tekintetében hihetetlen bőkezűséggel jártak el, másfelől a vasutaknak a fejlődésével egyáltalán nem számoltak, nem gondoltak arra, hogy ha egy város amerikai méretekben fog fejlődni, mint ahogy az ők feltételezték, akkor annak pályaudvarai sem maradhatnak abban az állapotban, és terjedelemben, amelyben 1857-ben, illetve 1869-ben megépítették, hanem azokat is bővíteni kell majd. Az u.n. Lechner-féle városszabályozási terv és annak magyarázata (l. Kulinyi: Szeged új kora 126—131. o.) egy szóval sem emlékezik meg a vasutakról.

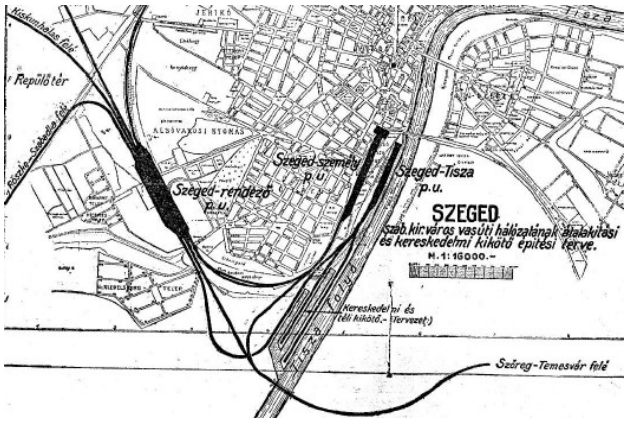
Nemcsak azt rovom fel a királyi biztosság hibájául, hogy nem használta ki azt a soha vissza nem térő szomorú, de ebből a szempontból kedvező alkalmat, amidőn t.i. a Tisza valósággal leradírozta Szegedet, amidőn tehát mód és alkalom lett volna arra, hogy a vasutak építésénél elkövetett és fent felsorolt hibákat helyrehozzák, mert hiszen akkor pénz erre nem volt, de legalább olyan városszabályozási tervet készítettek volna, hogy a vasutaknak módjuk lett volna esetleg évtizedek múlva fokozatosan átépíteni, áthelyezni vasuti hálózatukat és pályaudvaraikat.

Íme a vasúti főtanácsos úr elképzelése:
Íme az új Tisza-híd!

1934-ben a szegedi vasúti főtanácsos javasolja a meglévő vasúti híd vasút általi elhagyását és a vasúti forgalom új hídra való terelését! Ne feledjük: 10 évvel vagyunk a vasúti híd lebombázása előtt.

„Számolnunk kell a vasúti híd áthelyezésével.”







lyozási tervbe is beilleszthetőnek kell lennie. Ez okból számolnunk kell a vasuti hid áthelyezésével. A mai vasuti hid 76 évvel ezelőtt épült s annak vasszerkezete ma is teljesen kifogástalan állapotban van.

A modern mozdonyok folyton növekvő tengelynyomása miatt azonban a hidon már ma is a nehezebb tipusú mozdonyok közlekedése ki van zárva. Számolnunk kell a 20 t tengelynyomású nagy teherkocsiknak (Grossgüterwagen) hazánkban való elterjedésével is, éspedig elsősorban nemzetközi fővonalainkat kell ennek megfelelően átalakítanunk. A hidat tehát meg kellene erősítenünk, vagy át kellene építenünk. A megerősítés a különleges szerkezet miatt nem gazdaságos. Az átépítés ugyancsak a különleges szerkezet miatt csakis egy teljesen új hidból állhatna új pillérekkel. A régi hidból tehát semmit sem lehetne felhasználni az új hidhoz. Ha már egy uj hidat építenénk, azt a hajózhatás miatt sokkal magasabbra kellene építeni; emelni kellene tehát a pályaszint nemcsak a hidra vezető nyílt vonalon, hanem, ha a hid a mai helyén maradna, a személypályaudvaron is. Ez óriási átalakitásokat és nagy költségeket vonna maga után. Az uj hidat tehát máshova kellene építeni. Ennek az uj hidnak a helyéül önként kínálkozik a rendezőpályaudvartól Kiskundorozsmáig terjedő egyenes vonalnak a meghosszabbitása, esetleg ettől való némi eltéréssel. Ezen a helyen a Tisza áthidalásának nem volna lényegesebb akadálya.

Az előbbi rajzon jól látszik:

- a Nagyállomás megmarad ugyan, de már nincs rajta a budapesti fővonalon. A Nagyállomásra vezető vasút a budapesti fővonalról ágazik le, mintegy mellékvonalként, mert az egyenesen tovább megy Temesvár felé, egy új vasúti híddal keresztezve a Tiszát
- A Nagyállomás ténylegesen egy zsákutca végébe került volna, valódi fejállomásként.
- A régi vasúti hidat a közúti forgalomnak akarták átadni, noha a Nagykörút Lechnerék általi szerencsétlen elhelyezése miatt a közúti kapcsolat biztosítása ne lett volna egyszerű.
- Állomásbővítés egy új, hatalmas területű rendező pályaudvarral a városközponttól délnyugatra.

16. Személypályaudvarnak fejállomásként való kiképzése és elhelyezése.

Elgondolásom szerint a személypályaudvar ebben az esetben fejállomás volna a jelenlegi helyén, egyelőre a jelenlegi felvételi épülettel, később körülbelül a Liliom-utcáig, sőt a József főherceg-térig el lehetne vele menni, ahol a polgári iskolai tanárképző minta-polgári iskolája, a női klinika, a tiszti pavillon és a gyermekklinika épületei már most is díszes és Szegedhez méltó keretet adnának az előtérnek. A fejállomáskiképzésnek lényeges forgalmi akadályai nem volnának. A háború előtt, — midőn Szeged állomás a budapest—temesvári vonatok részére átmenőállomás volt — a gyorsvonatok kivételével az összes vonatok mozdonyt cseréltek Szegeden. Ha tehát a mozdonycsere amugy is megtörténik Szegeden, akkor a fejállomás kiképzésének komolyabb forgalmi akadálya nem lehet. A fejállomásra csak a személyvonatok futnának be úgy a budapesti, hódmezővásárhelyi, szabadkai s az esetleg megépítendő kiskunhalasi irányból, valamint a szőreg—temesvári, makói, karlovai vonalról. A tehervonatok a személypályaudvar érintése nélkül a rendezőpályaudvarra futnának be. A Tisza-pályaudvari rendeltetésű kocsik rendezőről Tiszapályaudvarra vezető vágányon jutnának a Tisza-pályaudvarra, mely vágány bujtatással menne át a Tisza-hid előtt építendő magas töltés alatt. A rendezőpályaudvar vágányhálózatának kiképzését és a teherpályaudvarra való jutást sokféleképen meg lehetne oldani.

Egy fejállomás üzemi kiadásai lényegesen nagyobbak, mint egy átmenő állomásé. Én azonban mégis a fejállomás kiképzése mellett foglalok állást, mert csak igy lehet teljesiteni azt a nagyon fontos, a város szempontjából életbevágó kivánságot, hogy a személypályaudvar közel kerüljön a város szivéhez. (11. ábra.)

Ezuttal csak röviden utalok a tervezett átalakításokat a 11. sz. ábrán feltüntető térképre, melyen feltüntettem az állomások és a hid elhelyezésének és a vonalvezetésnek azt a módját, mely vázát képezheti a tervezésnek. Ez természetesen csak egy váz, keret, amely még a vonalak vezetésében és a hid helyének kiválasztásában is lényegesen módosulhatna.

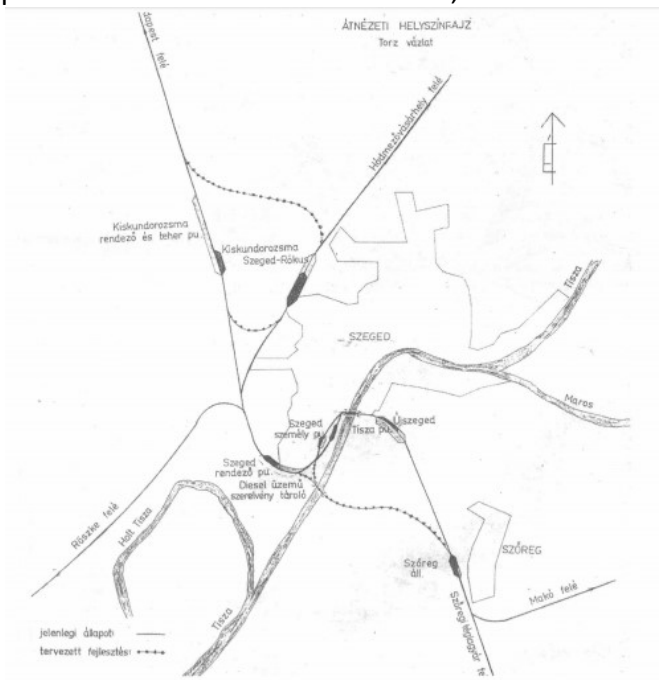
Egy új vasuti hid épitésénél felszabadulna a jelenlegi vasuti hid s azt a sokkal kisebb igénybevételt jelentő közuti kocsi- és gyalogos-, esetleg villamosvasuti-forgalom céljaira lehetne még hosszú évtizedeken át felhasználni.

Itt kell megemlíteni a szegedi Koczor György építészmérnök urat, elismert kortársunkat, aki a Nagyállomás felújítása során többször megszólalt annak érdekében, hogy egy új Nagyállomás kell, mely közelebb lenne a város szívéhez, jóval közelebb a Tisza Lajos körútig. Mindenben hasonlóan ahhoz, ahogy ma budapesti Nyugati pályaudvar létezik.

Kérdezem én: ha ez megtörténne, akkor

- a már ma is Szeged déli szélén majdnem félkör LASSÚ megtételére kényszerített vonatok tovább kellene Szeged belvárosában haladni. A Pestről végig délre tartó vonat Szeged alatt visszafordul északra, egy félkört megtéve Alsóváros körül. Ennek meghosszabbítása észak felé, nem növelné-e meg a ma is hosszú menetidőt a főváros és Szeged körül? Nem lenne-e időkímélőbb a fővárosi vonatokat Szeged-Rókus állomáson fogadni, ahonnan azonnal buszokkal, villamosokkal, tram-trainnal mehetne mindenki a célja felé?
- A vasút és a városi utcák keresztezései már ma is gondok forrásai. Kell-e ezek számát növelni.
- Bár a vasút környezetkímélő, de a Rókusi állomás bevetése nem járna kisebb környezeti teherrel?

A MÁVTI (MÁV Tervező Intézet) terve az olajmezők feltárási idejéből:
Megjelent időben a Kiskundorozsmát Szeged-Rókus állomással összekötő új vágány, mely a pesti fővonalat Rókusra vezette be, valamint a vasúti híd az új helyével:



„Több fejlesztési tervet készített a MÁV Tervezőintézet. Az egyiket a dél-alföldi olajmezők feltárása idején, ami nemcsak a vasútvonalak és a szegedi állomások korszerűsítését, hanem olajrakodó vasúti állomás és tiszai olajkikötő építését is tartalmazta” Ez a változat az Újszeged-Szőreg szakasz vasútját elbontandónak írta.
http://real-j.mtak.hu/10768/11/Kozlekedestudomanyi_2003_11.pdf
Nyilván ez is elvi rajz. Így a Dorozsma-Rókus közti vonalat is külön tervben kellene pontosan megtervezni. Kezdve a kiválás helyével és bevezetését a Rókusi állomásba, a kötöttségek kerülgetésével.

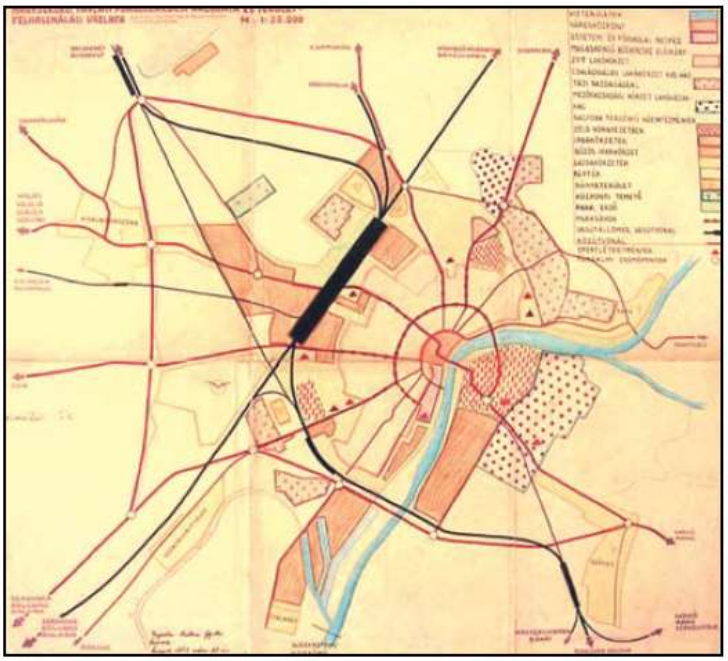
Különleges érdekesség:
„A (vasúti-RM) hidat csak az első, 1910-es terv hagyta a helyén, valamennyi többi rendező pályaudvar folytatásában javasolta elhelyezni.”
http://real-j.mtak.hu/10768/11/Kozlekedestudomanyi_2003_11.pdf
Biztos meg volt a korabeli vasúti mérnöknek az oka erre a döntésre. Miért nem fogadja már el a város vezetése a több, mint 100 éves döntést?

1946., a vasúti híd újabb építési hibára derült fény, mely a vasúti híd összeomlásához is vezethetett volna; leírás Engi József szerint:
„A tízes számú pillér alól a víz teljesen kimosta a talajt. A sűrűn lévő pillérek és a vasúti híd vízben levő részei között a víz nem tud szabadon lefolyni, ezért a fenéken keres utat, és állandóan mossa a talajt… A híd könnyen összeomolhat, a MÁV nem vállalja tovább a fenntartást sem, ezért a vasúti forgalmat beszüntetik …”
Hát így jártunk! Ami bekövetkezett:
„Újszeged száztizenegy kilométerre került Szegedtől.”
„A vasúti híd roncsainak eltávolítása 1964-ben kezdődött, és 1965-ben folytatódott.”
„Ezzel véget ért a vasúti híd története, de emléke örökké él a híres hídalkotások sorában.”

http://acta.bibl.u-szeged.hu/5166/1/belvedere_2008_005_006_117-128.pdf

1952, szegedi városszerkezeti elképzelés

A városszerkezet jelentősebb módosítására, továbbfejlesztésére vonatkozó igények a 20. század közepén születtek. A városi tanács 1952-ben jóváhagyta „Nagyszeged távlati Főközlekedési hálózata és területfelhasználási vázlata" [3] c. tervet *(4.ábra)*. Ezen már három új Tisza-híd is megjelenik : a nagykörútat a Temesvári körutattal, valamint a Szabadkai utat a Szőregi úttal összekötő déli közúti híd és a rendező folytatásában a lebombázott helyett új vasúti híd. A körtöltésen kívül a csongrádi és a vásárhelyi út kapcsolódik a tápai kompnál a maroslele–makói úthoz, a Szabadkai út pedig a repülőtér és Dorozsma mellett, a Fehér-tónál éri el a Budapesti utat. A terv a Rókusi pályaudvar és a Bajai út között nagyméretű központi pályaudvart javasol, felszámolva az összes többit. A Budapesti vasútvonalat az Öthalmok felett, Béketeleptől É-ra beköti a rókusi pályaudvarba. Mindezekből a 20. század folyamán csak a nagykörutat a Temes-



4. ábra: Tervezett városszerkezet 1952
Fig. 4 Planned urban structure, 1952

Szeged, várostörténeti atlasz 2014.
Ez is egy elvi vázlat!

Az 66 éves javaslat, sőt terv, lényege:

- **Szegednek egyetlen központi pályaudvara legyen, a Szeged-Rókus vasútállomás!**
- **Ide vezették volna a budapesti vasutat is egy külön vágány megépítésével!**
- **A Nagyállomás megszűnt volna vasúti létesítménynek lenni!**
- **Épült volna külön vasúti híd a temesvári kapcsolat miatt!**

Mind a korabeli Közlekedési Minisztérium, mind az akkori MÁV vezetősége úgy érezte, sőt még az akkori városvezetés is közreműködött abban, hogy Szegeden vasúti ügyben végre rendet kell tenni! Ez a „semmit sem tenni" változat híveinek felülbírálata is volt.
Már 1985-ben léptek is. Az 1985. februári tervpályázat tényét a DM:

1985. VII. 19.

Ez a pályázat majdnem szó szerint visszaigazolta, rögzítette mindazt, amit néhai dr. Rakonczai János és Dósa Endre korábban javasolt!

A lényeg:

A vasúti szakemberek - 1952 után immár 1985-ben is - ismét letették a véleményüket! Ma már az is nyilvánvaló, hogy a Nagyállomás későbbi költséges felújítása mindezekkel teljesen szembe ment!



Variációk pályaudvarra

„Szeged vasúti csomópont mészetesen az itt épülő ma még pontosan megmon-

„Szeged vasúti csomópont korszerű kialakítása, különös tekintettel a közlekedési kapcsolatokra és a munkamegosztásra" címmel az idén februárban országos pályázatot hirdetett a Közlekedési Minisztérium, a MÁV Vezérigazgatósága, a Csongrád megyei és a szegedi városi tanács. A nyílvános pályázat célja az volt, hogy Szeged város és környékére olyan komplex közlekedésfejlesztési javaslat készüljön, amely figyelembe vévé a 2000-ig várható műszaki fejlődést és a személy- és áruforgalmi felfu-

be vévé a 2000-ig várható műszaki fejlődést és a személy- és áruforgalmi felfutást — a városrendezési tervvel és a város közlekedésének fejlesztésével összhangban reális megoldásokat tartalmazzon. Követelmény volt az is, hogy ez a terv összhangban legyen Szeged és vonzáskörzete valamennyi közlekedési igényének fejlesztésével.

A pályázati kiírásra a megadott határidőig 5 pályamű érkezett, ezeket a neves szakemberekből álló bírálóbizottság egyenként értékelte, és javaslatot tett a pályaművek sorolására, illetve a díjazásra. A pályázat eredményét a közelmúltban hirdették ki: 140 ezer forintos első díjban részesült a *Közműtervező Vállalat kollektívájának pályaműve. Az Eke György, Mészáros Zsófia, Pelsőczi Géza, Faragó László, Ozsváth Miklósné, Huszár Pé-*

Vállalat kollektívájának pályaműve. Az Eke György, Mészáros Zsófia, Pelsőczi Géza, Faragó László, Ozsváth Miklósné, Huszár Péterné és Theobald Károlyné összetételű szerzőkollektíva a több szakterület feladatait magas szinten, kiemelkedően oldotta meg. Második díjat és 100 ezer forintot kapott *Lesz Károly, Papp Éva* és *Takács László* (MÁVTI), illetve *Molnár György* (BME). *Harmadik díjat* és a velejáró 80 ezer forintot szintén a MÁVTI tervezői *(Bodor Péter, Mangel János, Szentjóbi Szabó Andor, Viszkeleti Ferenc)* kapták meg. További két pályaművet megvett a bírálóbizottság.

A pályázat igen hasznos és jó ötleteket adott a vasúti közlekedés és az ehhez kapcsolódó helyi, közúti közlekedés megszervezésére és fejlesztésére. Az egyik ilyen elgondolás: *Kiskundorozsma és Szeged-Rókus állomások* összekötése, ami lehetővé tenné hogy a Budapestről érkező személyforgalmat majd a rókusi pályaudvarra tereljék át. Ter-

<u>1990., MÁVTI dokumentáció, újabb vasúti mérnöki vélemény</u>

Ezt a dokumentációt sajnos nem sikerül beszereznem, a mellékelt más dukumentumokból tudunk a tartalmára következtetni.

Az 1990. októberben a MÁVTI tanulmányterve címe „A szegedi vasúti csomópont fejlesztésének tanulmányterve".

A vasutas mérnökök a „szegedi vasúti csomópont alatt Szeged város valamennyi vasútvonalát és állomását együtt értik.

A MÁVTI pedig a MÁV tervező intézete.

A MÁVTI tanulmányterve nyilvánvalóan szerves folytatása volt az 1985-ös pályázatnak. Meglepő, de az 1990-es tanulmány visszaigazolta az 1952-es koncepciót!

2000., a Pont-Terv tervében már közös közúti-vasúti híd szerepel

„A Pont Terv Kft 2000-res tervei szerint a vasúti híd Szeged Város Általános Rendezési Tervében a város sugaras-gyűrűs szerkezetét kiteljesítő, a Bécsi körút és a Temesvári körút között hiányzó körútszakaszon felépítendő közúti Tisza-híd nyomvonala mellett, vagy a közúti híddal közösen épülne fel."
https://szegedpanorama.blogspot.com/2013/07/a-transzbalkani-vasut-hajdanvolt.html

2001., még külön van egy közúti terv a Nagykörútnál és teljesen külön egy vasúti híd a Rendező állomás mellett



(Sajnos nagyon homályos a kép, de a hidak látszanak.)
https://szegedpanorama.blogspot.com/2013/07/a-transzbalkani-vasut-hajdanvolt.html

2002. I. 29. Orbán Viktor miniszterelnök úr elfogadta a KÜLÖN közúti és a KÜLÖN vasúti hidak elképzelését!



DélmagyArchív
A DÉLMAGYARORSZÁG archívuma
Teljes szöveg | vasúti híd
Találatok | 2002. január 29., p. 3.

KEDD, 2002. JANUÁR 29. • AKTUÁLIS •

Orbán Viktor: A családi adókedvezményért megdolgoznak az emberek

Hétmilliárd lenne a matrica

Orbán Viktor miniszterelnök.



alapkőletétel. Most két nagyobb terv fölött alkudoztunk, az egyik a vasúti híd, ami a régi Szeged–Temesvár vonalhoz szükséges. Ehhez a város már látványterveket készített és számításokat végzett. A másik pedig egy déli közúti híd, ami tulajdonképpen bezárná Szeged déli gyűrűjét. Mindkettő hét-tíz milliárdba kerül. Erről tárgyalunk most, és mindketten egyetértünk abban, hogy ezekre szükség van.

KOVÁCS ANDRÁS

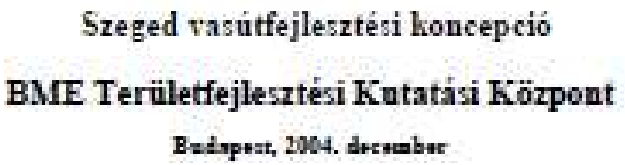
http://dm.ek.szte.hu/sztekk/delmagyar?dmp=2002+24+3

Tehát:

- két helyen két híd!
- Szó nincs vasúti híd ellenességről. Csak mindent a maga idejében elvet kellene érvényesíteni

Még soha nem volt ilyen magas szintű egyetértés a város (Bartha László polgármester úr) és az ország (Orbán Viktor miniszterelnök úr) között!
Miféle érdek miatt kellett ezt felrúgni?
Hogyan lehetséges az, hogy 2002. után ettől eltérő alapelvű fejlesztési tervek készültek, készülhettek?
Mi miatt nem állhatott le, miért nem jutott nyugvópontra a 100 éve tartó keresési folyamat?
Kinek fűződött érdeke ahhoz, hogy a téma legyen újra cseppfolyós?
A két híd két természetes építési ütem!
2002 után mi értelme volt jórészt egymást másolgató dokumentációkat gyártani különböző neveken, szinte követhetetlenül, Tiszát rekesztő mennyiségben, és hatalmas költséggel?
Megérdemelnék-e a döntéshozók azt a büntetést, mely számukra kötelezővé tenné a 2002-2018. időszak összes értelmetlen anyagának kötelező elolvasását, és a végén mindebből egy kötelező vizsgát tetetni velük.
Véleményem szerint Szeged elemi érdeke lenne a mielőbbi visszatérés erre a csúcs-megállapodásra!
Ki és miért akadályozza ezt?

2004., a BME vasúti szakanyaga



Szeged vasútfejlesztési koncepció

BME Területfejlesztési Kutatási Központ

Budapest, 2004. december

Megrendelő: MÁV Rt. Beruházás Szolgáltató Egység
Budapesti Területi Projekt Központ
A Magyar Államvasutak Rt. megbízásából

Szeged csomópont.pdf

Meglepő, de a 2004-es koncepció is visszaigazolta az 1952-es koncepciót! Idézetek a Budapesti Műszaki Egyetem szakintézménye által készített tanulmányból:

3.1.4. A szegedi vasúti csomópont fejlesztésének tanulmányterve (MÁVTI, 1990.)

A szóban forgó tanulmányt megelőzően a **MÁV Rt. fejlesztési elképzelése** a következő volt:

- Szeged vasúti csomópont személy központja Szeged-Rókus állomás lesz, amelyet átmenő pályaudvarrá kell átépíteni (Budapest-Szeged-Békéscsaba közvetlen viszonylat kiépítésével – Kiskundorozsma és Szeged-Rókus között delta vágány építésével), illetve a Röszke–szabadkai vonalat is be kell kötni Rókus állomásba;
- A kereskedelmi létesítményeket Kiskundorozsmára kell telepíteni (Rókusról és Tisza-pályaudvarról), ahol meg kell építeni egy rendező pu.-t , teherkocsi mosó és tisztító bázist. Emellett itt kerülhet kialakításra a RO-LA terminál is;
- A kiskundorozsmai rendezés csak helyi szintű legyen, hálózati szintű rendezés Kiskunfélegyházán kerüljön megvalósításra;
- Szeged Tisza pu.-t a fejlesztési lehetőségek hiánya miatt elsorvasztásra javasolják;
- Szeged-Rendezőn csak a vontatási telep maradjon a jelenlegi helyén.

A lényeg:

Szeged vasúti csomópont személy központja Szeged-Rókus állomás lesz, amelyet átmenő pályaudvarrá kell átépíteni (Budapest-Szeged-Békéscsaba közvetlen viszonylat kiépítésével – Kiskundorozsma és Szeged-Rókus között delta vágány építésével), illetve a Röszke–szabadkai vonalat is be kell kötni Rókus állomásba;

Magyarul: a Nagyállomás szerepét a Szeged-Rókus állomás vegye át! Ehhez pedig új, közvetlen vágányt kell építeni a kiskundorozsmai és a rókusi vasútállomás közé!

3.2. A MÁV Rt. álláspontja a csomópont fejlesztésével kapcsolatban

Tanulmányunk keretében egyeztetést folytattunk a MÁV Rt. Szegedi Területi Igazgatóságával a csomópont fejlesztésével kapcsolatban. Az Igazgatóság álláspontját – csomóponti elemenként – a következőkben foglaljuk össze

Tisza-híd

- A városfejlesztési terv alapján a közös közúti-vasúti híd tervezete nem megvalósítható;

A lényeg:

Tisza-híd

- A városfejlesztési terv alapján a közös közúti-vasúti híd tervezete nem megvalósítható;

Ez azt is jelenti, hogy a közös vasúti-közúti híd ötlete 2004-ben már létezett.
Magyarul: a MÁV Szegedi Igazgatóság vezetése elvetette a közös közúti-vasúti hidat! Mégis, ettől függetlenül, ezt a vasúti döntést is meghágva, ennek építései javaslata fut sajnos még ma is!

Ennek figyelembe vételével a tanulmány **két alapváltozattal** számol:

1. A jelenlegi személypályaudvar fejlesztése
2. Új központi személypályaudvar kialakítása Rókus állomáson

A csomópont **személyforgalmi** központjaként az előbb említett két változat közül Szeged-Rókus pályaudvart tartják a megvalósítási költségek ellenére is kedvezőbbnek és elfogadhatónak.

Magyarul: a MÁV szerint a város főpályaudvarának jobb a Szeged-Rókus állomás, mint a Nagyállomás?

Milyen furcsa is az élet!

(Megjegyzendő, hogy a későbbi egyeztetések során a MÁV Rt. és a Város vezetése az 1. változatot (jelenlegi személypályaudvar helyben marad) választotta.)

Magyarul: Szeged város felülírta a MÁV, a vasúti mérnökök álláspontját, melyet több alkalommal kifejtettek, leírtak, szakanyagokkal alátámasztottak!
A MÁV nyilván nem véletlenül dobta el korábbi véleményét!
Ezen a ponton kisiklott – na, nem a vonat – hanem a józan ész!
2004 a kisiklás időpontja! Szerencsére 14 év alatt nem tudott megvalósulni!
Ekkor 3 évnyire volt a város a 2001-es megállapodástól!
Csak nem az volt a váltás oka, hogy 2001-ben és 2004-ben nem azonos pártból való volt a polgármester?
Szerintem ez nagyságrendileg ugyanolyan súlyos városi döntéshozói melléfogás volt, mint annak idején a Maros torkolatának a várostól délre helyezésének elvetése volt, ahol a nagy tudású városi vezetés vízügyi mérnökök véleményét hagyta figyelmen kívül!
Ilyen súlyú döntéseket nem lehet büntetlenül meghozni. Ezekért Szeged súlyos árat fizet!

Emlékeztetőül, mi is volt ez a Maros-torkolat át nem helyezési ügy?

„1850-ben a cs. kir. Dunagőzhajózási Társaság állandó gőzhajóforgalmat akart létesíteni Szeged és Arad között a Maroson, ami a Maros hajózhatóvá tételét és vízhozamának szabályozását igényelte, beleértve a torkolat szabályozását is Szegednél. Az eredeti tervek (melyet Vásárhelyi Pál képviselt – RM) a várostól délre terelték volna a Marost, ez viszont a vasúti áthidalás szempontjából azt jelentette volna, hogy a vasút számára két hidat kell építeni: egyet a Tiszán és egyet a Maroson. 1852. július 15-én Szeged városa írásban kért megoldást a Helytartótanácstól, amely elrendelte, hogy a két ügyet együtt kell megoldani, a Tisza vasúti áthidalását és az árvédelmi kérdéseket is érintő Marosszabályozást nem szabad elválasztani egymástól.

Az utóbbi kérdésben már 1853-ban megegyezés született, amikor a vasút érdekeit szem előtt tartva a Tiszaszabályozási Központi Bizottság úgy döntött, hogy a Maros torkolatát a jelenlegi helyén kell hagyni (ennek nem kis szerepe volt abban, hogy 1879-ben a Tisza és a Maros árhulláma Szeged felett egyesült és a Nagyárvíz elsodorta a várost).”

https://szegedpanorama.blogspot.com/2013/05/a-transzbalkani-vasut-hid-tisza-folyon.html

Sajnálatos az, hogy a város korabeli érdekeit Szeged Széchenyije fogalmazta meg: „elfogadták Vedres István Maros szabályozási tervét, ami szerint a folyó betorkolását nem helyezik át a várostól délre, hanem megmarad az a várostól északra eső részén.”

http://real-j.mtak.hu/10768/11/Kozlekedestudomanyi_2003_11.pdf

Szerintem a városi vezetés két súlyos hibáját manapság még lehet korrigálni.
A Maros-torkolat áthelyezhető a város árapasztó csatornájának megépítésével. Az árapasztó csatornánál ugyanúgy tekintettel kell lenni a Szeged-temesvári vasútra, mint régen.

2006., a BME újabb dokumentációja

(szakirodalom: A))

A hidat csak az első, 1910-es terv hagyta a helyén, valamennyi többi a rendező pályaudvar folytatásában javasolta elhelyezni.

A szegedi vasúti hídra vonatkozó kiváló megállapítás, ismét megjelent, de a döntéshozókat nem hatotta meg, hiszen teljesen figyelmen kívül hagyták!
Minél előbb erre az alapvető álláspontra kell ismét helyezkednie a városnak.

hogy az Országos Vasúti Szabályzat új kiadásában a (Budapest)-Cegléd-Szeged vasútvonalat nemzetközi törzshálózati fővonallá kell átminősíteni, és a szükséges fejlesztéseket az ezekre meghatározott paraméterek szerint kell végrehajtani. A munkák megkezdését sürgette, hogy

Remek szándék, de megtehető-e ez egy vasúti zsákutcával?

A **Kiskundorozsma** állomás előtt kiépítendő csomóponti teher– és rendezőpályaudvart össze kell kötni delta vágányszerűen Szeged-Rókus állomással, melynek egyenes

A szerző egyetértése jeléül veti fel újra a régi gondolatot.

3.3.4. A szegedi vasúti csomópont fejlesztésének tanulmányterve (MÁVTI, 1990.)

A tanulmányt megelőzően a **MÁV ZRt. fejlesztési elképzelése** a következő volt:

a) Szeged vasúti csomópont személy központja Szeged-Rókus állomás lesz, amelyet átmenő pályaudvarrá kell átépíteni (Budapest-Szeged-Békéscsaba közvetlen viszonylat kiépítésével – Kiskundorozsma és Szeged-Rókus között delta vágány építésével), illetve a Röszke–szabadkai vonalat is be kell kötni Rókus állomásba;

Ezzel párhuzamosan a jelenlegi Szeged személypályaudvar felszámolásra kerül; 1990!

A csomópont személyforgalmi központjaként az előbb említett két változat közül **Szeged-Rókus pályaudvart tartják** a megvalósítási költségek ellenére is kedvezőbbnek és **elfogadhatónak**.

A döntéshozók felébresztési szándékával a tanulmány szerzője **ISMÉT** idéz egy régi elképzelést, hátha valahol leesik végre a tantusz.
Nagyon fontos változás:

(Megjegyzendő, hogy a későbbi egyeztetések során a **MÁV ZRt. és a Város vezetése** az 1. változatot (**jelenlegi személypályaudvar helyben marad**) választotta.)

3.4. A MÁV ZRt. álláspontja a csomópont fejlesztésével kapcsolatban (2004)

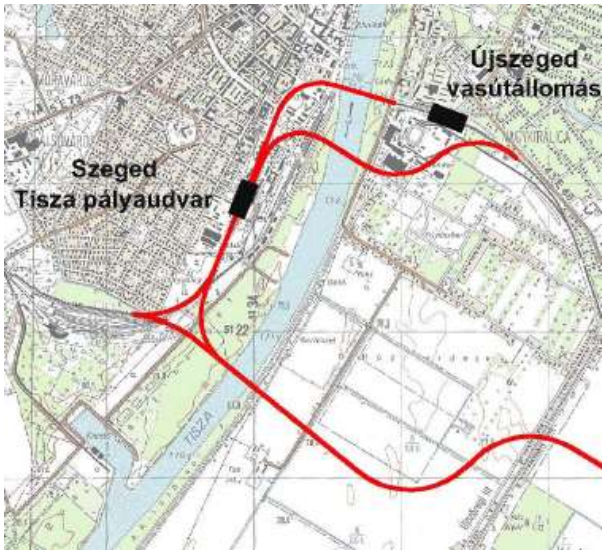
Az alábbiakban összefoglaljuk a MÁV ZRt. Szegedi Területi Igazgatóságának 2004. évi álláspontját a csomópont fejlesztésével kapcsolatban.

Tisza-híd

a) A városfejlesztési terv alapján a közös közúti-vasúti híd tervezete nem megvalósítható;

b) Az 1990-ben készített tervben vázolt nyomvonal, a híd helye megfelelő, mivel a beépítettség miatt csak ebben a térségben lehet megépíteni;

Rendkívüli jelentőségű az a) pont! Sajnos ezt a mai napig figyelmen kívül hagyják a döntéshozók!
Ki tudja, hogy miféle kényszerek hatottak a MÁV-ra, ha kijelentették a b) pontot.



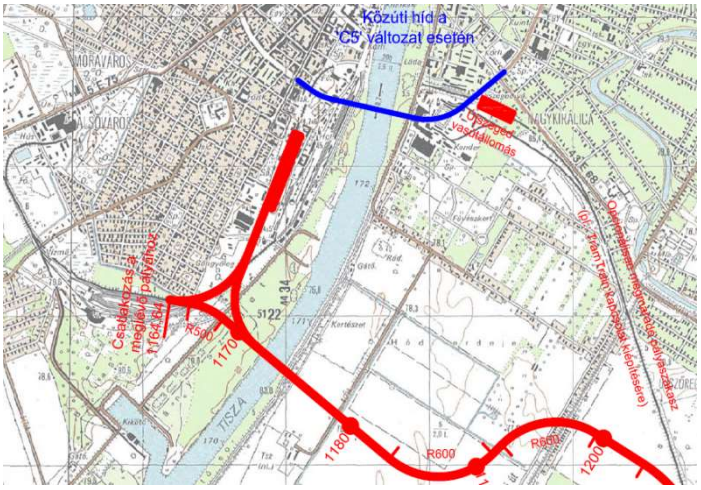
A szegedi vasúti híd lehetséges helyei

A kék sáv a Tisza, rajta bal oldalon, alul a meglévő medencés kikötő haldoklik, a kép bal oldali felirata téves, hiszen ott a Nagyállomás van. A hídhelyek pedig:

1. a legfelső vonal megy át a régi, felrobbantott vasúti hídon, (vasúti híd és a Nagyállomás közelsége egy csomó gond forrása:
    - a Nagyállomásnak az első emeletére kell a vonatoknak érkezni.
    - A Nagyállomástól a hídra ráfordulni csak kis sugarú ívvel lehet, mely a sebességet nagyon lecsökkenti) ez a hely csak fikció, mert az egyetem már elépítette a helyet.

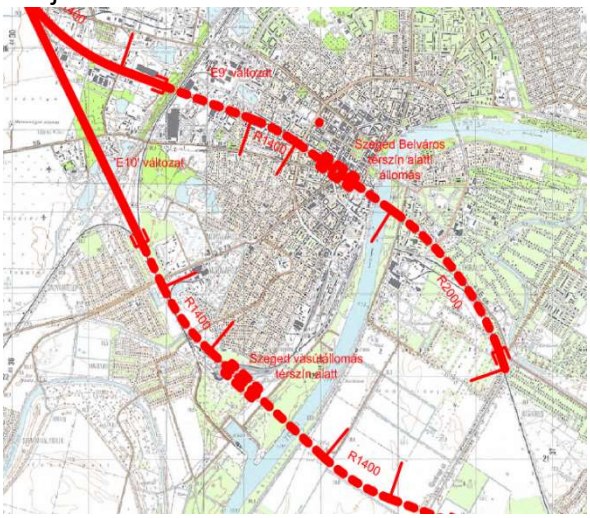
    Szinte felfoghatatlan, hogy 2006-ban felmerül az itteni hídhely, amikor azt már 1934-ben elvetette a MÁV szegedi Igazgatóság vasúti főtanácsosa!
2. A középső vonal megy át a ma elképzelt Déli-hídon, a Nagykörút (a szegedi Oldal u. és az újszegedi Kertész u. közti vonalon) folytatásában. Eez a hídhely az előbbitől kb. 500 m-rel délebbre lenne, azaz még ennyivel közelebb a Nagyállomáshoz, ezért az előbbi hátrányok még fokozódnak, sőt a Nagyállomás vágányhálózatát is nagymértékben módosítani kellene, mely megint nagy költség.
3. Végül a harmadik vonal a mai Rendező pályaudvar után a Tiszát keresztező vonal, de ez elképzelhető még ennél is lentebb, délebbre, közelebb a kikötőhöz.
4. **Szerintem azt illett volna megemlíteni, hogy már 1934-ben ezt a hídhelyet javasolta a MÁV szegedi Igazgatóság főtanácsosa, mint vasúti mérnök. Neki eszébe sem jutott volna Nagykörút folytatásában vasúti hidat létesíteni, az általa rossznak minősített hídhely szomszédságában! Az 1910-es dátumot is itt kellett volna megemlíteni, mely szerint ettől kezdve csak a legdélebbi hídhely jöhetett szóba.**

A mai elképzelésnél tisztább változat:
A kék vonalon közúti híd épülne a Nagykörút folytatásában, vasút nélkül. Én ezt javasolnám!
A piros vonal nem más, mint az 1934-es javaslata MÁV szegedi vasúti főtanácsosának.

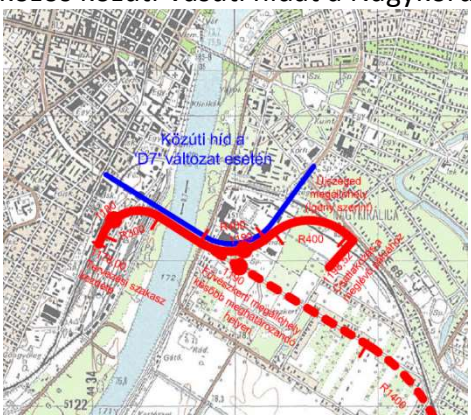


Extrém megoldást javasol a következő rajz. Föld alatti, a térszín alatt vezetett vasútvonal Szeged belvárosa alatt, talán egy Dóm tér alatti megállóval, mintha metró lenne! A „metrós” szakaszt szaggatott vonal jelzi.

Az alsó vonal is nagyon vagány, mert **híd helyett vasúti alagúttal keresztezi a Tiszát**! A lehetőségtől elragaszkodottnak tűnik, de nem szabad elfelejteni azt, hogy a főváros felmelegítette a budapesti Nyugati pályaudvar és a Déli pályaudvar összekötését a Duna alatti vasúti alagúttal! Sokan tartanak a magas költségektől, de nem csak az alagút költséges, hanem az új híd is!



Végül a dokumentáció sajnos igazolja azt, amiben a megrendelő bízott, amit jól ismerünk, a közös közúti-vasúti hidat a Nagykörút folytatásában:



Ez véleményem szerint kár volt, mert így a Budapesti Műszaki Egyetem hitelesítette, igazolta a szokásos mérnöki módszerekkel a városi vezetők általuk már az elemzésük előtt ismert elképzelését, akik ezután hivatkozhattak arra, hogy ezt még a mérnök is jónak tartják.
Azt is hibájuknak tartom, hogy ugyanez a csapat lerajzolt egy olyan változatot is, melyben a hídról lejövő vonat egyenesen bemegy az újszegedi Kertész utcába. Ezt a fentebbi képen a szaggatott vonal mutatja. Az az utca olyan keskeny, hogy csak egy egyetlen forgalmi sávos aszfalt burkolat fér bele, melytől néhány méterre igen drága lakóházak épültek, épülnek, részeként az újszegedi lakóparknak! Itt az újszegedihez hasonló, a legnagyobb életminőséget biztosító lakónegyed kezd körvonalazódni. Kell ide a vasúti tehertranzit? Hatalmas vétek lenne, mert óriási értékcsökkenést okozna.

<u>2010., még létezik a szegedi településszerkezeti tervben az önálló a nagykörúti közúti híd és a Rendező melletti vasúti híd!</u>



6. ábra: A 2010-ben érvényes településszerkezeti terv
Fig. 6 Settlement structural plan in force in 2010

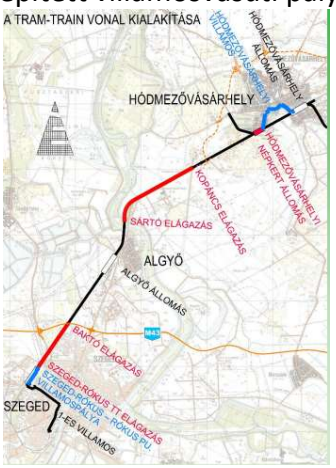
<u>2016. I. 28. dr. Botka László polgármester úr tájékoztatója a rendkívül rossz kompromisszum a kényszerhelyzet okairól</u>

A polgármesteri 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.
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 és értelmetlenül drágítja meg a beruházást?
Szegednek 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! **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 még 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.
Új lehetőség lenne azonban az azóta a Kormány által meghirdetett Modern városok program, mely lehetőséget adhat az előbbi nagyon kellemetlen pénzügyi konstrukciótól megszabadulni!

Mi történt azután, hogy Szeged lemaradt az ország nagy vasútfejlesztéseiről?
Fokozatosan tervezni kezdtek olyan vasútvonalakat, darab vasutakat, amelyek a valamikori Alföld-Fiume vasútvonal folyosójába estek.

Az első felújítási fokozat
Egy vasúti vágány Szeged és Hódmezővásárhely között, egy olyan szerelvénnyel, mely Szegeden a 2—es villamos pályáján, míg Szeged-Rókus állomás és Hódmezővásárhely-Népkert megállóhely között a MÁV 135 az. vonalán, onnan a vásárhelyi Nagyállomásig az újonnan épített villamosvasúti pályán fog mozogni. Ez a tram-train csoda.



http://www.mav-thermit.hu/fileadmin/downloads/4.6/12/3.%20Villamosp%C3%A1lya%20tervez%C3%A9se%20H%C3%B3dmez%C5%91v%C3%A1s%C3%A1rhelyen%20a%20Tram-Train%20fejleszt%C3%A9s%20keret%C3%A9ben%20-%20F%C5%90MTERV.pdf
A vonal megtérülését az ellenzők már az egyik legolcsóbb építési költségű becslés idejében vitatták.

Azóta a kivitelezés költsége a korábbinak többszöröse lett. A nagyon magas költségeket látva a politika egy kis időre megtorpant, mondván kell ez a beruházás, de nem akármekkora áron. Ez nagyon normálisnak tűnt. Azon mégis ment tovább a nagyobb költségek ellenére is.
Nem tudni, hogy vajon mekkora megtérülést lehetne kihozni a megemelkedett építési és egyéb költségek mellett, de ez már senkit sem érdekel! Ami biztos:
2018. III. 27.
Indul a Szeged–Hódmezővásárhely tram-train-vonal építése
http://iho.hu/hir/indul-a-szeged-hodmezovasarhely-tram-train-vonal-epitese-180327

A második felújítási fokozat: Hódmezővásárhely-Békéscsaba
2018. IV. 26.

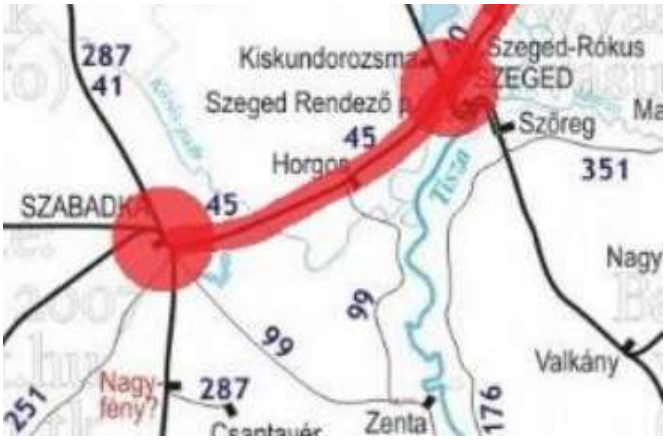


file:///C:/Users/Rigo/Downloads/Dr._Mos%C3%B3czi_L%C3%A1szl%C3%B3%20(1).pdf
file:///C:/Users/Rigo/Downloads/Somodi_L%C3%A1szl%C3%B3_el%C5%91ad%C3%A1sa%20(1).pdf
file:///C:/Users/Rigo/Downloads/Dr._Mos%C3%B3czi_L%C3%A1szl%C3%B3%20(1).pdf
Itt is előjön az előző szakasz apró baja:

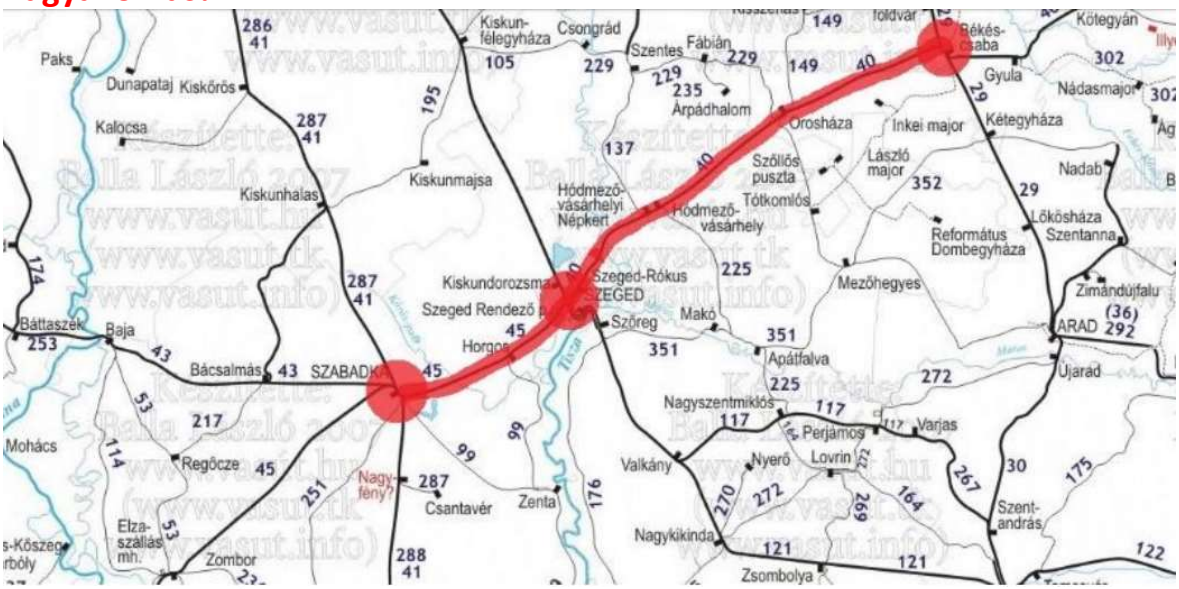
Szeged – Békéscsaba – Gyula 110 km villamosítás, járulékos pályamunkákkal, biztosítóberendezési átalakításokkal, Szeged új alállomással jelentős költségelem. A tram-train projekt költséghatékonyságát rontja, önállóan – a Hódmezővásárhely–Békéscsaba szakasz alacsony forgalma miatt – nem megtérülő

Azaz: NEM MEGTÉRÜLŐ!
A szakaszokat kísérő örökzöld téma! Érdemes lenne e megépülést követő fenntartási, üzemeltetési költségeket is költségelni, ha eddig nem történt volna meg! Ha csak kiadás van és bevétel nincs, a profitot el lehet felejteni. Kié lesz vajon a ráfizetés?

A harmadik felújítási szakasz, a Szeged-Szabadka kapcsolat
2018. VIII. 29.
Átjár majd a határon a tram-train
http://www.promenad.hu/2018/08/29/atjar-majd-a-hataron-a-tram-train/



Természetesen e három szakasz egymás folytatásába esik és ezen vonal nem keresztezvén a Tiszát, még vasúti hidat sem kér! Természetesen e vonal főpályaudvara Szeged-Rókus állomás és nem a nagyon kieső Nem a szegedi Nagyállomás!



Szeged-Szabadka vasútvonal fejlesztés

(Gyula – Békéscsaba – Szeged – Szabadka – Bácsalmás – Baja vasútvonal fejlesztésére vonatkozó elképzelések)

A Kormány 1585/2017. (VIII. 28.) Korm. Határozata a Békéscsaba, Hódmezővásárhely, Szeged és Szabadka térsége elővárosi közlekedése fejlesztésének támogatásáról

mert ilyen is van!

file:///C:/Users/Rigo/Downloads/Somodi_L%C3%A1szl%C3%B3_el%C5%91ad%C3%A1sa%20(1).pdf
http://acta.bibl.u-szeged.hu/4540/1/belvedere_1997_001_002_034-040.pdf
http://cvu.hu/2018/10/29/varosfejlesztes-szegeden-ja-az-nincs/?fbclid=IwAR2f_WxErfb2L0pEDRFqJzl9Qme9q_FdO4xEgJiKts1XY9t7u2iJvS0-cNU

A 4. szakasz: Szabadka-Bácsalmás-Baja

Jól látható a kétszeri határmetszés a szerb-magyar határon. Ez időveszteséget okozhat, majdnem hiába a 160-as tervezett sebesség, ha a határátkelés ellenőrzése a szokásos marad. **Kicsit furcsa az, hogy Budapest és Szeged között ugyanekkor még csak fel sem merül a160 km/óra valamikori elérése, ahol legalább utas van!**



https://hu.wikipedia.org/wiki/Szabadka%E2%80%93Baja-vas%C3%BAtvonal

A piros vonal mellett sajnos ma nincs ipar, csak esetleg kerékpárút és esetleg néhány ún. ipari park.



https://www.google.hu/search?q=szeged+baja+vas%C3%BAt&rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjGw-yLi-TeAhXOI1AKHbfiDkIQ_AUIDygC&biw=1687&bih=760#imgrc=FiJBIPc_0VtwZM:

„A mai Szeged–Békéscsaba vasútvonal az Alföld–Fiumei Vasút részeként épült ki, a Nagyvárad–Békéscsaba–Szeged–Szabadka–Eszék viszonylatban. Az Alföld összekötése a tengerparti kikötőkkel már a 19. század közepén felmerült a vasútépítési tervekben."

https://www.kozterkep.hu/~/10092/Alfold_Fiumei_Vasut_1871_1996_Szeged_1996.html

Hiába akarja ezt valaki újraéleszteni, ha nincs mit, nincs kit szállítani! Minden előtt ezt az apróságot kellene megoldani.

2018. XI. 9.

A Szeged – Szabadka illetve a Szeged – Szabadka – Bácsalmás –Baja vasútvonal

https://pannonrtv.com/rovatok/gazdasag/megindulhat-szeged-szabadka-baja-vasutvonal-teljes-felujitasa

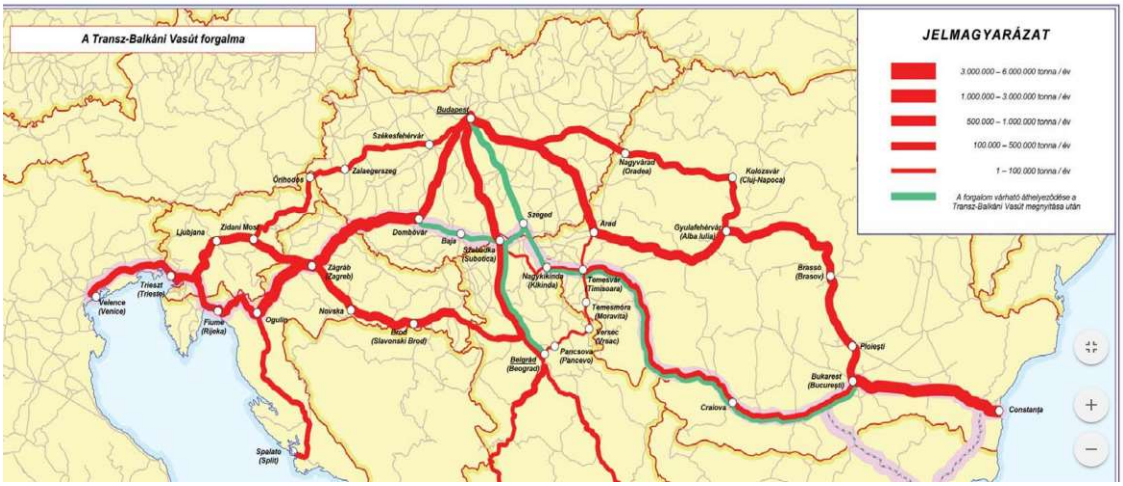
Mivel már az első szakasz, az első ütem ötlete idején veszélyeztető tényezővé vált a meg nem térülés, az ötletgazdák a megtérülést a hossz növelésétől remélték. A vasútnak a kapitalizmusban, tehát ma is, profitot kell termelnie, ehhez pedig a bevételnek nagyobbnak

kellene lennie a kiadásoknál. Van erre a garancia? Manapság már elég a vonalhúzogató szándék is?

Ideológiák az előbbi szakaszok összefogására, a román-olasz vasúti tranzitforgalom Szegedre vonzására

Az igyekezetek alapja: legyen valahogy szállítási feladat, mely hozzon bevételt, ebből pedig eredjen profit.

A cél mindkét eddigi esetben a román Constanca és az olasz Fiume tengeri kikötők közötti vasúti áruforgalmat valahogyan átvezetni Szegeden.



A piros vonalak jelzik a meglévő vasútvonalak forgalomnagyságait tonna/év mennyiségben. Ahol nagyobb a forgalom, a piros sáv szélesebb.

A kép jobb szélén lévő tengeri kikötő Constanca, a román tengerparton, míg a bal oldaliak az olasz kikötők az Adria partján.

Láthatóan szinte minden tehervonat átmegy Budapesten. Románia felől észak-nyugat irányba haladnak a vasútvonalak, és az áruk, míg onnan dél-nyugat irányba fordulva érik el Olaszországot.

Az alábbi ideológiában közös az, hogy ezt a Budapest központúságot akarják felszámolni úgy, hogy ez a nagy teherforgalom ne Budapesten, hanem Szegeden menjen át.

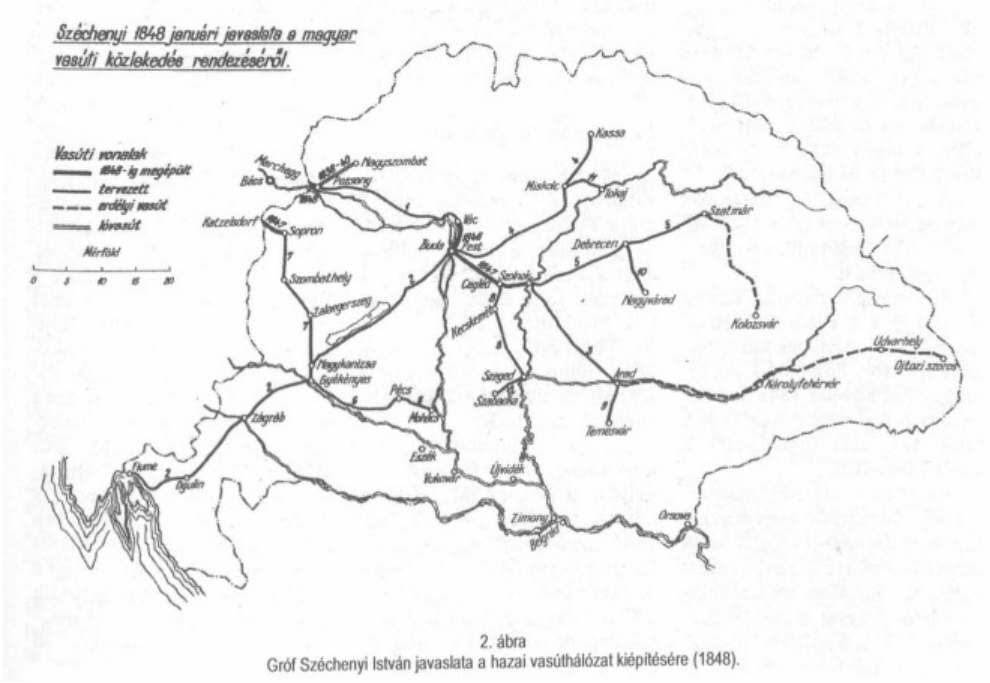
Érdekes ennek a zöld vonalas szakasz, mely már szerepet szán Szegednek, akár egy közbülső megoldás részeként is!





http://www.sinekvilaga.hu/documents/archive/Sinek_Vilaga_2008_3-4.pdf

Talán érdekes lehet az, hogy a mai román-olasz vasúti tranzit vonala ugyanaz, mint, amelyet Széchenyi István javasolt 1848-ben! Ez az Temesvár-Arad-Budapest-Gyékényes-Zágráb irány! Ő ugyan javasolta a szabadkai kapcsolatot, de sem a bajait, sem a temesvárit nem!



2. ábra
Gróf Széchenyi István javaslata a hazai vasúthálózat kiépítésére (1848).

http://real-j.mtak.hu/10768/11/Kozlekedestudomanyi_2003_11.pdf

Az első ideológia-dr. Balogh Tamás úré, 1998-ból

„Európa közepén – az Adriától a Fekete-tengerig, Rijekától (Fiumétól) Constancáig – ma nem lehetséges vasúton eljutni Budapest és Belgrád megelőző érintése nélkül …"

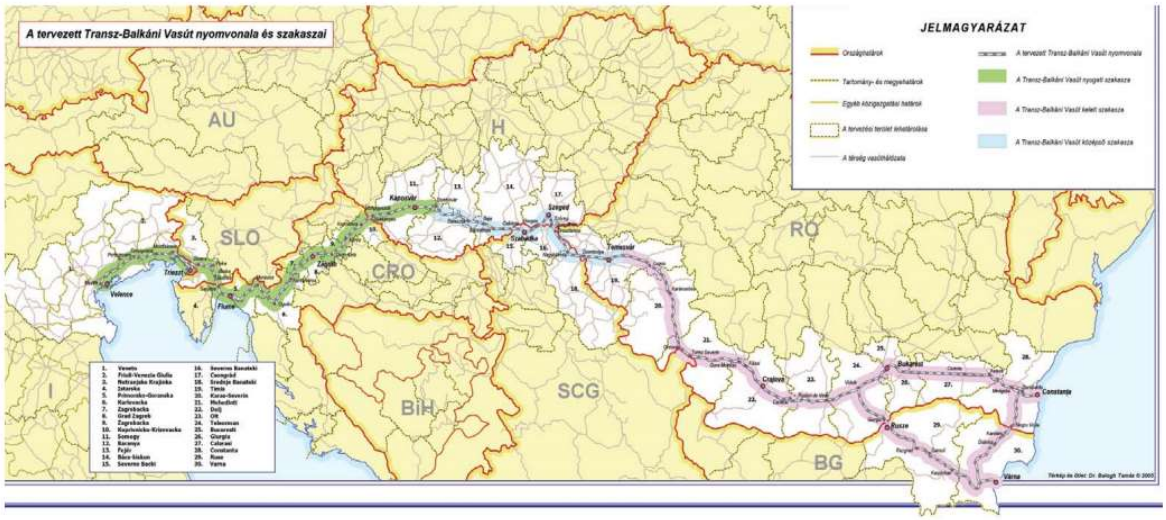
„Ez indokolatlanul meghosszabbítja az elérési útvonalat és időt, növeli a szállítás idejét és költségét, vagyis csökkenő versenyképességet okoz."

„1998 – Útjára bocsátják a DKMT három nyelven, azonos tartalommal megjelenő folyóiratát, az Euro-Trió-t. Ebben jelennek meg először a Szeged–Temesvár vasút fejlesztésének makrotérségi összefüggései, a Rijeka (Fiume)–Szeged–Temesvár–Constanta vasútvonal fejlesztésének ötlete (ötletgazda: dr. Balogh Tamás)."

„2005 – Dr. Balogh Tamás elkészíti a Rijeka (Fiume)–Zágráb–Dombóvár–Baja-Szabadka–Szeged–Temesvár–Orsova–Crajova–Bukarest–Constanta vasútvonal, azaz a „Transzbalkáni Vasút" kialakításának egyszerűsített megvalósíthatósági tanulmánytervét, amely a partikuláris (Szeged–Temesvár) probléma megszüntetését biztosító megoldást szélesebb európai összefüggésbe helyezi (lényegében a TEN-T-rendszerbe illeszti), és a kontinens egésze számára jól hasznosítható közlekedési lehetőséget kínál."

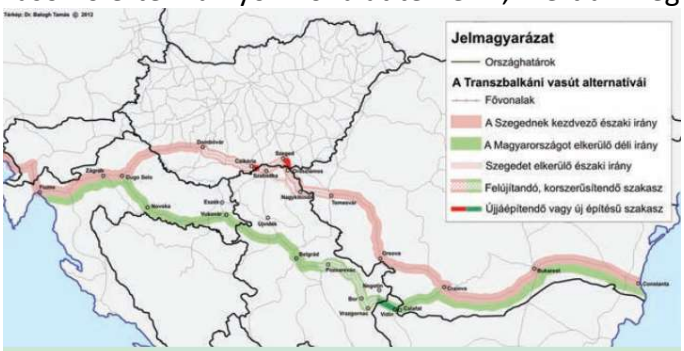
A lila-zöld vonal a Transzbalkáni vasút nyomvonala

Az ötletgazda „Pécs–Szeged regionális tengely"-ről, mint a két déli magyar régió fejlesztési tengelyéről ír.





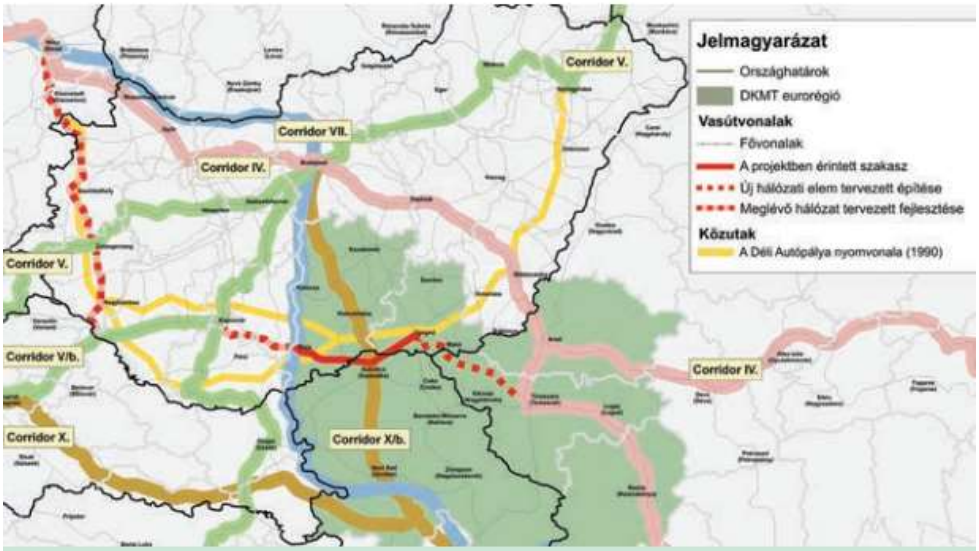
Kérdés, hogy a tervezése felhívná-e a dolog jelentőségére a szerb vasút figyelmét és nem kezdenének-e azonnal egy Magyarországot teljesen kihagyó, csak a volt Jugoszlávián áthaladó hasonló értelmű nyomvonalat tervezni, mert az még rövidebb lehetne.



1. ábra. A Szegeden keresztül vezetett és a Magyarországot nem is érintő Fiume–Constanța vonal

http://www.sinekvilaga.hu/documents/archive/Sinek_Vilaga_2008_3-4.pdf
https://szegedpanorama.blogspot.com/2013/05/a-transzbalkani-vasut-hid-tisza-folyon.html
http://m.delmagyar.hu/delm/szegedvonat.pdf
http://www.sinekvilaga.hu/documents/archive/Sinek_Vilaga_2012_2.pdf

Azt is érdemes lenne felvetni, megvizsgálni. hogy kedvezőbb lenne-e a Hódmezővásárhely-Békéscsaba-Gyula vonal fejlesztése helyett a Szeged-temesvári vonalat, mely mégiscsak Románia második legnagyobb városával, Temesvárral kapcsolná össze Szegedet, fejleszteni. Ha még rendesen felújítanák a Budapest Cegléd-Szeged szakaszt, akkor csak előállna a Budapest-Szeged-Temesvár vonal ismét. Hátha egyszer Szeged elveszti mai vakságát és felismeri Arad és Temesvár jelentőségét. Budapest már felismerte és le is nyúlta Békéscsabán át. Ez óriási esélyt ad Békéscsabának, Szegeddel szemben. Békéscsaba egyszer már szert tett hasonló módon egy nagy esélyre Gyulával szemben.



2. ábra. A COWI által vizsgált Szeged–Szabadka–Baja szakasz és lehetséges kapcsolatai

nyába. Vagyis az 1944-ben felrobbantott szegedi vasúti híd helyreállítása – a nemzetközi forgalom szempontjából – lényegében szükségtelen, s a transzverzális forgalom délről elkerüli a várost.

Szükségtelen! Ezt talán nem kell magyarázni.

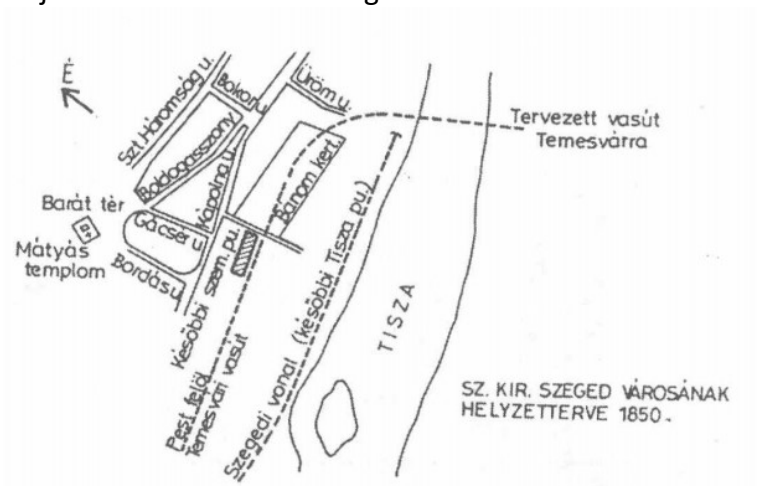
Ez a potenciál (a Baja–Kaposvár szakasz felújítását követően) arra is alkalmassá tehetné a vasutat, hogy a Bécs felől délkeleti irányban terjeszkedő, nyugat-magyarországi vonalak fejlesztésében érdekelt GYSEV szállítási igényét kielégítse, a nyugat-magyarországi szakaszok számára afféle gyűjtővasúti feladatot teljesítsen. Így olyan vasúti kapcsolat alakulna ki, amely lényegében az egykori Déli Autópálya (1990) nyomvonalán haladva, Budapest kikapcsolásával biztosít rövid és gazdaságos elérést észak–nyugat, valamint dél–kelet között *(2. ábra)*.
Ebben Szeged szempontjából az a legnagyobb kockázat, hogy a

Ebben Szeged szempontjából az a legnagyobb kockázat, hogy a Bécs felől Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Kaposvár és Baja érintésével Szabadkára érkező szerelvényeknek nem kell újra belépniük magyar területre, hanem Szabadka után a Senta (Zenta) és Čoka (Csóka) közötti vasúti Tisza-hídon átkelve haladhatnak tovább Banatsko Milosevo (Karlova), Kikinda (Nagykikinda), Jimbolia (Zsombolya), Timişoara (Temesvár) és Bukarest irányába. Vagyis az 1944-ben felrobbantott szegedi vasúti híd helyreállítása – a nemzetközi forgalom szempontjából – lényegében szükségtelen, s a transzverzális forgalom délről elkerüli a várost. A szegedi vasúti híd helyreállítását így immár csak egyetlen

A szegedi vasúti híd helyreállítását így immár csak egyetlen körülmény indokolhatja. Az Európai Bizottság 2011. október 19-én kiadott, COM(2011)650. számú közleményében a frissen felülvizsgált európai nagysebességű vasúti hálózat magyarországi szakasza számára az Országos Területrendezési Terv 2006-os módosításában – a többek között *dr. Balogh Tamás* által javasolt nyomvonalnak megfelelően – a Budapest–Szeged szakaszt jelöli ki. A nagysebességű vasút Szegeden ágazik el dél (Belgrád) és kelet (Bukarest) felé. Így a két főirány kiszolgálására Magyarországon elég csak egy hálózati elemet fejleszteni, ami jelentős költségmegtakarítást eredményez, ugyanakkor – nem mellesleg – az utolsó maradék esélyt jelenti arra, hogy Szegeden valaha még vasúti áthidalás létesüljön a Tiszán.

Perjés Tamás
COWI Magyarország Kft., közlekedési igazgató

Azaz:
http://www.sinekvilaga.hu/documents/archive/Sinek_Vilaga_2012_2.pdf
Az 1850-es térkép jól mutatja a szegedi vasúti híd funkcióját, miszerint ez a temesvári vasút hídja volt már a kezdettől fogva:



http://real-j.mtak.hu/10768/11/Kozlekedestudomanyi_2003_11.pdf
Szeged és Temesvár mai kapcsolatait jól jelzi azt, hogy menetrend szerinti, nap buszjáratból egyetlen egy sincs Szegedről Temesvárra!
dr. Balogh Tamás javaslatához kell vasúti híd Szegednél!
Nyilvánvaló: a szegedi vasúti híd csak akkor kell, ha a Szeged-temesvári kapcsolathoz vasút is kell!
A gondolkodás már ezen a téren is előrehaladt, mert MÁVTI tervezői megvizsgáltak két lehetséges nyomvonalat: a Szeged-Nagykiknda-Temesvárit és a Szeged-Nagyszentmiklós-Temesvárit.
http://real-j.mtak.hu/10768/11/Kozlekedestudomanyi_2003_11.pdf
A Szeged-Makó tram-train szerintem egy kényszerszülemény, ezért emiatt sem kell vasúti híd Szegedre!
A két város forgalma töredéke a Szeged-vásárhelyinek és még ott is nehezen igazolható a megtérülés. Szeged és Makó között a vasúti pályát lepusztultsága miatt már nem felújítani kellene, hanem a régi elbontása után teljesen újjáépíteni, egyes vasútállomásokat új helyen újraépíteni, a többit alaposan felújítani is feladat lenne, mely természetesen alaposan emelné

a költségeket és rontaná a rentabilitást. Ráadásul a 43 sz. főúton járó buszokkal nyújtott szolgáltatási szintet sem tudná még ezután sem elérni.
Arról sem szabad megfeledkezni, hogy Szeged és Makó között szinte nulla a teherforgalom, a személyszállítás lebonyolítható pár busszal. **Erre a semmire már ma ott van ugyanebben a közlekedési folyosóban a 43 sz. főút is és az M43 autópálya is, melyeken már ma is igen nagy a kihasználatlan kapacitás. Ugyan miért kellene még ide egy kapacitásnövelő vasút is?**
A makói tram-train bevetése finanszírozási kényszer szüleménye volt, tehát egy valódi kényszerhelyzet. A városnak csak közúti híd kellett már akkor, de nem volt pénze. Kénytelen volt az EU-hoz fordulni, ahonnan kapta: csak vasúti hidat hajlandó finanszírozni. Ez az oka a közös közúti-vasúti hídnak! Mára azonban ez a kényszer elmúlt, mert a Kormány a modern városok program keretében ad Szegednek pénzt. Szerintem sajnos a tohonya előkészítési, döntési folyamat képtelen az új helyzethez igazodni, és ha nem tudunk észhez térni, megszületik Szeged új műszaki szörnye, ez az öszvérhíd.
Szegeden sajnos még mindig csak az építési költséget figyelik, pedig egy létesítmény élettartam költségében sokszor sokkal nagyobb a fenntartási és üzemeltetési költség. Vajon ki fogja fenntartani és üzemeltetni a Szeged-makói új vasútvonalat? A szegény MÁV? A szegény Szeged, mely már a városi villamos-felújítás hasonló költségeit is csak nagyon nehezen tudja előteremteni? Kell Szegednek egy újabb púp?

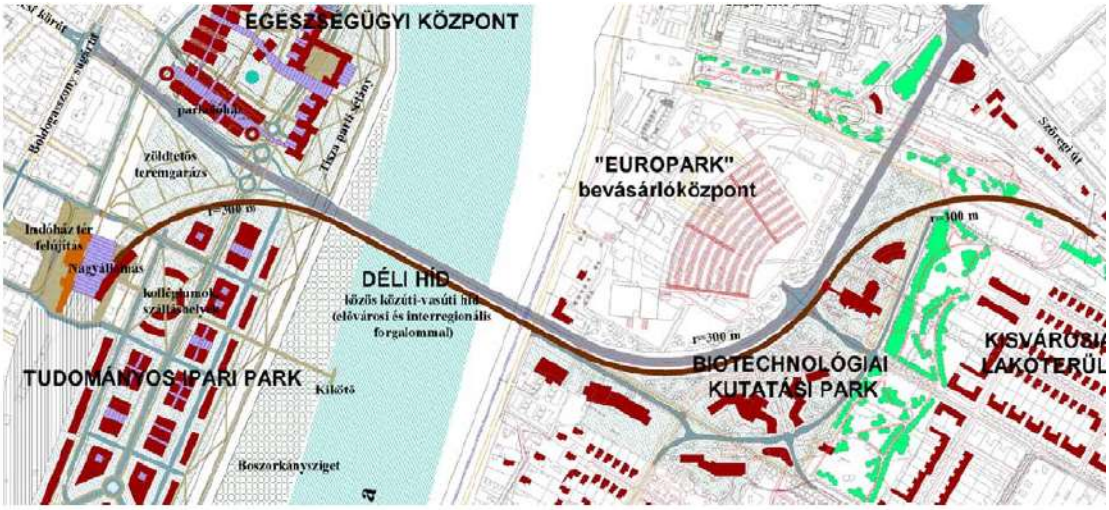
<u>A második ideológia - Firbás György úré, 2018-ból</u>
Az előzőhöz hasonlóan ő is egy kelet-nyugati fejlesztési tengelyt javasol Szegednek, mely a Gyékényes-Kaposvár-Dombovár-Baja-Szabadka-Szeged-Hódmezővásárhely-Békéscsaba vonalra épül, különösen is kiemelve ebből a Baja—Kiskunhalas-Szeged-Hódmezővásárhely-Békéscsaba szakaszát.
Ő is nagyon fontosnak tartja a román-olasz vasúti tranzitforgalom Szegedre csábítását, hogy ezáltal a felújítandó magyar vasútszakaszok végre megtérülők lehessenek.
Számít a bajai új Duna-hídra, az ottani élelmiszeripari fejlesztésekre, a kiskunhalasi konténer-terminálra (mely a Budapest-belgrádi vasútvonal egyik állomása lesz), a szegedi egyetemre, Vásárhely, Békéscsaba dinamizmusára, szerinte természetesen Szeged vezénylete mellett.
Vonalára a román vasúthálózat az Arad-Lökösháza vonalon kapcsolódhatna.
http://cvu.hu/2018/10/29/varosfejlesztes-szegeden-ja-az-nincs/?fbclid=IwAR2f_WxErfb2L0pEDRFqJzl9Qme9q_FdO4xEgJiKts1XY9t7u2iJvS0-cNU
Javaslatához nem kell vasúti híd Szegednél!

<u>Már csak annak eldöntése vár a szegediekre, hogy kell-e Szeged belvárosának a vasúti román-olasz tranzitforgalom, mely egyszerűen a tehervonatok sokaságát jelenti?</u>
Mint a fentiekből egyértelmű, Szegedet a jövőben el fogják kerülni a vasúti fővonalak.
A mellékvonali fejlesztési szakaszocskáknál (Baja-Békéscsaba) pedig nehéz a megtérülést bizonyítani. Mindkét prognoszta ezért ide, Szegedre akarja bevezetni a román-olasz vasúti tranzitforgalmat. De kell ez ide?
A kérdés az, hogy vajon tényleg kell-e ez Szegednek?
Mivel ma sajnos szóba sem kerül a Szeged-temesvári kapcsolat sem és a nagysebességű vasút magyar szakaszának építése sem, szerintem MOSTANSÁG nem kell a vasúti híd Szegednél.

Tessék szíves a következő kép feliratait megnézni:

- egészségügyi központ,
- tudományos ipari park (magyarul: oktatási és kutatási intézmények, melyhez jól illene a megváltozott funkciójú, szomszédos volt Nagyállomás),
- biotechnológiai kutatási park (magyarul: egészségügyi és mezőgazdasági kutató intézetek),
- kisvárosi lakóterület.

Valóban ezek mindegyike akkor lesz a legeredményesebb, ha benyomjuk közéjük a román-olasz vasúti tranzit teherforgalom tehervonatait a kis sugarakon nyikorogni, dübörögve, csattogva zajt kelteni?
Más lenne a helyzet, ha ezek meglévő kényszerek lennének, de itt minden új! Mivel mindenre van példa, még az is lehet, hogy valami hasonló van a világban. De ott alkalmazkodhattak a meglévő kényszerekhez, de itt MINDEN új lenne!
Kis híján még majdnem a szegedi hídfőbe került a Mars téri autóbusz állomás is! Ez van, ha egy őrület beindul.



3.2. ábra. A Szabályozási tervben szereplő vonalváltozat [Új Lépték, Relief Plan 2006]

(szakirodalom: A))
Manapság a szegedi Déli-híd a Nagykörút vonalában metszené a Tiszát. Ez a pont kb. 5-1 percre van a szegedi klinikáktól, és kb. 10-15 percre a város főterétől, a Széchenyi tértől. Megállapítható, hogy a vasúti híd Szeged belvárosában épülne meg.
A hídra menő tehervonatot nyugatról és keletről végig Szeged határán okoznának kellemetlenséget a híd előtt, majd a híd után elkapnák ugyanígy Újszeged, Szőreget. Ez már valóban nagy hatásterület lenne. Kell ez nekünk?
Nem tűnik ez inkább agyrémnek? Nem hiszem, hogy beleillik ebbe a környezetbe a tehervonatok tömege! A szegedi bálvárosba behozott tehervonatok tömege túl nagy ár azért, hogy ezek a vasúti vonalszakaszok megtérülők legyenek! Szegednek ebből ÖSSZESSÉGÉBEN csak kára származna.

<u>Tisztelet illeti</u>
mindazon vasúti mérnököket, akik Szeged közlekedéséért bármit is tettek! Így azokat is, akik a mai helyzetet előállították, azaz helyzetbe hozták, helyrehozták a Nagyállomást Szeged-Rókus állomással szemben. A lelkiismeretével mindenkinek magának kell elszámolni.
A tapasztalat az, hogy bármelyik mérnöki feladatnak mindig többféle megoldása van. Ha választani kell a Nagyállomás és Szeged-Rókus állomás között, akkor elkerülhetetlen a választási kényszer. Teljesen természetes az, hogy ez megosztja a mérnökséget is. Érthető az,

hogy akik évtizednyi munkát áldoztak a Nagyállomás érdekében, nem várható el Szeged-Rókus támogatása. Biztos vannak olyanok is, akik szerint nem kell itt semminek sem változni.
Sokaknak lehetnek vágyálmaik és ennek megfelelően húzogatják vonalaikat. **Én inkább a pénzt figyelembe vételét tartom mindennél fontosabbnak**. Őseink is igyekeztek profitot termelő vasutakat építeni. Érdemesnek tartom az eredeti gondolathoz való visszatérést. Lehetnek, akiknek az adófizetők pénze a legolcsóbb pénz.
Megdöbbentő – és a társadalom becsapása - az, ha a gazdaságossági, megtérülési számításokat ma úgy lehet csűrni-csavarni, hogy azok inkább egy bűvészmutatványhoz hasonlók, és azokkal bármi alátámasztható. Ha egy beruházás megtérülése már egy adott beruházási összeg esten is nehezen igazolható, akkor szerintem kizárható az, hogy az összeg többszörösére emelkedése ellenére is a beruházás a profitképes.
Sajnos vannak olyan beruházások, melyeket a beruházó nem valósítana meg, ha azt a magánvagyonából kellene finanszíroznia, mert a valóság a számára is nyilvánvaló, de más a helyzet, ha az adófizetők pénzéről van szó.
Néhány esetben nem zárható ki a szavazatvásárlás jelensége sem, mivel sajnos a politikum a világon mindenbe belegázol. A szegedi vasúti helyzet – nagy kárára - egyetlen 4 éves ciklus alatt megoldhatatlan. A távlatos gondolkodásnak pedig árt életünk 4 éves ciklusokba tördelése.
A pénz tisztességes bevonása a döntési folyamatba meggyorsítaná és leegyszerűsítené a folyamatot! Tartok tőle, hogy sok esetben nem véletlenül marad ki, nehogy kiderüljön valami kedvezőtlen dolog.
A szakirodalom előbbiek szerinti áttekintése után elképzelhetetlen az, hogy a saját véleményemet ne írjam le, akkor is, ha én Szeged-Rókus helyzetbe hozásával értek egyet.

Az összefoglalóm, mely alábbi pontjainak újragondolását szeretném kérni a tisztelt szegediektől

Szeged vasútvonalaira, vasútállomásaira fogadjuk el a város 1952-es fejlesztési tervének elveit, szándékait:

1. **Minél előbb, minél gyorsabban visszatérni a 2002. I. 29-i megállapodáshoz, és újragombolni ezt a ködmönt! A többi már ennek egyszerű következménye.**
2. **A város főpályaudvara a Szeged-Rókus vasútállomás legyen**. Ez az állomás fogadja és indítsa a budapesti vonatokat is. A főváros e helyről a mainál kisebb menetidővel lesz elérhető.
3. Az 1952-es vázlat közútjaival már nem érdemes foglalkozni, mert a város úthálózata a két autópályával, a nyugati elkerülő úttal és az egyéb új utakkal teljesen átalakult. Ezen utak már átvették a vázlaton lévő utak szerepét. **A vázlat „új”útjainak nagy része már okafogyottá vált.**
4. A **mai Nagyállomás kapjon új funkciót**, mert remek megjelenése sok kiváló új funkció viselésére alkalmas, pl. átkerülhet az egyetemhez, mivel a környezetében már vannak egyetemi intézmények.
   Ez sem lenne szokatlan megoldás Szegeden, hiszen a vasút egyik legnagyobb épülete ma a szegedi egyetem egyik főépülete:
   „A Vasúti Leszámító Hivatal impozáns nagy épületét 1912-ben avatták az akkori Szukováthy téren (ma Ady tér) …. A hivatal 1925. évi Budapestre helyezése után az

épületet a Kolozsvárról Szegedre menekített egyetem kapta meg és az egyetem használja jelenleg is.” De már van más is:
A MÁV eladta, átadta a Vagyonkezelőnek a Boldogasszony sgt-i hatalmas épületét is, bár itt érdemi funkcióváltás nem történt. Ez ma már inkább egy városi kollégium, 230 körüli diák számára.
http://real-j.mtak.hu/10768/11/Kozlekedestudomanyi_2003_11.pdf

A vasútállomás fölhagyása nem először fordul elő Szegeden!

1854-ben adták át a Cegléd-Szeged vonalat; a Ballagi-tó (a mai rendező pályaudvar) helyén emelték az állomás épületét, amely mindössze öt és fél évig működött. 1859-ben adták át az állomás mai helyén épült második épületet. (A jelenlegi épület 1902-ben készült Pfaff Ferenc tervei alapján.) A Tisza-parton teherpályaudvar is létesült, így a folyami és vasúti áruszállítás összekapcsolódhatott. (5. ábra)

Szeged, várostörténeti atlasz 2014.

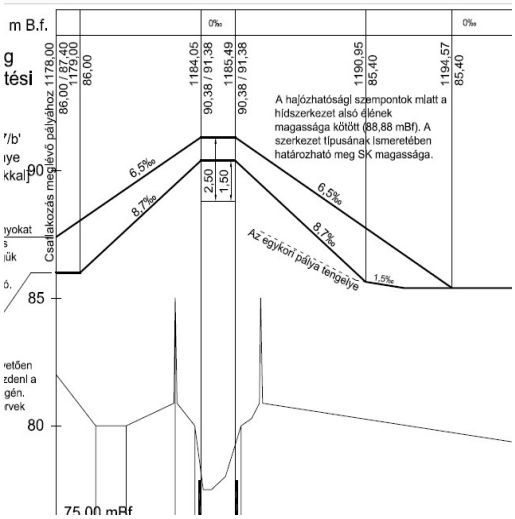
Mint már említettem, az első állomás a mai rendezőpályaudvar helyén volt. Ez a kedvezőtlen, távoli elhelyezés, a nagy távolság és az oda vezető közutak feneketlen sara miatt nagyon megbénította a vasut forgalmát és nem elégítette ki a közönség igényeit. Ezért határozták el a vasut építésének folytatásakor, hogy a személy- és teherpályaudvart minél közelebb kell hozni a város központjához. Ez a kívánság és a Tisza-híd közelsége tette szükségessé azt, a város további fejlődésére és a pályaudvarok jövőbeni fejlesztésére, bővítésére is rendkívül kedvező megoldást, melyre fejtegetéseim során később még bővebben ki fogok térni, hogy egy központi egyesített állomás helyett három pályaudvar épült: Rendezőpályaudvar, Személypályaudvar és Tisza-teherpályaudvar. A személy p.u. Szeged-rendező és a Tiszahíd között, ez utóbbinak közvetlen közelében, irányát tekintve pedig a Tisza partjával csaknem párhuzamosan épült. A Tiszahíd közelsége maga után vonta azt, hogy a személypályaudvart rendkívül magas töltésen kellett megépíteni, ami nemcsak az eredeti építési költség növelését, de a későbbi bővítések megdrágítását is maga után vonta, sőt ha a személypályaudvar a mai helyén fog véglegesen maradni, akkor ennek a pályaudvarnak további bővítése, széles szigetperronok létesítése, új vágányok építése is nagy költségekbe fog kerülni.

(szakirodalom: B))

Az egyes pályaudvarok átengedésére európai példák is vannak, mind pl. Párizsban, mind Madridban.

5. **A Nagykörút folytatásában elképzelt Déli-híd csak közúti híd legyen**, 2*2 sávos közúti pályával, széles kétoldali kerékpárutakkal, gyalogjárdákkal. Az új híd magassági helyzetét annak figyelembe vételével kell meghatározni, hogy miféle hajózás, miféle méretű hajók előfordulására kell készülni, mi jósolható a jövőben a Tiszán, és nem egy elavult előíráshoz igazodva! Nem kellenek műhegyek Szegedre! A vasúti-híd hosszmetszete a következő ábra, melyen a magasságokra érdemes odafigyelni, mert a közúti híd is közel ezen a magasságon lesz. A Tisza feneke kb. 77 mBf. szinten lehet, a körtöltések teteje kb. 85 mBf-i magasságúak. A szintkülönbségük kb. 8 m.

A híd felkerül 91 m-re, mely a 86 mBf-i terepmagasságnál 5 m-rel lesz föntebb. Nem csak a vonatnak, hanem a biciklisnek is gondot fog okozni a nagy esésű emelkedő, mely várhatóan 6,5-8,5% közötti lesz. A nagy magasságba emelt hidat a terv a hajózási űrszelvénnyel indokolja. **Na, itt nem mindegy, hogy alatta Duna-tengerjáró hajót, vagy sétahajót képzelünk el.** A mértékletesség olcsóbbá tenni a hidat.



6. **Az új vasúti híd csak akkor készüljön el, ha a temesvári irány szükséglete valóssá válik**.
7. **A vasút híd helye az 1934-es javaslat, vagy az 1952-es városfejlesztési terv szerinti hely közelében legyen.**
8. A Déli-híd mai tervében az újszegedi hídfő és a szőregi állomás közötti területet az új a hídról lejövő, magas töltésen lévő út és vasút szétdarabolja, többnyire nehezen használható földfecnikre. A módosított vasúti hídhellyel a helyzet sokat fog javulni, az említett értékes újszegedi terület a városrészhez méltó módon lesz felhasználható.
9. A villamos ne kanyarodjon be az Indóház térre, hanem menjen egyenesen tovább a Boldogasszony sugárút fojtatásaként a Bem utca felé, a volt laktanyák felé, az ottani egyetemi intézetekhez.
10. A Szeged-rendező és a Nagyállomás közti magas töltés – melyen most vágányok vannak - legyen elbontva, és álljon vissza Alsóváros és a Tisza régi kapcsolata, szűnjön meg a magas töltés, mely falként választja ma el Alsóvárost a Tiszától.
11. **A volt Tisza-pályaudvar területe kerüljön a városhoz**, azon telepítsenek ligetet, erdőt, legyen Szeged városligete, amíg oda illő épületek (nem áruházak!) építésére nem nyílik lehetőség. Már a kezdetben kiépíthető lenne ott az egyetem korszerű vízi sportterülete a Tisza partján.
12. **A buszpályaudvar a Mars térről kerüljön ki a Szeged-Rókusállomás mellé**, felhasználva a SZVSE pályáját, az Izabella-híd alatti aluljárót, a rókusi állomás szabad területeit, a pláza melletti szabad területeket. Az M5 autópálya a várostól nyugatra, az M43 autópálya pedig északra megy el a város mellett. Az ezeken Szegedre érkező buszok az autópálya csomópontokon térnek le a város felé az autópályákról. Ezen autópálya csomópontokhoz a szóba jöhető autóbusz állomáshelyek közül legközelebb a Rókusi állomás melletti helyszín van. A Diesel-motoros buszok így keveregnek legkevesebbet a város úthálózatán, ahol a buszok elektromosra lesznek cserélhetők.
13. Minden, az előbbiekkel ütköző fejlesztést, tervezést, építést azonnal le kell állítani.
14. **Abba kellene már hagyni a városi vasúthálózat amatőr döntéshozók általi káros barkácsolását, és végre teret kell adni a vasúti mérnökök szaktudásának!**

Szeged, 2018. november 23.

Szakirodalom a dolgozatban megadottakon túl:

A)



Szeged - Szőreg BME tanulmány.pdf

B)



IMG_20181122_0001.pdf