Pálffy-Budinszky Endre szegedi, vasúthálózat-fejlesztési elképzelései

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

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

Szeged két legnagyobb, leghíresebb mérnöke: Vedres István és dr. Pálfy-Budinszky Endre.
Az elsőként említett mérnök már az 1800-as évek elején tudta, sőt még le is írta, hogy az árvíz ellen nem a gátak rendszeres emelésével kell védekezni, hanem az árapasztó csatornával. Erről korábban már részletesen írtam. A mai vízügyi „tudósaink” mégis a gátak emelgetésével vannak elfoglalva. Érti ezt valaki?
A másodikként említett pedig megtalálta, leírta Szeged elhibázott vasúthálózatával szembeni legkedvezőbb, optimális vasúti hálózatát. Tartok attól, hogy több évtizedes munkásságát még a MÁV fővárosi mérnökei sem ismerik, nemhogy a szegedi társadalom!
Mindkét területen óriási a ködösítés, a mellébeszélés. Az ügyek pedig mindkét esetben gyógyulás helyett fekélyesednek.

Mivel a szegedi társadalom sajnos kezdi elfeledni dr. Pálfy-Budinszky Endrét jöjjön egy kis életrajz.



https://www.google.com/search?q=p%C3%A1lfy-budinszky+endre&sxsrf=AOaemvKUn7p1kNtclNKLtc_U6htpm9b7Ng:1637678717362&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwi9-tDR3K70AhWWr4sKHQ2zCUEQ_AUoAXoECAEQAw&biw=1920&bih=969&dpr=1#imgrc=xS2YMgO4RNobfM

(1902-1968)
általános mérnök, jogász,
Szeged város főmérnöke

„1902-ben született Budapesten. Lengyel származású édesapja is építész volt, Kolozsvár tiszteletbeli főépítésze. Nagyapja Pálfy Ferenc, az 1879. évi árvíz idején Szeged polgármestere, majd a város újjáépítésének elkötelezett harcosa.”
„… a nyolcosztályos gimnáziumot már a szegedi Dugonics András piarista iskolában fejezte be. Egyetemi tanulmányait a budapesti Műegyetemen végezte, általános mérnöki diplomáját 1926-ban szerezte meg.”
„A szegedi városházán kapott állást, ahol közel 40 évet dolgozott. Már fiatal mérnökként is részt tudott venni a városrekonstrukció második szakaszában, melyet a nagy építkezések

(Fogadalmi Templom, Püspöki Palota, Papnevelő, klinikák), és a korszerű városrendezés jellemzett (Dóm tér kialakítása). Városi mérnökként, majd főmérnökként munkaköre átfogta a város műszaki feladatainak gyakorlatilag teljes vertikumát: városrendezési programok, tervek készítése, telepítési, vízrendezési, csatornázási, útépítési feladatok végrehajtása. Társszerzőként dolgozta ki „Szeged szabad királyi város városfejlesztési programja" (1941), majd „Szeged törvényhatósági joggal felruházott szabad királyi város művészi kialakításának terve" (1943) című munkákat. A Szabadka rendezésére kiírt országos tervpályázaton 1943-ban I. díjat nyert (Pozsonyi Zoltánnal)."
„Munkája mellett beiratkozott az akkor frissen odatelepült Szegedi Egyetem Jogi Karára, ahol jogi diplomát is szerzett."
„A II. világháború alatt behívták katonai szolgálatra, ahol mérnök-zászlós rendfokozattal szolgált. Szovjet hadifogságba került, csak 1946 őszén tért vissza Szegedre, ahol visszakapta állását a Városházán, majd főmérnökké nevezték ki. Így aktívan részt tudott venni a város újjáépítésének harmadik szakaszában. 1964-ben „Szeged programtervvázlata" címmel vitaanyagot állított össze, amely Szeged fejlesztésének kérdéseit foglalja össze. 1965-ben nyugdíjazták, de utána is tevékenyen részt vett – a Szegedi Tervező Vállalat keretében – a szegedi agglomeráció általános rendezési tervének készítésében, melyet temetése előtt két nappal hagyott jóvá a városi tanács."
https://urbanistak.hu/palfy-budinszky-endre/
A továbbiakban a teljes neve kiírása helyett PBE-nek rövidítve írom a nevét.

A téma szempontjából rendkívül fontos volt együttműködése Koren Emillel, aki akkoriban vasúti mérnökként dolgozott, mint a MÁV főfelügyelője, majd a szegedi igazgatóhelyettese. Valószínűen alapvetően befolyásolta PBE nézeteit. Vasúti szakemberként ő mondta ki a korabeli szegedi vasúti híd halálos ítéletét, mely hatott PBE-re. Valamikor ez a híd európai hídépítési mintának számított. Kijelentése miatt nagy volt az akkori megdöbbenés is. De érvelése mérnöki, tehát logikus:
„A (vasúti - RM) hidat meg kellene erősíteni (a nagyobb súlyú vasúti kocsik megjelenése miatt – RM), vagy át kellene építenünk. A megerősítés a különleges szerkezet miatt nem gazdaságos. Az átépítés ugyancsak a különleges szerkezet miatt csakis egy teljesen új hídból állhatna új pillérekkel. A régi hídból tehát semmit sem lehetne felhasználni az új hídhoz. Ha már egy új hidat építenénk, azt a hajózás miatt sokkal magasabbra kellene építeni (valószínűen az időközben megemelkedett árvízi szint és a nagyobb hajók miatt – RM): tehát a pályaszint nemcsak a hídra vezető nyílt vonalon, hanem, ha a híd a mai helyén maradna, a személypályaudvaron is. Ez óriási átalakításokat és nagy költségeket vonna maga után. A hidat tehát máshová kellene építeni. Ennek az új hídnak a helyéül önként kínálkozik a rendező pályaudvartól Kiskundorozsmáig terjedő egyenes szakasz vonalnak a meghosszabbítása, esetleg ettől való némi eltéréssel. Ezen a helyen a Tisza áthidalásának nem volna lényegesebb akadálya." „Elgondolásom szerint a személypályaudvar ebben az esetben fejállomás volna a jelenlegi helyén, … , később körülbelül a Liliom utcáig , sőt a József főherceg térig el lehetne vele menni, ahol a polgári iskolai tanárképző …, a női klinika, …, a gyermekklinika épületei már most is díszes és Szegedhez méltó keretet adnának az előtérnek." „Egy új vasúti híd építésénél felszabadulna a jelenlegi vasúti híd s azt a sokkal kisebb igénybevételt jelentő közúti kocsi és gyalogos, esetleg villamos vasúti forgalom céljaira lehetni még hosszú évtizedeken át felhasználni."

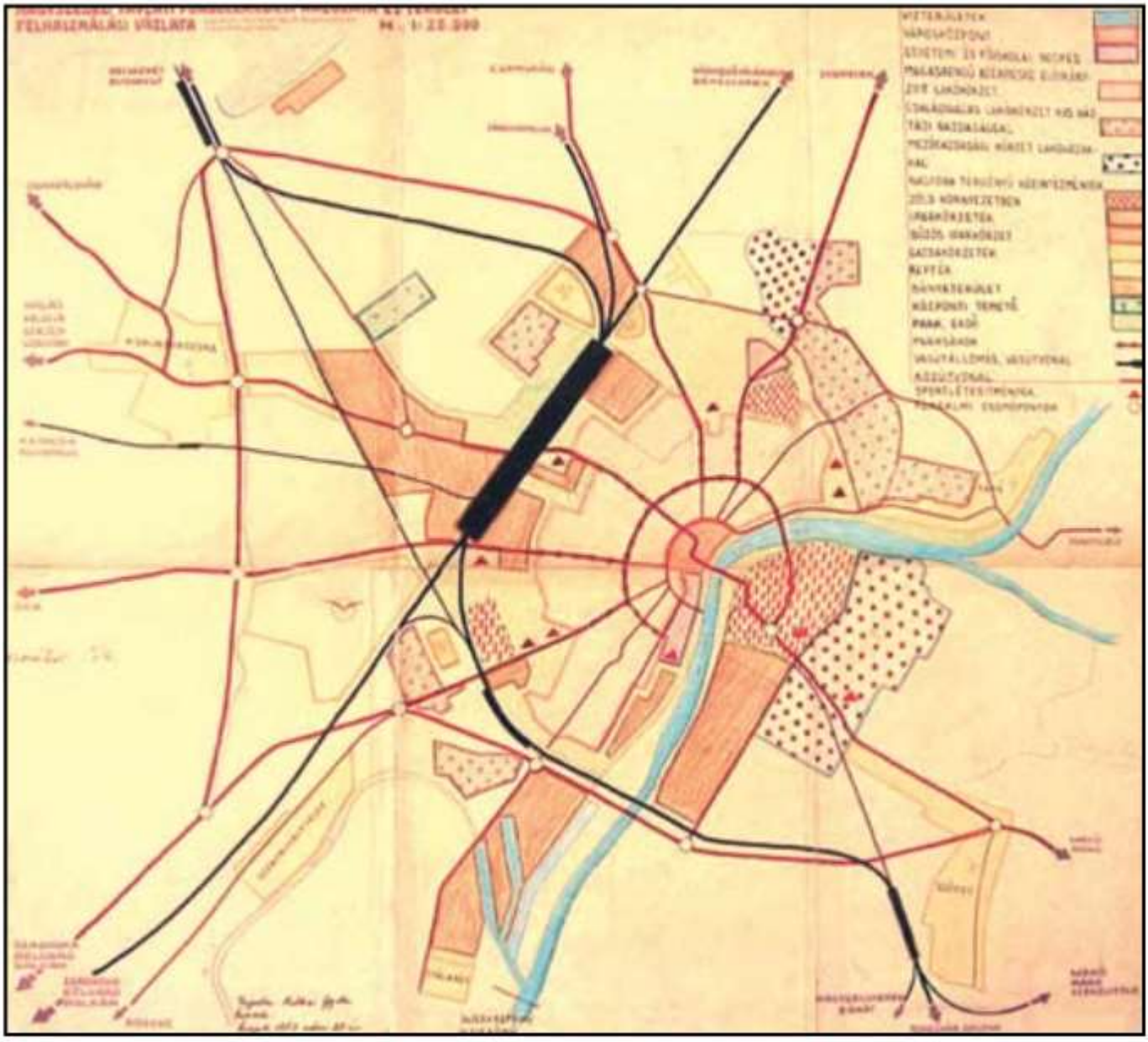
A másik lényeges vonás a várost újjáépítő Lechnerék tényked

„Azt azonban már nehezen bocsátotta meg Koren vasútigazgató úr a várost újjáépítő Lechneréknek, hogy az 1879-es árvíz utáni újjáépítési „… Lechner-féle városszabályozási terv … egy szóval sem emlékezik meg a vasutakról.” Továbbá: „… a királyi biztosság … 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 … 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 vasúti hálózatukat és pályaudvaraikat.”
Bővebben itt olvashatnak az érdeklődők. A Somogyi könyvtár anyagában ezek megtalálhatók.
[5] Koren Emil (MÁV mérnök-főfelügyelő): Szeged város vasúti-, vízi- és légiközlekedésének kérdései a városrendezéssel kapcsolatban, 1934.
[4] Dr. Pálfy-Budinszky Endre (városi főmérnök): Szeged fontosabb városépítési kérdései, 1938.
Mint kiderült Lechnerék vasúti mérnököket sem – mint ahogy közúti vénájúakat sem - alkalmaztak a ténykedésük során. A következmények mára láthatók.

<u>Milyen vasúti hálózatot képzelt el Szegednek PBE?</u>

Szeged, Várostörténeti Atlasz, 2014-ben jelent meg. Ennek egyik fejezete a Szeged topográfiája a 20. században, melyet Takács Máté építészmérnök úr írt. Ő többek között közreadta a PBE-féle elképzelést. Mivel az atlaszban nem utalt PBE-re 2021. IX. 23-án érdeklődtem nála. Állítja, hogy ezt a rajzot PBE ötlete és instrukciói alapján rajzolták meg a Városháza Műszaki Irodáján az akkori munkatársai. PBE is itt volt városi főmérnök. Az információ hiteles, mert Takács Máté úr nem csak ismerője volt PBE-nek, hanem a nyugállományba vonulását követően volt szerencséje a munkatársának is lenni.

1. ábra:



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

<u>Mi PBE koncepciójának a lényege a fenti rajz alapján?</u>

Nagyon fontosnak tartom, hogy a szegedi társadalom a vasúthálózati ügyekben is tisztán lásson, átlásson a ma tapasztalgató őrült vélemény kavarodáson. Kéretik a fekete színű vonalakt nézni!

1. 1/A)
   Szegeden csak egyetlen vasúti pályaudvart hagyott meg. Koren mérnök úr nézetét fogadta el, amely szerint egy 300 ezernél kisebb városnak, mint éppen Szegednek, egy is bőven elég. Csak a korabeli anyagi érdekek miatt született, épült sajnos kettő. Ez természetesen egyenértékű volt azzal, hogy a mai Nagyállomást megszüntetni

javasolta. Az az épület ugyanis 1902-ben, tehát még Trianon előtt készült el. A csonka Magyarország számára tehát túl nagy méretű lett. Trianonnal elvesztette jelentőségét!
1/B)
Ráadásul az induláskor átmenő rendszerű volt, majd a határváltozások, a vasút térvesztése miatt csak fejállomás lett, azaz egy vasúti zsákutca vége.
1/C)
2006-ban újították fel, ezzel a MÁV és így a város is letette ezen épület mellé a voksot, a Rókusival szemben, azt pedig hagyták tovább pusztulni. Ezzel – valószínűen tudáshiány, információhiány miatt a MÁV a híres szegedi városi főmérnök ellen lépett! Ennek persze máig ható súlyos következményei lettek.
1/D)
Ha valaki megnézi a felújított épületet, láthatja: a felújítók nem tudtak új funkciókat belevinni, a nagy házon belül sok az üres terem, melynek nem találtak értelmes hasznosítót.
1/E)
Az állomás közlekedés szempontjából eszközváltó hely, ahol a sokféle járműről az emberek a vasúra szállnak át, és visszafelé fordítva. Ehhez azonban parkolóhelyek kellenének. A város ezt is elszabta, mert az Indóház tér Nagyállomással szembeni oldalán új lakóépületeket húzott fel, sok sok új üzlethelységgel. Dunára vizet!
Ha – ahogy akkoriban javasoltam, még az új házak építése előtt – ezek helyét hozzácsatolták volna az Indóház térhez, akkor jelentős számú felszíni parkolóhelyet lehetett volna kialakítani. Ez a lehetőség is elszállt. Nem sikerült különbséget tenni a Széchenyi tér között! Erre utal a hasonló térkövezési roham. Pedig az Indóház tér közlekedést kiszolgáló tér lenne, de ehhez elépítetlen tér kellett volna.
1/F)
Az Indóház tér ma divatos térburkolásával pedig a város kizárta a felszín alatti parkolók későbbi építését.
1/G)
Ha megszűnne a Nagyállomás épületében a vasúttal kapcsolatos funkció, aza ha a MÁV kivonulna az óriás épületből, akkor az épületet át lehetne adni a Szegedi Egyetemnek, pl. a művészeti karnak, azon belül is a zeneművészetieknek. Nekik a csöndes környezet valóságos megváltás lenne Petőfi sgt.-Kiskörúti sarkán lévő helyett, mely a város egyik legzajosabb közlekedési csomópontja.
Nem ez lenne az első ilyen váltás. Elég megnézni az Állami Operaház új budapesti Eiffel Műhelyházát, mint az új multifunkcionális létesítményt, amely korábban egy vasúti járműjavító volt.
2. ábra:





2. Megszüntette a Tisza-teherpályaudvart a Nagyállomás és a Tisza folyó között. Azóta ez megszűnt magától is a vasúti teherszállítás háttérbe szorulásával. Hasznosítását külön dolgozatomban javasoltam. Kiváló kiserdőt lehetne telepíteni a szeméttelep helyett. Másutt amúgy sincs erre hely!

3. Megerősödött nála a Rókusi pályaudvar, melyet Szeged egyetlen főpályaudvarává javasolt alakítani, persze kellene ehhez ennek egy alapos felújítása! Az állomás a Hódmezővásárhely-szabadkai vonalon van.
   A mai helyzettel szemben, amikor van egy üresen tátongó Nagyállomás és egy lepusztulásra ítélt Rókusi állomás, lenne egy egyetemi élettel megtöltött remek épület és egy szép új főpályaudvar!

   3. ábra:





„Szeged-Rókus állomáson jelenleg is az állomás 1869-es átadására épült állomásépület áll, ám a többszöri átépítés miatt gyakorlatilag teljesen fölismerhetetlen formában. A rókusi vasútállomás egyike a város legidősebb, ún. "víz előtti" épületeinek, mivel az 1879-es nagy árvíz előtt már állt. Az első Rókusi indóházat az Alföld–Fiumei Vasúttársaság építtette a Búvár-tó egy feltöltött peremterületére.”
https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged-R%C3%B3kus_vas%C3%BAt%C3%A1llom%C3%A1s

4. Teljesen új vasútvonalat javasolt a kiskundorozsmai vasútállomás és a Rókusi pályaudvar között a pesti vonatok bevezetésére, azt a pályaudvar Vásárhely felőli végébe bevezetve. Hasonlóan a vasúti híd felé.

5. Teljesen új vasúti hidat javasolt a Tiszára a kikötő környezetében a Boszorkánysziget alatt, Koren Emil MÁV vasúti tiszt javaslata alapján.
   A közúttól elválasztva, attól szeparálva. A külön közúti híd lehetőségét meghagyta a Nagykörút meghosszabbításában, a koreni elveknek megfelelően! Az új vasúti híd rákerült a Budapest-Kiskundorozsma vonal Tisza irányú meghosszabbítására. Lényegében ez lenne a korábbi temesvári vonal újjáélesztése.
   A Szeged-temesvári kapcsolat is kezdi elveszíteni korábbi jelentőségét, mivel Budapesten át, Békéscsaba, Arad érintésével Temásvárt bekötötték villamosított pályával a Nyugat-Európába, így a Budapest-Szeged –Temesvár csak egy második kapcsolat lehetne. Az ilyenre pedig már nagyon nehéz pénzt szerezni.

Szegednek nem kellett Temesvár, míg Budapest rögtön rácsapott. Szegednek nem kellett ez a vasúti kapcsolat, míg Békéscsapa rögtön belépett. Békéscsabának ez már a második helyes lépése volt a vasúti kapcsolat érdekében! Békéscsaba jó példa a vasút hatalmas városfejlesztő szerepére. Milyen kár az, hogy a szegedi vezetők ezt a hatást még mindig nem ismerik.
Szeged pedig folyamatosan lemarad.

Van még a rajzon egy közúti híd is, de ez közben Bertalan-híd néven megvalósult.
Szerepel még egy híd az új vasúti hídtól délre. Ezen akarta átvezetni azt az utat, amely az 5 számú főút Szegedtől délre menő ágát összekötötte volna a 43 sz. makói főúttal. Ez a híd elvesztette mára a jelentőségét az M43 autópálya kiépülte után.

PBE vasúti hálózatfejlesztési terve láthatóan annyira egyszerű és nagyszerű, hogy ma is megvalósítandó, sőt megvalósításra javasolható.

Minél előbb módosítani kell a szegedi közlekedésfejlesztési terveket úgy, hogy a PBE-féle elképzelés beépüljön!

<u>Hogyan korcsosult el az előbbi nagyszerű gondolat?</u>

a) 2002:
b) Orbán Viktor miniszterelnök mindenesetre azt nyilatkozta 2002 januárjában a Bartha Lászlóval lezajlott tárgyalásáról a Délmagyarországnak, hogy
két nagyobb terv fölött alkudoznak, **az egyik a vasúti híd a régi Szeged–Temesvár vonalhoz, a másik a déli közúti híd, amely bezárná Szeged gyűrűjét**. 7–10 milliárd forintba kerülnének, „és mindkettőre szükség van”. Ekkor még minden a helyén volt, de valószínűen ez az utolsó normális pillanat.
c) 2008, amikor elindultink a lejtőn:
„2008-ban Szegeden magyar–román kormányülést tartottak, szóba került a Rijeka és Constanța közötti vasúti összeköttetés és az ehhez szükséges szegedi híd.”
d) az igazság kimondásának egy pillanata, amelyre ma egyesek nem szívesen gondolnak:
Valószínűen ez közös híd – a közút és vasút együtt - használatának egyik pillanata. **Szegednek** – ezt is egy lakossági fórumon mondta el Botka – **egy közúti hídra lenne ott szüksége**, és ennek árát az idő tájt 12 milliárdra becsülték. Az EU azonban csak olyan **közúti-vasúti** híd építését támogatja, amely, mint kiszámolták, 36 milliárdba kerülne. Igaz, kapcsolódna hozzá egy Szeged–Makó elővárosi vasút, olyasféle, mint a Szeged és Hódmezővásárhely között épülő tram-train. **Ez a finanszírozási kényszer szülte megoldás – amelynek árát nagyrészt az unió, de rajta keresztül nyilván az adófizetők állnák …”**
Ez az a pillanat. amikor a mérnöki logika megbicsaklik és a helyét átveszi a pénzügyi KÉNYSZER. Sokak nem szívesen hallják a valóság említését és úgy tesznek, mintha a közös használatú híd mérnöki gondolat eredménye lenne. Megjegyzem: a szegedi mérnökök korábban SOHA nem terveztek Szegedre közös használatú hidat, átnézve a korábbi városfejlesztési terveket.

e) „A nyilatkozatokból leszűrhető, hogy a város és a kormány oldalán sokan nem bánnák, ha a közúti híd megépítése után egy alaposabb vizsgálat azt az eredményt hozná, egyelőre mégsem tanácsos a vasúti hídhoz hozzáfogni.”

https://magyarnarancs.hu/belpol/inkabb-epuljon-alagut-a-tisza-alatt-avagy-mikorra-keszulhet-el-a-szegedi-harmadik-tisza-hid-239775

f) Ki az, aki büszkén magára vállalja a közös használatú híd „nagyszerű” ötletét? Őt dr. Balogh Tamásnak hívják. Szakmája szerint nem mérnök, hanem jogász, mégpedig társadalombiztosítási szakjogász. A szegedi jogi karon nagyon bátor jogászokat képezhetnek, ha még a hídépítési ügyekben is illetékesnek érzik az itt végzettek magukat. Valószínűen nincs egyedül, de eddig csak ő büszkélkedett így a tettével. Az egyik cikkéből idézek:

„A két világ-háborút követő gazdasági-politikai átalakítások nyomán tehát Szeged minden nemzetközi vasúti fővonali kapcsolatát elvesztette.” Azóta is ebben a posványban élünk. Nemzetközi vasúti kapcsolat nélkül pedig Szeged fejlesztése el fog akadni!

„A vonalakat megszakították és a kapcsolatokat a mai napig nem állították helyre. A korábbi fővonalakról a forgalom átterelődött más vonalakra, s a korábbi vonalak jelentősége jelentősen visszaesett vagy éppen teljesen megszűnt. Nemzetközi piaci pozícióit és szállítási kapacitásait Szeged azóta sem tudta visszaszerezni.”

„A másik – szintén részben épp **a jelen tanulmány szerzőjének kezdeményezésére** – a város sugaras-gyűrűs szerkezetét kiteljesítő, a Bécsi körút és a Temesvári Körút között hiányzó körút-szakaszon, a 172,35 fkm szelvényben felépítendő közúti Tisza-híd nyomvonala mellett, vagy a közúti híddal közösen építené fel (közös pilléren elhelyezett külön közúti és külön vasúti pályalemezzel épített közös közúti-vasúti hídként).”

„A felmerülő költségekre és a városszerkezet változására tekintettel Szeged Város Általános Rendezési Terve nem is számol a vasúti híd eredeti nyomvonalon történő helyreállításával. Sőt, az Általános Rendezési Terv az eredeti nyomvonaltól 400 méterre délre a Bécsi körutat és a Temesvári körutat összekötő körút-szegmentum kiépítésével és (a jelenlegi Oldal utca és Kertész utca tengelyében) a körút forgalmát elvezető új közúti Tisza-híd felépítésével számolt (ezt módosították – mások mellett **a jelen tanulmány szerzőjének aktív közreműködésének hatására – 2006-ban kombinált közúti-vasúti hídra).”**

Hiszen 2001-ben még ez volt a koncepció, ezt fordította fel Balogh úr javaslata:

4. ábra:



Ekkor még külön szerepelt az új közúti híd a Nagykörút folytatásában és az új vasúti híd a medencés kikötő, a Boszorkánysziget után!

„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.”

Látható, hogy a tervezők képesek bármit lerajzolni, bármit a megrendelő Város megrendel!”

https://szegedpanorama.blogspot.com/2016_01_03_archive.html

Így jár egy város, amely ma nem foglalkoztat városi főmérnököt, amely elveti a remek mérnöki javaslatot, majd belesodródik egy olyan csapdába, egy jogi-pénzügyi katyvaszba, ahol a nagyszerű jogászok, pénzügyesek kaparintják meg a döntési posztokat. Ki lehet ebből mászni?

Miként is épülnek az új hidak?

A 2021-ben elkészült komáromi új közúti híd a Dunán a jóval korábban épült vasúti híd mellett! Mégis támogat önálló közúti hídépítést az EU? Biztos, hogy jó helyen tárgyalt velük annak idején a szegedi küldöttség?
Hidak EGYMÁS MELLETT, DE KÜLÖN! nem építették rá az egyiket a másikra.

5. ábra:





6. ábra:

A dunaföldvári Duna-híd, ahonnan nemrég levették a vasutat, így a régi közösködés megszűnt, a híd csak közúti forgalmat visz.





De milyenek épültek a megyénkben?
A Csongrád-Szentes közti új közúti híd, hátterében a régi vasúti híd, mely sokáig vitte a közúti forgalmat is. Megint két független híd létesült.

7. ábra:



8. ábra:

Az algyői közúti híd és mellette KÜLÖN az algyői vasúti híd.





9. ábra:
A makói hidak, egymás mellett a közúti és a vasúti, DE KÜLÖN!



Talán mindezeknek volt oka! Érdemes lenne az okokat feltárni, és megérteni, figyelembe venni! Eleink igyekeztek a kétféle üzemmódot a lehető legnagyobb mértékben elválasztani, elkülöníteni, melyre minden bizonnyal jó okuk volt.

<u>A közös használatú híd ma már ismert bizonytalanságai</u>

1. Ha az EU ennyire értelmetlen feltételhez köti a segítségét, azaz csak akkor ad pénzt, ha a hídon a vasút is átmegy, miért akarjuk ezt a pénzt felhasználni. Miért nem minősítik az illetékesek ezt előnytelen pénzfelhasználásnak? Egy tiszai kétszer kétsávos közúti híd járdákkal, kerékpárutakkal nem arany áru. Főleg nem az, ha az élettartam alatti költségkülönbségét kiszámolná valaki először csak közúti hídra, másodszor közös

közúti-vasúti hídként. A társadalom akkor járna jól, ha a hidat teljesen magyar pénzből, vasút nélkül építenék meg. E híd költsége egy pesti átlagos beruházásértékhez képest egy semmi, egy morzsányi.

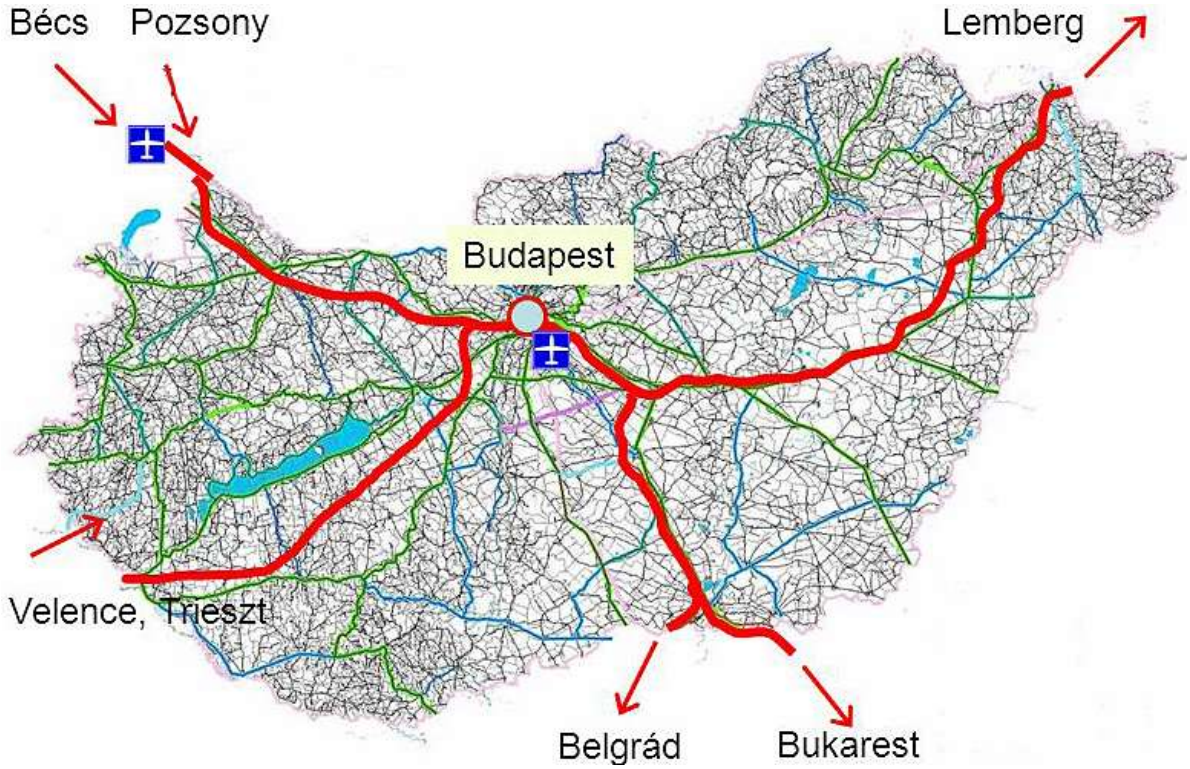
2. A MÁV hálózatfejlesztési elképzeléseit mutatja az alábbi ábra:
   10. ábra:



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

   Látható ezen az, hogy nincs olyan tervezett vasútvonal, vasúti fővonal, Szeged térségében, amelyhez vasúti híd kellene a Tiszán! Nem lenne egy értelmetlen, luxus beruházás, ha mégis vasúti hidat építenének?

3. Létezik az ún. nagysebességű vasútnak, az ún. NSV-nek, (amelyen a vonatok sebessége minimum 250 km/óra; jelzem, ma a Szeged-budapesti ún. intercity vonatok átlagsebesség majdnem 90 km/óra. Nevetséges!) egy elképzelt magyarországi hálózta is, mely jelenleg:
   11. ábra:



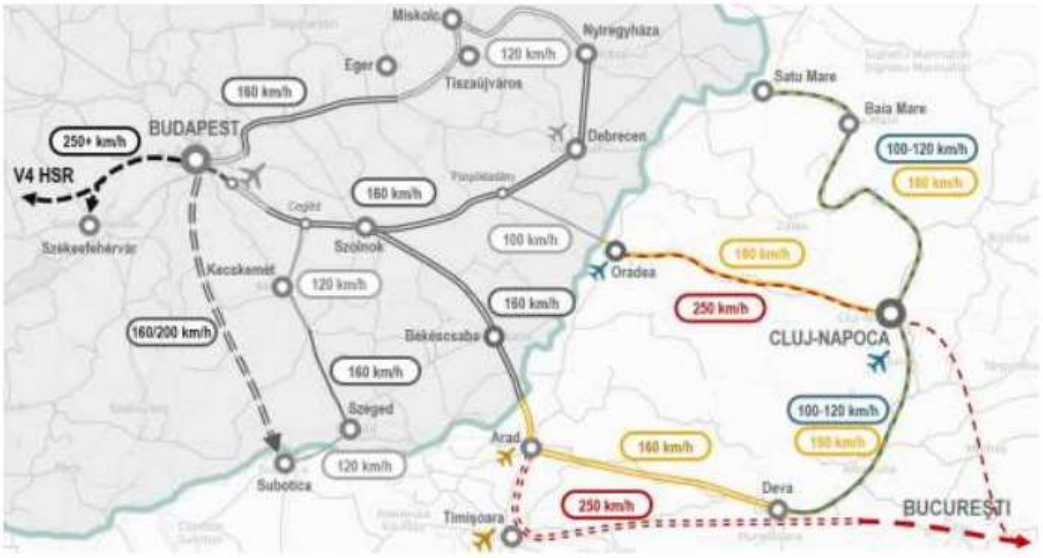
https://iho.hu/hirek/gyorsvasutat-ezeret-180214

Ezen még a Temesvár-bukaresti leágazás miatt kellene híd. Azonban alig telt el pár év azóta, hogy ezt az állapotot el tudtuk érni, azaz ezt a nagyon fontos vonalat Szeged mellé tudtuk hozni, már is megjelent a konkurens hálózat:

12. ábra:

Budapest-Kolozsvár

1151/2018. (III. 26.) Korm. határozat
A Budapest-Kolozsvár nagysebességű vasútvonal részletes megvalósíthatósági tanulmányának elkészítéséről



https://www.ktenet.hu/uploads/Mosoczi_Laszlo.pdf

Ez mutatja, hogy már a NSV-hoz sem kell a tiszai vasúti híd! Érezhető, hogy ezek a hálózatok semennyire sem stabilak, bármikor megváltoztathatók, mint ezen esetben is, főleg, ha Szeged vezetése ehhez sem ad semmiféle segítséget. A mindenkori lobbierők számítanak itt is.

Ennek a szegedi „vasútpolitikának eredményül Szeged megint ott marad a nagy semmi közepén, mert Kelebia felé megy a Belgrádi irány is.
Az OTrT (azon rendelet, amely az ország legfontosabb infrastruktúráit tartalmazza) módosítást
Szeged város hatalmas hallgatással „támogatta". A vasút tehát a szegedi városfejlesztőket továbbra sem érdekeli.

4. „A tram-traint mindenhová" elképzelés.
   Akik ezt szorgalmazzák valami csoda miatt már csak a Tisza medrébe nem tervezték még tram-traint. Természetesen szerepel az elképzeléseik között egy ilyen Makó és Szeged közé is.
   Van azonban néhány apróság:
   4/A
   Szeged és Makó között ma nincs akkor személyszállítási igény, amely gazdaságossá tenné ezt, hiszen ma a két város között van már egy kétsávos főút és még egy autópálya is. Valóban kell ide még egy vasútvonal is?
   4/B
   a meglévő vasútvonal a két város között olyan hitvány, hogy itt nem felújítani kellene a vonalat, hanem ezt elbontani és egy teljesen új szakaszt építeni.
   4/C
   Szeged és Makó között szint 4-km-re egymástól egy településfüzér van. Ezeken átmegy, mintegy főutcaként a 43 sz. főút, melyen járnak a buszok. Ezeken kívül megy el a vasútvonal. Ennek megfelelően a buszmegállók a lakóházak mellett, míg a vasútállomások a településeken kívül vannak. Ha a vonattal olyan szolgáltatás minőséget akarnának biztosítani, mint amilyent ma a buszok biztosítanak, a főútnak és vasútnak helyet kellene cserélni egymással, amely megint horribilis költség.
   4/D
   Semmi sem mosná le a létesítésről azt a terhet, hogy ez az egész csak amiatti zsarolás következménye, hogy a szegedi hídon vasútnak kell lenni.
   4/E
   Hamarosan jönnek az magyar gyártmányú elektromos buszok, melyekhez sem sín, vágány, felsővezeték sem kell. Minden elképzelés szerint üzemük sokkal olcsóbb lesz a bármilyen vasútnál.

Látható, hogy ez ugyanolyan értelmetlen beruházás lenne, mint a szegedi medencés kikötő, amelyet a tiszai teherhajózás megszűnése után épített Szeged, melynek a bejárata annyira feliszapolódott, hogy még a vitorlások is csak kotrás után tudtak beúszni. Van tehát haladó hagyomány!

Szeged, 2021. XI. 27.