Szegedi déli híd megmentése, megismételt költségcsökkentési javaslattal

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a BME műszaki doktora

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



1. Egy friss újsághír

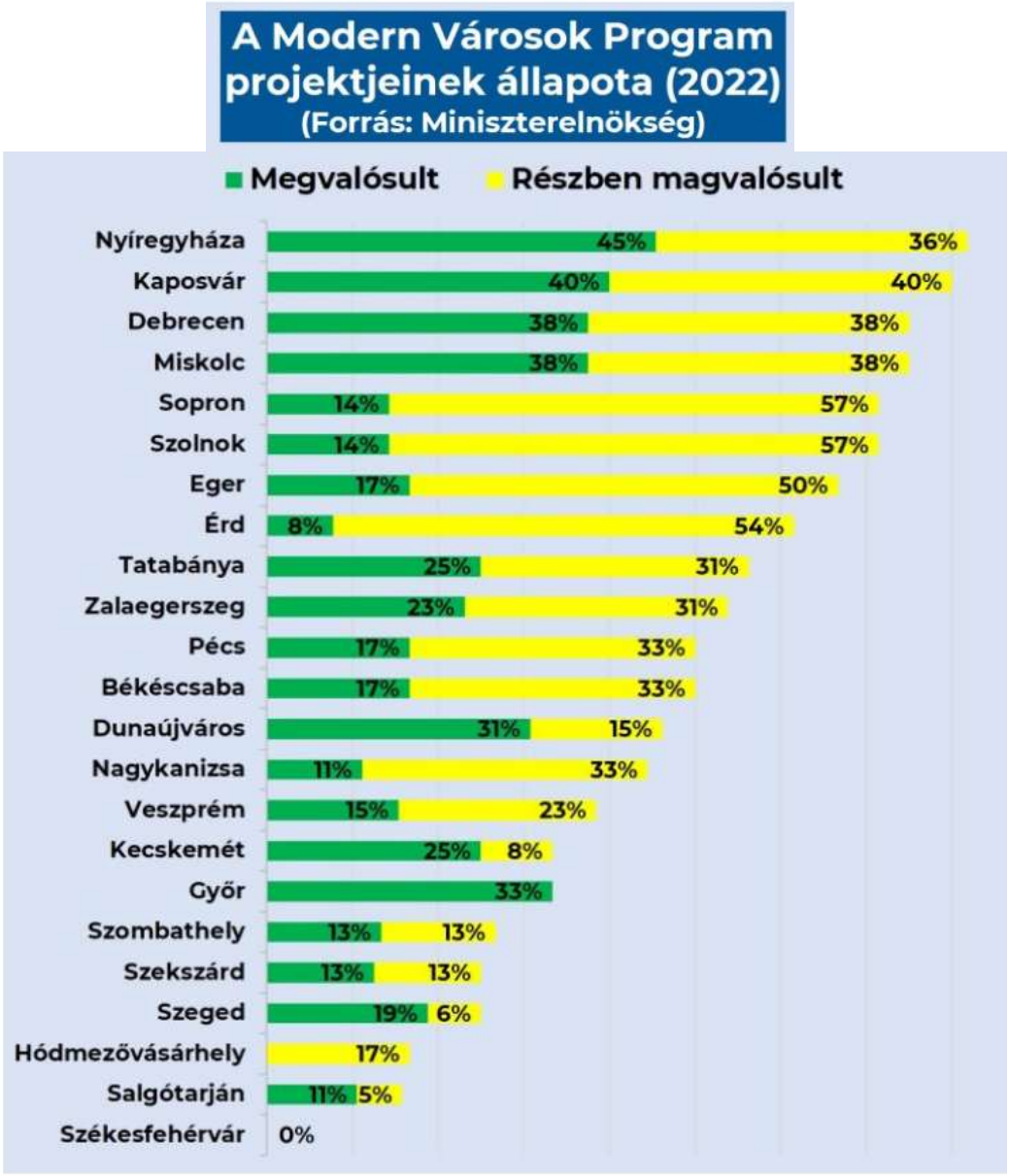
2023. V. 16: Lázár János miniszter úr mondta:
„Ennek megfelelően az ajtóm minden politikus előtt nyitva áll, most éppen a megyei jogú városok polgármestereit fogadjuk a kollégáimmal, mert rövidesen dönteni fogunk a Modern városok programról is. Nem tagadom: a lezárás szándékával."
„Eltelt hét év, érdemes összegezni. Ami ennyi idő alatt sem tudott elindulni, annak már nem sok legitimitása lehet."
https://mandiner.hu/cikk/20230322_lazar_janos_interju
Mit jelent ez a dodonai kijelentés?
Mindent, ami eddig nem kezdődött el, azt törlik? Esetleg van alkunak esélye? A miniszter úr a városvezetőkkel folytatott tárgyalásról is beszélt. Ez ezt jelentené? Írásom ezen feltételezésre épül. Hátha valami még megmenthető!

2. Mi volt az ígéret Szeged esetén?

„A Modern Városok Programban hat év alatt sem a harmadik Tisza-híd megépítése, sem a belvárosi híd rekonstrukciója, sem a Széchenyi tér felújítása nem történt meg. Csak a sport terén váltották be a kormány ígéreteit, elkészült a Pick Aréna és a Tiszavirág Sportuszoda. Lázár János most azt jelentette be, hamarosan lezárják ezt a programot."
https://szeged.hu/cikk/modern-varosok-program-tizenkilenc-igeretbol-kettot-valositott-meg-a-kormany-szegeden-szegedi-hirado-2023-majus-16
Részletesebben:
https://www.csongrad-megye.hu/site/index.php/168-deli-hid-sportletesitmenyek-ipari-park-legalabb-50-70-milliard-forintnyi-fejlesztes-szegednek-a-kormanytol

3. A pénztelenség, mint magyarázó kényszerténvező

A modern városok program egy nagy országos programként indult. Célja a vidéki nagyvárosok helyzetbe hozása lett volna. Azonban a kezdettól számított hosszú időszak alatt sem jutott nagyon előbbre, nemcsak Szeged esetén.



https://fehervaritukor.hu/itt-a-vege-lazar-janos-bejelentette-a-modern-varosok-program-lezarasat/

Mint látható: nem csak Szeged kerülne bajba egy esetleges programleállítás esetén. Nem akarom a lassúság okait firtatni, főleg a kormányzat, vagy a város késedelmeit keresgélni. Szerintem logikátlan lenne feltételezni azt, hogy az a város szabotálna egy olyan megegyezést, amelytől sok pénzt remél.

A célom a program egy részének megmentése.

Azt sem értem, hogy Szegeden miért előzte meg a déli hidat a két sportlétesítmény, melyek könnyebben halaszthatók lettek volna a hídnál, ráadásul melyek együttes költsége magasabb annál, amennyi a hídra kellett volna.

A szegedi 3. hidat minden szegedi fejlesztés elé helyezem, mert ez az egyetlen módja a nagyon elhibázott lechneri városszerkezet korrigálásának.

4. Mire lenne Szegednek szüksége?

4/1. Csupán egy közúti közúti híd (vasút nélküli!) kellene, amelyen 2*1 vagy 2*2 forgalmi sáv megy át, széles kétoldali kerékpárutakkal és széles kétoldali járdákkal. Megismerve a

folyamatot egyértelmű az, hogy a Városra szándéka ellenére pénzügyi zsarolással kényszerítették rá a vasutat-
4/2. Ráadásul úgy, hogy semmi többlet funkció nem kell rajta, semmi költségnövelő „csecsebecse". Egy híd a legegyszerűbb, legolcsóbb szerkezettel!

5. A közelmúltban megrendezett lakossági fórum feltűnő tapasztalata

2022. októberben 23-án hidas látványterveket mutatott be tervező FŐMTERV Szegeden a déli Tisza-hídra.

A megtartott lakossági fórum – melyen valódi civil szervezetek is résztvettek - rendkívüli tapasztalata: alapvető, elemi hídjellemzőkben nincs egyetértés a Város Vezetése, a tervezők illetve közöttük! Annak ellenére, hogy az első tervtől 20 év telt el, sokszori nekifutással!

A legfőbb hídparaméter, melyet legelőbb el kellene dönteni: mi menjen át rajta, azaz hány sávos utat vezessen át-

A FŐMTERV 2023-as tervében bemutatta a megrendelő igényét: 2*2 sávval nyilván, mert ezt rendelték meg Tőle, megfosztva őket a mérlegelés lehetőségétől.

Lásd:

https://www.szegedvaros.hu/storage/document/1149/default/2265/szegedi_hid_kozmeghallgatas_221122.pdf

Tudni kell, hogy a legelső tanulmányterv szerint 2001-ben még elég volt 2*1 sávra. Mi hangzott még el?

„Belvárosi autópályát terveznek a Bécsi körútra"

„Az aláíró szakmai civil szervezetek részéről úgy gondoljuk, hogy a jelenlegi tervek szerint inkább lesz káros így ez a híd, mint hasznos."

„A tervek ugyanis városi autópályává alakítanák a Bécsi körutat, fölszámolnák az utca minden funkcióját a közlekedésen kívül, és úgy alakítanák ki a forgalmi rendet, hogy az kizárólag a körúton haladó gépjárműforgalomnak kedvezzen."

De nem csak abban nagy az eltérés, hogy hány forgalmi sáv menjen át, hanem abban is, hogy miféle járművek.

„Szeged közlekedésének 75%-át tömegközlekedéssel, kerékpárral, vagy gyalog bonyolítják, és csak a maradék 25% a személygépjármű-közlekedés. A város közgyűlés által elfogadott, társadalmi vitán átesett koncepciói, stratégiái* mind azt tartalmazzák, hogy az előbbi három közlekedési módot kell előnyben részesíteni, a gépjármű-közlekedés részarányát pedig szinten tartani, vagy lehetőleg csökkenteni kell. A mostani tervek szerint ez a híd, és környezete teljesen ellentmond ezeknek a városi stratégiáknak, és a gépjárműforgalom növekedését gerjeszti!"

„Sajnos úgy néz ki, hogy az 50 éve tervezett hidat 50 évvel ezelőtti gondolkodást követve építenék meg, és az 1970-es évek közlekedéspolitikája visszatérne Szegedre."

Ez azért elég éles kritika!

Élhetetlenné válna a hídra vezető szegedi körút!

„4 forgalmi sávossá válna a Bécsi körút, de többnyire maradnának a parkolók is, így hatalmas, 6-7 sávos úttest jönne létre, a megnövekedő forgalom közelebb kerülne a lakóházakhoz, ami az életszínvonal, és az ingatlanok értékének csökkenéséhez vezet."

„… a javaslatunk az, hogy a teljes tervezési szakaszon a 2x2 sávos folyópályából 2x1 forgalmi sáv álljon rendelkezésre a személygépjárművek részére, amely mellett, a két külsősáv buszsávként szolgálja a gyors közösségi közlekedést.

A 3. híd átadásával egyidejűleg a Belvárosi híd legyen a közösségi közlekedésé, taxiké, bicikliseké, gyalogosoké."

https://kerekparosklub.hu/hirek/cikk/mi-lesz-veled-szeged-belvarosi-autopalyat-terveznek-a-becsi-korutra

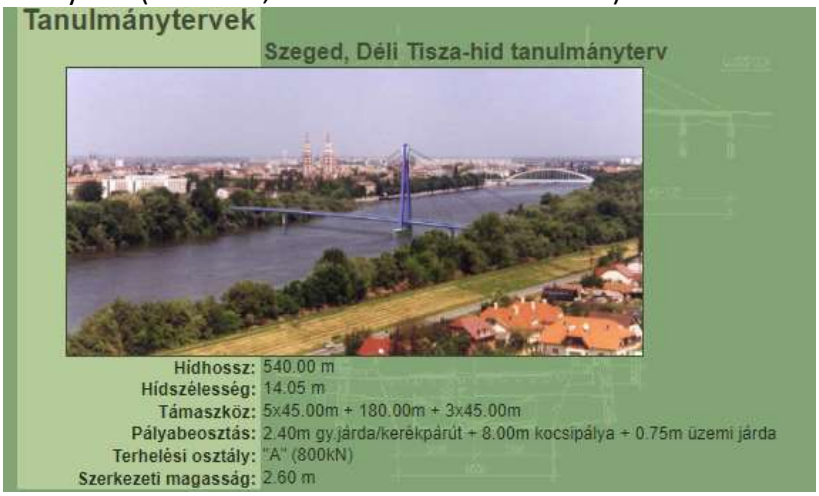
Nyilvánvaló az, hogy óriási a különbség a híd legfőbb feladatát illetően. Hogyan lehet ezek tisztázása nélkül tovább engedni a tervezést?
A PONT-Terv 2001-es első tanulmánytervében még 2*1 sáv ment át 8,00 m-es burkolatszélességgel.
http://pontterv.hu/pontterv_html/szeged.htm
Egyáltalán nem mindegy, hogy a hídon 2*1 vagy 2*2 sáv megy át. Esetleg még leállósávok is. Építési költségben hatalmas a különbség!
Nyilvánvaló, hogy újra kell gombolni a lajbit, a koncepcionális véleménykülönbségek nem maradhatnak a további tervezés terhei, azaz új tanulmánytervre van szükség, mely figyelembe veszi dolgozatom olcsóbbító szempontjait. Lásd a 9. bekezdés hídra vonatkozó részeit.
Ki a felelős? A Város vagy a kihalt NIF? Kinek jutott eszébe a „zöld" híd? Sajnos nem derült ki. Csak az biztos, hogy nem a tervezőé.



https://www.szegedvaros.hu/storage/document/1149/default/2265/szegedi_hid_kozmeghallgatas_221122.pdf

6. Teljesen értelmetlen a drágítás, amikor ennyire kevés a pénz.
Ez a tény viszont érthetetlen! A drágítás nyilvánvalóan nem közelebb hozza a megoldást, hanem egyre távolabb viszi.

7. Az előzmények, a szegedi álomképek, a korábbi tanulmánytervek
A 2001-es tanulmányterv (Pontterv, a hídon 2*1 sáv menne át)



A pilon 81 m magas lett volna. A Dóm tornya 81 m-es.
„Az új szegedi Déli Tisza-híd tanulmányterve 2001-ben készült. A kapacitás egy antimetrikusan mellé építhető második híddal bővíthető. Itt egy ferdekábeles híd látható."
http://pontterv.hu/pontterv_html/szeged.htm

Feltűnő, hogy milyen minimális szélességű játdákkal fogadták el a tervet.
A sávszámokkal ők tévedtek vagy az utánuk következők?

Volt ilyen elképzelés is: (TRENECON, 2015.)




https://index.hu/belfold/2015/07/06/ot_even_belul_megepul_a_harmadik_tisza-hid/

A hídpálya még ebben is 2*1 sávos!

https://nif.hu/projektek/2015/11/szegedi-vegyes-forgalmu-tisza-hid-megvalositasanak-elokeszitese/

A sávszámokkal ők tévedtek vagy az utánuk következők?

A Speciálterv hídterve 2*1 forgalmi sáv átvezetéssel (2015.), vonat a hídon!:





https://www.delmagyar.hu/galeria/deli-hid-latvanytervek-873394/4

A sávszámokkal ők tévedtek vagy az utánuk következők?

A 2019-es elképzelés, Nemesi Pál kormánybiztossága idején (a tervező cég nevét nem sikerült megtalálni); ebben már 2*2 sávos a híd, a vasútat pedig első ütemben nem vezették volna át


...


https://szegederarchivum.hu/tag/harmadik-tisza-hid/
https://www.youtube.com/watch?v=yeKSVJ48SQ4

A sávszámokkal ők tévedtek vagy az utánuk következők?

Aztán ilyen is (Trenecon+Speciálterv), 2020-2021.:



https://szegederarchivum.hu/a-harmadik-hid-ugy-fog-kinezni-mint-a-belvarosi-csak-modernebb-kulsovel/
https://magyarnarancs.hu/belpol/inkabb-epuljon-alagut-a-tisza-alatt-avagy-mikorra-keszulhet-el-a-szegedi-harmadik-tisza-hid-239775

További fantáziálások találhatók itt a szegedi gyalogos-kerékpárhídra a Speciálterv által:
https://szegederarchivum.hu/meg-az-is-felmerult-hogy-athelyezik-az-arvizi-emlekmuvet-a-gyalogos-kerekparos-hid-miatt/

Feltűnő a különféle változatok nagy hasonlósága! Mintha átvették volna egymástól a tervezők a híd geometriáját is és szerkezetét is, átugorva a nagyon lényeges szempontok meggondolását.

8. Megoldási javaslat

Kellene egy rendes, az alábbi előírás szerinti tanulmánytervet készíteni, benne valamennyi költségfüggő – alább felsorolt - elemet (lásd a 9. pont szerintieket) újra gondolva. Elvei:

Hídtervezési fázisok II.

Tanulmányterv:

- Feladata, hogy ugyanarra a tervezési feladatra több megoldási lehetőséget mutasson be, lehetővé téve ezzel a legkedvezőbb megoldás kiválasztását.
- Közelítő statikai számításokat már kell hozzá végezni.
- Tartalmaznia kell:
  - Műszaki leírást,
  - Általános tervet,
  - Költségbecslést,
  - A változatok összefoglaló értékelését.

https://adoc.pub/1-elad-szlo-2012.html

Javaslom, hogy az új tanulmányterv vesse el az eddigi hídgeometriákat, hídszerkezeteket és a 9. pont hídra vonatkozó szempontjait átgondolva határozzon meg új tervváltozatokat!

9. Amivel a szegedi 3. (déli) híd, és a Modern Városok program szegedi elemei olcsóbbá lennének tehetők

9/1.

A közös közúti-vasúti használat, a közös közúti-vasúti híd gondolatának elvetése

Felejtsük el a vasút általi hídhasználatot!

Nem érdekes az, hogy 2001 előtt senkinek sem jutott eszébe, nem volt egyetlen fejlesztési elképzelés, mely összekeverte volna a hídhasználatot.

EZT CSAK EGY GAZDASÁGI KÉNYSZER SZÜLTE, A PÉNZHIÁNY, ÉS SEMMIFÉLE MŰSZAKI INDOK, SZÜKSÉG NEM ÁLLT MÖGÖTTE! A gondolat sajnos értelmetlenük öröklődött tovább. Minden korábbi szegedi fejlesztési elképzelésben külön szerepelt egy új közúti híd és ettől teljesen függetlenül egy önálló vasúti híd.

Nyilván erre akkor lett volna szükség, amkor a vasúthálózat fejlesztése ezt igényelte volna.

Egy kis történelem

„A 2010-es kormányváltás után továbbra is a szocialista Botka maradt a polgármester. A szegedi közgyűlés elfogadott egy listát a 2014 és 2020 közötti uniós ciklusra tervezett kiemelt jelentőségű szegedi projektekről. A híd ebből sem maradt ki, bár 2014-ben Botka László azt mondta egy fórumon, hogy a déli Tisza-hídra nehéz lesz uniós forrást szerezni. Az M43-as gyorsforgalmi út építését azért támogatja az EU, mert „nemzetközi folyosó", a harmadik híd viszont nem ez a kategória. De ha lesz a következő ciklusban egy elkülönített uniós keret a megyei jogú városoknak, Szeged is kap belőle, amiből a híd is elkészülhet." – reménykedtek.

Nem készült – de miért nem?

Elsősorban azért, mert **Szegednek** – ezt is egy lakossági fórumon mondta el Botka – **egy közúti hídra lenne ott szüksége**, és ennek árát az idő tájt 12 milliárdra becsülték."

„Májusban ugyanis még arról volt szó, hogy mivel Szeged uniós támogatásából nem lehet költeni a déli Tisza-híd megépítésére, a 34 milliárd forintot hídépítés helyett óvoda-, iskola- és rendelőfelújításra, kerékpárutakra, parkosításra és gazdaságélénkítésre fordítják."

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. „

Nem a Város akarta, az EU szabta a feltételt. A Város elfogadta, mert ha csak így mehet, akkor így is jó, hiszen mindent úgyis az EU finanszírozott volna, **a többletigény semmiféle városi többletkiadást sem fogalmazott meg. Ez jól mutatja a torz érdekeltségi viszonyokat is, melyet sajnos később az állam is magára húzott!**

Ez a finanszírozási kényszer szülte megoldás – amelynek árát nagyrészt az unió, de rajta keresztül nyilván az adófizetők állnák – a jelenlegi politika víziója a harmadik hídról. Ami „agyrém", ahogyan egyik forrásunk fogalmaz. Innen már csak egy lépés az a megoldási javaslat, ami a városi folklórban született:

inkább alagutat kellene építeni Újszegedre, ha máshogy nem megy meg kell kicsit emelni a Tiszát!" Akár ilyen sületlenséggel is előállhatott volna a Város, vagy az EU.

Ráadásul ez a finanszírozási modell ideje egybeesett a „mindenhová tegyünk tram-traint" őrülettel. Abban az időben egy tervezői lobbi el tudta érni, hogy a Szeged környéki összes vasútfejlesztést ilyennek képzelték a városi politikusok. Eladták, mint hatalmas innovációt, pedig ez nem volt más, mint a HÉV újra fazonírozása. Még szerencse, hogy Tisza közepére nem raktak egy ilyen vonalat, hosszában!

Hiszen ez az elv egy „ősi” megoldás a közösségi közlekedésben. „A helyiérdekű vasutak építését lehetővé tévő **1880**. évi törvény után sorban épültek meg Magyarországon a helyiérdekű vonalak.” Valóban nagy újdonság lenne a tram-train?





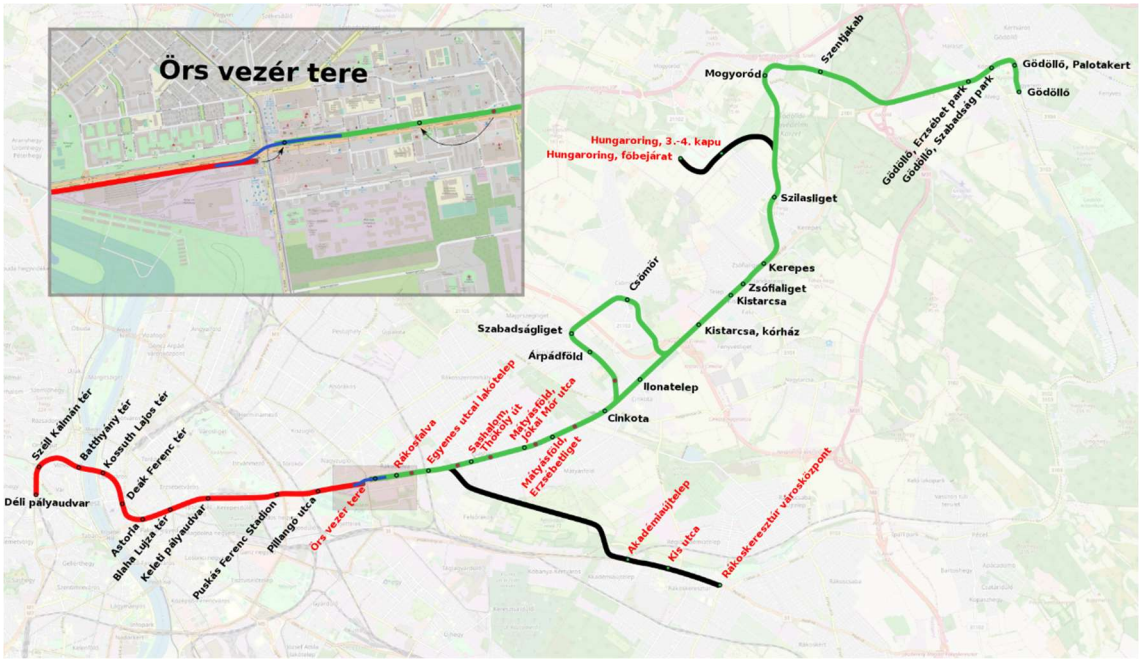
https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapesti_helyi%C3%A9rdek%C5%B1_vas%C3%BAt#/media/F%C3%A1jl:H6-os_H%C3%89V_Siemens_Desiro.jpg

https://nepszava.hu/3152030_kampany-fidesz-valasztas-2022-hodmezovasarhely-tram-train-lazar-janos

Ez most a H6-os HÉV Soroksár, Hősök tere megállóhelynél (Siemens Desiro motorvonat), de lehetne akár a tram-tran Hódmezővásárhelyen is. Mi is a különbség?

Esetleg az idegen elnevezéssel jobban eladható ugyanaz? lehet, hogy a HÉV még korszerűbb is, hiszen végig villamosított, míg a vásárhely tram-train dízeles.

A HÉV elve: hol jár, miket köt össze, milyen járművel, miféle pályákon? Nem ugyanez a tram-train-é is?



https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapesti_helyi%C3%A9rdek%C5%B1_vas%C3%BAt#/media/F%C3%A1jl:H6-os_H%C3%89V_Siemens_Desiro.jpg

Az EU-s finanszírozás elvetése után teljesen értelmetlen a kizsarolt vasúti átvezetés a tervezett hídon, mint kényszerítő feltétel, állam általi megtartása.

Sajnos még az sem tűnt fel, hogy amennyiben az EU-finanszírozta elképzelés szerinti híd készülne el, akkor annak a későbbiekben rengeteg olyan költség kihatása keletkezne az értelmetlen létesítmény fenntartása, üzemeltetése miatt, amely mind az államra szakadna rá. Semmi Szeged városra és semmi az EU-ra!

Sajnos ez az ostobaság tovább öröklődött, arra az időszakra, amikor már megszűnni látszott a gazdasági kényszer, ami teljesen érthetetlen. Így:

„2017-ben kormányhatározat született arról, hogy uniós forrásból épüljön egy vegyes forgalmú híd Szegeden, két ütemben."
„Május elején két egyeztetést is tartottak, az egyiket a városházán. Az önkormányzat támogatja, hogy a Modern Városok Programról szóló kormányhatározat értelmében valósuljon meg a híd, amely kétszer kétsávos közúttal, gyalog- és kerékpárúttal készül el, de később bővíthető."
https://magyarnarancs.hu/belpol/inkabb-epuljon-alagut-a-tisza-alatt-avagy-mikorra-keszulhet-el-a-szegedi-harmadik-tisza-hid-239775
Az alábbi kép ezt az állapotot mutatja: a hídon az autók mellett robog a sárga színű vasúti szerelvény is.
A hídterv ekként módosult:
a „Szeged–Makó vasúti elővárosi közlekedés fejlesztése, vegyesforgalmú Tisza- híd építése" projekt szerepel – mert ilyen néven jelent meg ez az elképzelés az állami elképzelésekben -a jóváhagyott Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program projekteket tartalmazó listán."
https://index.hu/belfold/2015/07/06/ot_even_belul_megepul_a_harmadik_tisza-hid/

A kényszer logika főbb állomásai:

a) a 3. szegedi híd csak akkor kap pénzt az EU-tól, ha vasút lesz rajta,
b) ha a hídon vasút lesz, akkor annak valahová el kell jutnia, hiszen nem érhet véget a vasúti vágány a híd végén.
c) Igen, de merre? Két irány adódott:
   c1) Szegedről Makóra,
   c2) Szegedről Temesvárra.
d) Ez utóbbinak lett volna értelme, mert valamikor ez volt a Pozsony-Budapest-Szeged-Temesvár vonal, melyen az Orient Expressz is járt-Ez azonban lényegesebb hosszabb a makói vonalnál, így sokkal drágább is lett volna. **Ezért újabb gazdasági kényszer miatt választották a makói vonalat! Megint a kénszer miatt! Az egyszer félrevitt nóta tovább csavarodott, távolodott az eredeti céljától.** Ma az egykori temesvári vonal rettenetes állapotban van:
   Az egykor volt Pozsony-Budapest-Szeged-Temesvár vasútvonal mai nyomorúságos állapota
   https://www.youtube.com/watch?v=xu3IADfgkzA
   Ezt a vonalat lett volna értelme újjáépíteni, ha közben már ki nem épült volna a Budapest-Szolnok-Békéscsaba- Lökösháza-Arad-Temesvár vonal, Budapest elérte a célját. Létrejött a közvetlen kapcsolat a főváros és Temesvár között. Ez a régit egyből értelmetlenné tette. Ugyan ezek után mi késztette volna a fővárosi döntéshozókat arra, hogy az ezzel párhuzamos szegedi vonalat is kiépítsék? Mellesleg Békéscsaba sokat nyert, míg Szeged sokat veszített.
   Megint győzött a kisstílűség! Maradt a teljesen értelmetlen makói irány, mert az sokkal olcsóbb lenne, annak ellenére, hogy értelmetlen.

Ami érthetetlen:

e) **Hogyan nem tűnt fel az államnak, hogy ezzel a soha meg nem térülő beruházással igen magas fenntartási, üzemeltetési költséget venne magára a világ végéig amikor rá az EU zsarolása egyedüli finanszírozóként nem vonatkozma?**
f) Hogyan lehetséges az, hogy olyanok foglalkozhatnak fejlesztéssel, akik a gazdasági következményeket, a költségeket teljesen figyelmen kívül hagyják? Hogy nem nyilvánvaló az, hogy ennek a vonalnak csak kiadása van és majdnem nulla a bevétele, hiszen szinte üresen járnak a vagonok, mert ebben a viszonylatban sem ma, sem a jövőben nincs és nem is várható semmifajta áruszállítás, személyszállítás. **Miféle**

furcsa kapitalizmus az, hol eleve biztos az, hogy egy beruházás biztosan veszteséges lesz, mégis megépül? Hogyan lehet erről egyáltalán még tárgyalni is?

g) a Szeged-makói vasútvonalat nem felújítani kellene, hanem az aljától a tetejéig teljesen újjáépíteni, hiszen semmire sem használható belőle semmi, annyira lepusztult. Csoda, csoda, hogy a szerelvények a sínen tudnak maradni.

h) Hogyan nem jönnek rá, hogy néhány elektromos busszal az a kis személyszállítási igény, ami még van, olcsóbban és biztosabban, egyszerűbben megoldható? **Vajon miért nem hasonlították össze a pénz miatt a vasúti és az elektromos buszos megoldást?**





az Ikarus 120e és a Komáromban gyártott kínai BYD elektromos busz

„Az Ikarus és a TÜV Rheinland-KTI Kft. szakemberei Zalaegerszegen mutatták be, hogyan tesztelik a magyar elektromos buszt."

„Itt nem kisebb dologról van szó, mint korunk ipari forradalmáról, amelynek nemcsak távoli szemlélői, „társutasai", de alakítói is lehetünk."

„A jövő a tömegközlekedésben is a tiszta és csendes járműveké – derült ki a szavaiból." Nincs más hátra, mint végre használni ezeket!

https://www.magyarhirlap.hu/tech/20230530-meredek-emelkedo-vagy-szeles-kanyar-az-ikarus-120e-elott-nincs-akadaly

https://totalcar.hu/galeria/totalcar/kozelet/2019/05/16/byd-gyar_komarom/44

i) Ma már egyértelmű az is, hogy a makói vonalat nem a mai nyomvonal helyén kellene újjáépíteni. Hiszen a mai vasútállomások a település szélein vannak, melyeket be kellene vinni a településbe, Hogyan nem mérték fel ennek rettenetes forrásigényét, amikor ez egy sorozat új vasút- és útépítéssel járna?

j) Nem lenne elég csak a teljesen új pályát megépíteni, mert ezt még villamosítani is kellene. De már ma is tudni kell, hogy **„A dízelvontatás ma már érthető okokból „kifutó termék". A villamosítás nem mindenütt megoldás, mivel a villamos-felsővezeték elég drága mulatság, kisebb forgalmú pályákon nem térül meg."** Már ma is! Mire villamosítani kellen, addig biztosan még inkább. Ráadásul ez egy nagyon kis forgalmú vonal lenne.

https://index.hu/gazdasag/2023/05/26/siemens-mobility-vasut-vasuti-kozlekedes-siemens-kotottpalyas-kozlekedes-fenntarthato-kozlekedes-legi-kozlekedes-repulo/

Jól tudjuk, hogy a villamosítás a Szeged-hódmezővásárhelyi tram-trainnál is lemaradt, mert nagyon megdrágította volna a beruházást.

k) **Hogyan nem számoltak az esetleges vasútvonal nagyon magas fenntartási, üzemeltetési, illetve az amortizációs költségeivel, melyek ráadásul évtizedes terhet jelentene a MÁV-nak, röviden az adófizetőknek?** Míg az építésre nyerhető forrás, a nagyon nagy időtartamú terhet jelentő fenntartásra, üzemeltetésre nem.

l) Hogyan engedhető meg az, hogy ekkora beruházásoknál nem kötelező a megtérülési rátat kiszámítani?

m) Mifélék itt az érdekeltségi viszonyok? Szeged nyilván nem akarja egyetlen célját – a közúti híd építését – veszélyeztetni, akkor sem, ha annak ilyen borzasztó ára lenne. Ha a „nagyok" ilyen feltételekkel adnak pénzt, akkor miért kontrázna, miközben tudják, hogy ezek nem Szegedet terhelik! **De érthetetlen az állami elfogadás**.

n) Nem teljesen világos, hogy **Szegednek miért lenne jó egy nemzetközi vasúti teherforgalommal járt vasút bevezetése a szegedi belvárosba, a klinikák mellé**. A negatív hatások legalább akkorák lennének, mint a most épített röszkei vonal mentén.
   o) Mára már nyilvánvalóvá vált, hogy a Budapest Szeged Temesvár/Belgrád nagysebességű vasút helyett a Budapest –Szolnok–Kolozsvár vonal fog épülni, mely tovább csökkenti a rettenetes méretű és ma is kihasználatlanul kongó Nagyállomás jelentőségét. Hogyan meg sem vizsgálták a mai Nagyállomás feladását és az új szegedi vasútállomásnak a Rókus pályaudvart átsorozva? Lásd még:
   https://civilcafe.hu/RM/P%C3%A1lfy-Budiszky%20Endre%20szegedi,%20vas%C3%BAth%C3%A1l%C3%B3zat-fejleszt%C3%A9si%20elk%C3%A9pzel%C3%A9sei.pdf
   https://civilcafe.hu/RM/Nagy%C3%A1llom%C3%A1s,%20kontra%20Szeged-R%C3%B3kus%20vas%C3%BAt%C3%A1llom%C3%A1s.pdf
p) Nyilvánvaló, hogy kell majd egy egykor egy külön vasúti híd is a Tiszán, de csak akkor, ha erre megérnek a vasúthálózati érdekek, amely időben teljesen bizonytalan! Addig mindenféle vasúti beavatkozás csak egy holt tőke.

9/2.

A majdani vasúti híd miatt szükséges erősített hídalap elhagyása

Bár az előzőből ez is következne, de így egyértelmű. Ha itt a közút miatt szükséges alapozásnál erősebb, a vasút terhével is számoló alap készülne, az aránytalanul megdrágítaná a közúti hidat. Míg ugyanez csak egy jelentéktelen tétel lenne egy önálló vasúti híd és a hozzá igazodó vasútvonal együttes költségéhez képest. Mellékesen még holt tőkévé sem válna.

9/3.

Az „zöld" híd blöff elfelejtése

Nem deríthető ki az, hogy kinek jutott eszébe a „zöldítés", a Városnak, vagy a NIF-nek. A tervezőt biztosan nem. Neki ez is egy ugyanolyan kényszerpálya, mint a vasutasítás.
Sajnos nem találtami a bemutató előadásban sem és a videóban sem a hídra mintakereszteszelvényt.
Úgy tűnik, mintha a városi civil szervezetek tetszését nem nyerte volna el a tervezői bemutató!

„Kilátóval és függőkerttel épülne meg Szeged következő hídja"
„Park és kilátó a hídon" – abszolút értelmetlen!
„Kétszer kétsávos autóút, biciklisáv, emeleti gyalogsáv 13 méter magasságban, függő zöldfelületek és rengeteg nyitott kérdés."
„… a szerkezet felső ívét megnyitnák az emberek előtt, így 13 méter magasban sétálhatunk majd át rajta, de közösségi tereket is terveztek fákkal."
„A terveken négy haladósávot, szegély melletti parkolást, mindkét oldalon megmaradó és megfelelő szélességű zöldsávokat láthattak a jelenlévők."
Parkolósáv a hídon? Miért kellene ott parkolni?
Kempingezők vagy kertészkedők a hídon?
„Kilátóval és függőkerttel épülne Szeged következő hídja", de mi célból?
https://szegeder.hu/helyi/2022-11-25/meg-tobb-latvanyterv-jelent-meg-a-nagyon-zoldre-tervezett-harmadik-hidrol/63809b9447d3c0291e6985f2





https://10perc.hu/news/elkepesztoen-nezhet-ki-szeged-harmadik-tisza-hidja
https://telex.hu/belfold/2022/11/24/szeged-harmadik-hid-tervezes-tisza

Mi ez, ha nem a kábítás magasiskolája?

Csapdába akarják esetleg csalni a naiv döntéshozót, elhitetve azt, hogy valami különlegeset kínálnak?

„… befuttatnák növényekkel északi oldalán pedig közösségi teret alakítanának ki, így lehetne a 4 sávos út mellett padon üldögélni is." Miért kellene ott üldögélni? Miét nem a hosszú Tisza-parton üldögélnének az emberek, miért éppen a hídon?

A hídi zöldítésnek másutt nagy ára lenen:

„A zöldterületből a jelenlegi felénél is kevesebb maradna, néhol szinte teljesen eltűnne a zöld. A meglévő fákat, bokrokat kivágnák, és a kopár körútra új fasort telepítenének, a Boldogasszony sugárúton kivágásra kerülő fasor helyén azonban kopárság maradna, mert helyét autók foglalnák el."

A valóban civil szegedi szervezeteknek már a tervismertetőt követő napokon nyilvánvalóvá vált az ámítás, kábítás ténye!

„**Manipulatív módon** csak a növényekkel befuttatott híd látványterveit mutatták be, és erre hivatkozva nevezi az önkormányzat igazi zöld projektnek a tervezett beruházást. Ez azonban nem más, mint **greenwashing**, vagyis zöldre festése valaminek, ami egyáltalán nem az. A hídon lévő növényes sétány sosem fogja tudni betölteni egy városi zöldterület funkcióját, csak arra szolgál, hogy elterelje a figyelmet a hatalmas zöld-pusztításról, és a híd környékének élhetetlenné tételéről!"

„Reméljük, visszatérünk a 21. századba, meghallgatják a lakosokat, a civil szervezeteket, és átalakítják a terveket, hogy egy jövőbe mutató, tényleg korszerű híd épülhessen, és a város fejlődjön, de élhető is maradjon."

https://kerekparosklub.hu/hirek/cikk/mi-lesz-veled-szeged-belvarosi-autopalyat-terveznek-a-becsi-korutra

Egy másik civil szervezet szerint ez egy „**álzöld parasztvakítás**"

„Hogy mennyire nem képeznek prioritást a közösségi közlekedés és az azt használó szegediek érdekei, jól jelzi, hogy újságírói kérdésre sem a NIF Zrt., sem Nagy Sándor, Szeged város városfejlesztési alpolgármestere nem tudta megmondani, hogy a híd megépülte után miként változnának a fenntarthatóan közlekedők mindennapjai.

Látszik, hogy a kormányzati és városi illetékesek számára a híd léte öncél, annak a város közlekedési viszonyaira gyakorolt hatása mellékes, az a döntéshozatalban semmilyen szerepet nem játszik.
Pusztán mítoszok és esztétikai szempontok (“végre körbeér a Nagykörút”, “zöld fal”) alapján, a várost használók, a környéken lakók és a közlekedők többségének igényeinek ignorálásával folyik a tervezés.
Nem világos, hogy egy baloldaliságára büszke vezetésű városban miért nem prioritás a közszolgáltatások minőségi ellátása, és miért hiányzik az ehhez nélkülözhetetlen stratégiai szemléletmód.”
„A közúti híd megépülte tehát a szegedi közlekedés egyik akut problémájára sem ad megoldást”
„Mindennek tetejében különösen arcátlannak találjuk azt a greenwashinget, ahogy a tervezők a hídon elhelyezett “függőkerttel” próbálják leplezni a híd jelentette környezeti pusztítást.
Kifejezetten manipulatívnak tartjuk, hogy a nyilvánosságra hozott látványtervek mindegyikén dús növényzet takarja el a teljes útpályát, azokon kizárólag boldogan egymás mellett sétálgató és (!) kerékpározó emberek láthatóak.”
„A Közlekedő Tömeg és a Magyar Közlekedési Klub álláspontja szerint a beruházásnak jelen formájában nem szabad megvalósulnia.”
https://www.kozlekedotomeg.hu/vasut/alzold-parasztvakitas-varosi-autopalya-helyett-vasuti-hidra-van-szukseg-szegeden/
A Városi vezetés válasza ezekre a felvetésekre az, hogy már túl késő? A korábbi gyakorlat is ez volt! Valóban késő?

9/4.
A Széchenyi tér felújításának halasztása, egy korszerű elveken szakember – nem a „mindent jobban tudó” építészmérnök, hanem kertészmérnök -által készített tervre várva
Ezzel kapcsolatban külön dolgozatban írtam:
https://civilcafe.hu/RM/Ar%C3%A1nytalans%C3%A1g.pdf
https://civilcafe.hu/RM/Szeged%20jobban%20j%C3%A1rna.pdf
Mint ebből kiderül, a terv megvalósítása inkább ártana Szegednek, mivel az túlhaladott, avítt elvekre épül. Nem számol a klímaváltozással. Emiatt már jobb helyeken a kukába dobnák.
Nagyon helytelenül mindent túlburkol, a térkövezés bűvöletében él, csökkenti a zölddel fedett területe, mélyparkolót épít a tér alá! A meg nem valósulás is jobb lenne a megvalósulásnál.

9/5.
A Mars téri autóbusz állomás áttelepítése a Nagyállomás mellé ötletének végleg elhagyása



https://szegederarchivum.hu/netto-27-milliard-forintba-kerulne-a-harmadik-hid-eszakabbra-epulhet-meg/

Ez egy újra beszorított – immár a Nagyállomás mögé –buszpályaudvar.
Ezzel is foglalkoztam a dolgozataimban:
https://civilcafe.hu/RM/Buszp%C3%A1lyaudvar%20Szeged-R%C3%B3luson,pdf.pdf

Nagy kár lenne az egyik beszorított helyről (Mars tér) egy másik, (Nagyállomás möge) ugyanolyan beszorított helyre telepíteni sok pénzért a buszpályaudvart.
Nagy kár lenne azt a város leginkább védett, leginkább eldugott zugába telepíteni, távol a városkörnyéki autópályák csomópontjaitól, ahonnan dízeles meghajtású buszok zöme jön.
Milyen érdekes, hogy az egyik rossz ötlet ennyire vonzza a másik rossz ötletet.

9/6.
A szegedi Belvárosi híd felújításának halasztása
Régebben kidolgoztak egy tervet a Belvárosi híd szélesítésére, kétoldali konzolokra rakva a két kerékpárutat. Ez a terv sajnos nyomtalanul eltűnt.
Az elképzelést is elvetették.
Majd:
„Az építkezésről még 2017-ben állapodott meg Orbán Viktor miniszterelnök és Botka László polgármester. Akkor a másfél órás egyeztetés utáni sajtótájékoztatón elhangzott, hogy életet lehelnének a Tisza Szeged főutcája projektbe, a kerékpáros- és gyalogoshídról pedig mint „holnaputáni tervről" beszéltek." Tehát elfogadtak, ki tudja miért egy teljesen önálló kerékpáros hidat. „A helyszín mindenképp a Tisza Lajos krt. déli végén lenne …"
https://www.delmagyar.hu/helyi-kozelet/2020/08/megmutattak-milyen-lehet-szeged-gyalogos-kerekparos-hidja
A baj csak az, hogy minden kerékpáros a Belvárosi hídon szeretne átmenni, mert ezen lehet a legrövidebben eljutni a szegedi indulópontokból az újszegedi célpontokba. Szeged és Újszeged összekötése ezen át oldható meg a legrövidebb úton. A kerékpáros sem szeret kerülni! Azaz ez a lehető legrövidebb táv. Minden egyéb hídhellyel, így a Kiskörút végénél lévőnél is, ennél lényegesen hosszabb. Sőt a fogadó újszegedi oldal ma még elég kies, azon szinte nincs is célpont.
A Belvárosi híd felújítását újra meg kell terveztetni azzal a kikötéssel, hogy a híd két oldalára konzolként fel kell függeszteni a két kerékpárutat. Esélyt az ad, hogy azóta új anyagok, és új hídépítési technológiák lettek ismertek.
Nem szabad elfelejteni, hogy a Belvárosi híd esztétikailag is kifogásolható. Kitakarja a városképet.


https://www.youtube.com/watch?v=yeKSVJ48SQ4

Újraépítésekor elég szűkös volt a használható anyagok köre is és az esztétikai szempont is sokkal hátrább állt, mint ma. Meg kellene próbálni enyhíteni ezeket a hatásolat.

9/7.
A szegedi déli híd űrszelvényének átgondolása



A Jáde-öv híd a pekingi Nyári Palotában, 1764

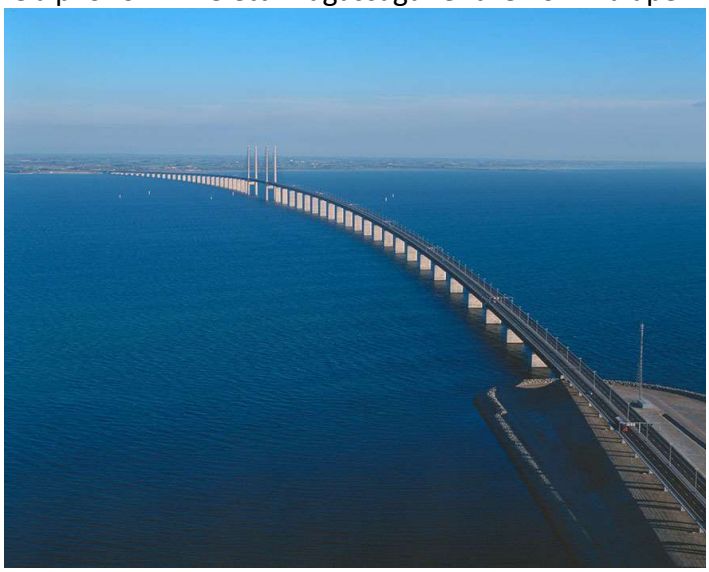
https://hu.wikipedia.org/wiki/H%C3%ADd#/media/F%C3%A1jl:Gaoliang_Bridge.JPG

A laikusoknak egyszerűen:

egy hídnál tekintettel kell lenni arra, hogy miféle vízijárművek járnak a vízen, a híd alatt. Ezek mozgását akadályozni nem lehet. Az ősi kínai hídnál valószínűen egy tetemes csónak volt a mértékadó jármű, melynek el kellett férni a híd alatt. A hidat ezért ennek megfelelően közepén megemelve építették meg.

Ugyanígy a Dániát Svédországgal összekötő új tengeri híd egy pontján mehetnek át a tengerjáró hajók. Itt, a pilonokkal behatárolt szakaszon, ahol a legnagyobb a hídszerkezet alja és a vízfelület magasságkülönbsége.

Eddig a szakaszig a hídon lévő mindkét oldali út egyre emelkedik. Látható, hogy a pilonos szakaszhoz közeledve a pilonok víz feletti magassága rendre nő. Az alapelv azonos a két hídnál.



https://player.hu/kaland/hid-alagut-dania-svedorszag

Ez a helyzet a szegedi hídnál is.

Elvileg egy hazai rendelet határozza meg a vízfelület és a híd legalja közti magasságkülönbséget. Ezt többnyire a vízügyi hatóság határozza meg vélhetően nagyon rövid mérlegelés után, vélhetően elég mechanikusan, nem sokat spekulálva. Ez a baj! A meghozott döntésüknek ugyanis igen nagy anyagi következményei lehetnek, melyre ők nem kénytelenek gondolni. Kerül, amibe kerül, a szabály az szabály alapon.

Elég könnyen belátható, hogy minél fentebb kell a híddal menni a felhők felé, a híd annál drágább lesz! Jólmeg kellene tehát gondolni, hogy miféle hajók mozgása várható a híd alatt.

Azaz: kell-e tengerjáró vagy folyami tengerjáró hajókra számítani Szegednél a Tiszán. Mint tudjuk már régen megbukott az a nézet, mely szerint Szeged egykor tengerjáró hajók kikötője

lesz. Leállt a tiszai teherszállító hajózás is, mert a MAHART-nak ez nem éri meg. Már olcsóbb, gyorsabb a vasúti és a közúti szállítás. Nagyon néha mozognak uszályok és várható a turisztikai hajózás kishajói.

Vajon a hatóság fel meri-e vállalni esetleg a szabályzatával is ütközve a józan belátás szerinti döntést, vagy gondolkodás nélkül a felhők közé rakatja a hidat. Tudni kell, hogy ezt sem a tervező dönti el. A hatóság meg nem foglakozik a költség vonzattal. Ő a biztosra akar menni, mert ki tudja mi lesz holnap.

Szerintem a megrendelőnek kellene a sarkára állni, mert a költség egyedül őt érdekli.

Mint Párizsban a Szajnán, ahol a turistákat szállító kis hajók járnak az alacsonyra épített hidak alatt, miközben majdnem a rávezető utak szintjén mennek át a járművek. Megjegyzem: Párizsban a Szajna által kettévágott két városrész összekötésére 37 híd szolgál, melyek többségét már Lechnerék is láthatták!



A Pont Neuf Párizsban, 1578.
https://en.wikipedia.org/wiki/Pont_Neuf

Az autók lényegében utcaszinten mennek át a hídon, anélkül, hogy értelmetlen hegymászásra lennének kényszerítve!

9/8.

A szegedi déli híd pillértávjainak újragondolása, a nagyon távoli támaszközök tervezésének elvetése

A laikusoknak egyszerűen:

ez csak azt jelenti, hogy a híd lábai milyen messzire vannak egymástól. Az elvárás csak annyi, hogy a pillérek között biztonsággal elférjen a kiszemelt vízijármű, tehát ne akadjon fenn. **Az is nyilvánvaló, hogy a kisebb támközökkel olcsóbb hidat lehet építeni.**



A 17 boltozatú híd a pekingi Nyári Palotában
https://hu.wikipedia.org/wiki/H%C3%ADd#/media/F%C3%A1jl:DSC00679_Ile_de_la_Cite.JPG

Nyilván ide nem engedtek be tengeri hajókat.

Itthon ilyen pl. a hortobágyi híd:



https://szallas.hu/programok/kilenclyuku-hid-hortobagy-p181

Az egykori gyönyörű szegedi hídnál a pillértávval nyilván még más méretű hajókkal számoltak, mint melyek ma járnak, vagy a jövőben elképzelhetők. Ennek megfelelően a pillértávot nagyra vették fel! A változáshoz igazodni kellene! ma már ekkora pillértávra nincs szükség, de a megszokás nagyon nagy úr!



http://www.regihid.hu/

Nem kell ahhoz nagy fantázia, hogy egy híd annál drágább, minél távolabb kell a hídlábakat megépíteni, tehát minél nagyobb távokat kell áthidalni.

9/9.

A szegedi déli híd hídszerkezetének megválasztása

A laikusoknak egyszerűen:

egy feladatot itt is sokféleképpen meg lehet oldani. Azaz: léteznek különféle hídfajták, hídszerkezetek Néhányat megmutatok. Koronként változik a felhasználható anyagok köre, és a mérnöki mechanika tudása, a hídépítési technológiák.





Kőgerenda hidak

Csak jóval ez után épültek kőgerenda hidak (görögök, kínaiak)



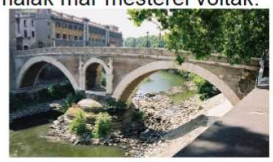
Tarr Steps (Anglia)

39

Boltozatok I.

Az 1. „boltozatot” a sumérok építették (Úr városa, Kr. előtt 4-3000 körül). A rómaiak már mesterei voltak.

Római kori boltozatok
Ponte Fabricio (Kr.e. 62)





Római kori boltozatok
Akvadukt: vízátvezetést biztosító híd (korunkban hajózható) */Kérdés: Mikor nagyobb a terhelés: csak víz vagy hajó is van?/*
Pont du Gard (Nimes mellett)
(Kr.u. I. sz.)

40

Boltozatok II.

Több ezer évesek is vannak.
Anyaguk: kő, tégla
Szerkezeti forma: tiszta körív, kosárgörbe
Igénybevétel: nyomás

Vác melletti Gombás patak hídja (1757)



41

Boltozatok III.

A 8db Rómában kb. 2000 éve épült hídból még 6db ma is áll!!

Kép fent: Anji híd, Kína
Fesztávolság: 37m!
Szegmensív: a félkörívnél laposabb boltozat



Ívhidak I.



Középkortól építették.
Anyaguk: kő, tégla, vas, acél, beton, vasbeton, fa
Igénybevétel: nyomás, hajlítónyomaték
Szerkezeti rendszer: befogott, két- és háromcsuklós hidak

Ördög híd, Martorell

Ívhidak II.

Mostari Öreg híd
épült 1567., újjáépítve 2002-ben



44

Ívhidak III.

Az igazi fejlődés akkor indul meg, amikor új építőanyagok (kavart vas, acél, vasbeton, alumínium stb.) jelennek meg.

Ívhidak – Iron bridge
Coalbrookdale (1779)
új anyag: vas



Ívhidak IV.

Új építési technológiákat találnak ki, vagy alkalmaznak hídszerkezetekhez is (pl. Sydney Kikötő-híd konzolos építése).

Kikötő híd, Sydney



46

Ívhidak V.

Pontosabb számítási eljárások jelennek meg: magasabb rendű elméletek, VEM (végeselemek módszere)…

Ívhidak – La Barqueta híd Sevilla
új anyag a XIX. század végén: beton, vasbeton



47

Függőhidak (lánchidak) I.

Felszerkezetük minden esetben acélból készül.
Tartószerkezeti elemei: pilon, kábel, régen lánc, merevítőtartó
Igénybevételek: húzás, hajlítónyomaték

Lánchíd	1849.	202,6m
Akashi híd	1998.	1991m

Messinai-szoros híd tervezés alatt, 3360m! (Szicília)



Régi Erzsébet-híd
1903, 290m

48

Függőhidak (lánchidak) II.

Mai Erzsébet-híd 1964. 290m



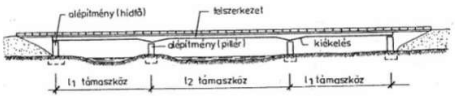


Passau, Luitpold híd

49

Gerendahidak I.

- Létrejöttét az építőanyagok és az építéstechnológiák fejlődésének köszönheti: pl.: feszített vasbeton, szekrény keresztmetszet, ortotróp lemezek stb.
- Igénybevétel: normálerő, nyíróerő + hajlítónyomaték
- Általában többtámaszú szerkezetként épülnek.
- Vasbeton rácsos tartó, Vierendeel tartók, Kerethidak, előregyártott hídgerendás hidak, szekrénytartók, bordás lemezhidak, stb.
- Pl: autópálya aluljárók és felüljárók jelentős része



Gerendahidak II.

Budapest, Árpád híd





Budapest, Szabadság híd ködben

51

Gerendahidak III., bordás hidak

Endrődi Hármas-Körös híd ártéri híd
2009.



Feszített gerendahidak



Tipikus autópálya aluljáró híd



Kőröshegyi völgyhíd

53

Ferdekábeles hidak

- Tartószerkezet: Pilon+feszített ferde kábelek + merevítőtartó
- Igénybevétel: normálerő + hajlítónyomaték

Megyeri híd





Millaui völgyhíd

54

Kiss László, Szabó László: Hídépítés 1. előadás, 2012.
https://adoc.pub/1-elad-szlo-2012.html

Meg kellen vizsgálni ezeket, majd kiválasztania célnak megfelelő hídszerkezeteket. Majd ebből kiválasztani a legolcsóbbat, a legegyszerűbbet.

Visszatérve az eddigi elképzelésekhez látható, hogy a tervezők valószínűen a látvánnyal elérhető hatásra számítva nagyjából a ma divatos szerkezeteket választották ki.
Pedig valószínűen lehetne szép és egyszerű hidat találni, mint amilyen pl. a nagyon karcsú szegedi Bertalan híd vagy a szolnoki híd. Ezek nem uralják otromba alakjukkal (lásd mai szegedi Belvárosi hidat) a tájat, hiszen ezek alig láthatók.

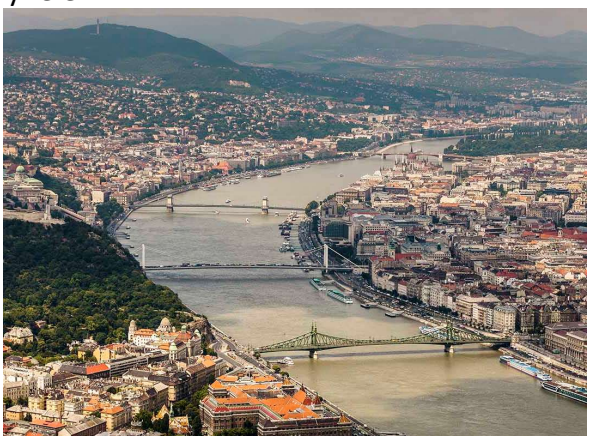


https://www.wikiwand.com/hu/Bertalan_h%C3%ADd_%28Szeged%29



https://pestisracok.hu/uj-tisza-hid-epul-szolnokon-hat-even-belul/

Nem lenne zavaró Szegeden sem az, hogy mindegyik híd másfajta, mint ahogy Budapesten sem, ahol ahány híd annyiféle



https://vilagorokseg.e-epites.hu/helyszinek/budapest.html#group=group&photo=Caption%201

Még meglenne ennek az a nagy előnye is, hogy egy egyszerű szerkezetű híd könnyebben és biztonságosabban lenne építhető, mint a folytúj szerkezeteket. A karbantartásuk is kevesebb pénzt igényelne, mintha egy kényes, új technológiát választanának.

10. Intő példák: az elhibázott műszaki döntések városa lettünk

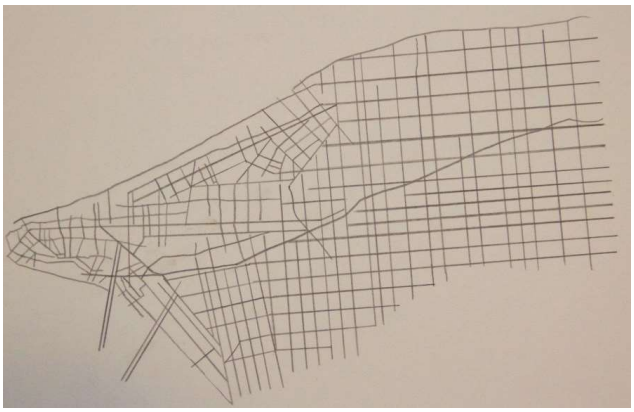
A közös – közút és vasút -használatú híd nem első lenne a szegedi műszaki jellegű téves döntések között.

Emire emlékeznünk kellene pl. ezekre azzal a szándékkal, hogy a korábbi évek hibáit ne szaporítsuk:

10/1. Lechnerék a Nagyárvíz után szolgai módon lemásolták Budapest sugaras-gyűrűs úthálózatát a helyiekkel történő egyeztetés nélkül.

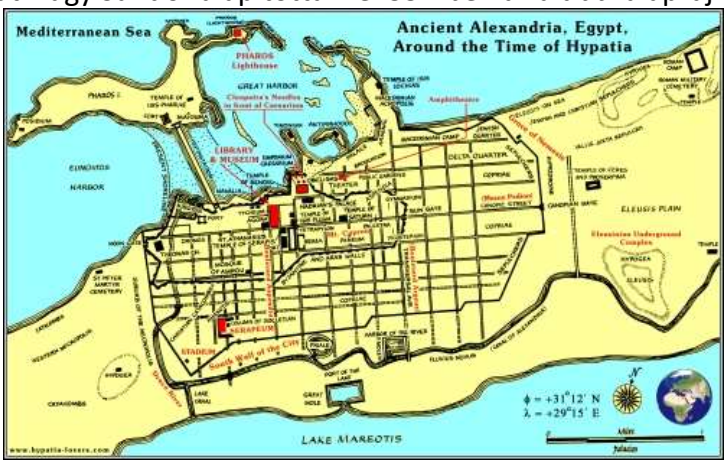
Azóta sem tudta ez a szerkezet semminemű előnyét, fölényét igazolni mondjuk a négyzethálós, a sakktábla szerű, raszteres úthálózattal szemben.

Ha ez a sugaras-gyűrűs struktúra valóban menő és nagyon modern lett volna, mint Szegeden ma is állítják, akkor hozzá hasonló városok létesülését figyelhettük volna meg, de nem ez történt. Nemigen akadtak követők. Kérdés tehát mitől modern és nagyon korszerű ez az utcahálózat? Lehet, hogy New Yorkban Manhattan egy korszerűtlen, sőt lakhatatlan város, városrész? Nem kellen ott mindent lerombolni és sugaras-gyűrűsre átállítani? Ims a sakktáblás new yorki séma:



https://apokrifonline.com/2015/02/05/nevjegy-es-gondolatebreszto-egy-szimpatikus-pionirtol/

Az ókori Alexandriát Nagy Sándor alapította i. e. 331-ben az alábbi alaprajzzal:



https://doksi.net/hu/news.php?order=ShowArticle&id=668

Hogy nem lett ez is a nagyon modernnek kinevezett sugaras-körgyűrűs és lett sakk-tábla-szerű? Nagy Sándor nagyot tévedett volna?

Lásd még:
https://civilcafe.hu/RM/ketten.pdf

A kiépítés után a város fejlődése megakadt, és azóta is áll.

Szeged lakosszáma az 1900-ban 100.300 fő, a szomszédos Temesváré: 60.600 fő volt, tehát Szeged jóval előbb állt.
http://virtualis.sk-szeged.hu/szrt/polgar.html#nepesseg
https://hu.wikipedia.org/wiki/Temesv%C3%A1r

A 2022-es népszámlálás szerint Szeged 168.000, Temesvár a 2023 –as népszámlálás szerint: 320.000 fő, tehát **éppen duplája Szegedének! Ellenkezőjére fordult ez a világ.**

https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_legnagyobb_telep%C3%BCl%C3%A9sei_lak%C3%B3n%C3%A9pess%C3%A9g_szerint
http://statisztikak.erdelystat.ro/adatlapok/temesvar/2674
Mellesleg Temesvár Európa Kulturális Fővárosa cím nyertese, míg Szegeden egy hasonló kezdeményezés már a legelején csírájában elhalt.

10/2. Elhitették, hogy egy fejlődő város kiszolgálható egyetlen közúti híddal! Lechnerék még csak jelezni sem jelezték azt, hogy nemsokára újabb hidak kellenek a továbbfejlődéshez.

10/3. Az újratervezett Szeged árvíz utáni újratervezése közben nélkülözte a forgalomra odafigyelő mérnök ismereteit, mert a várostervezésben csak építészek vehettek részt, akik vagy nem tudtak a közlekedésfejlesztés innovációs forrongásairól, vagy annak nulla jelentőséget tulajdonítottak.
Ma főbűnnek számítana, ha egy várost a közlekedési gondok javítása nélkül építenének, fejlesztenének. Azaz elveiben sem volt korszerű a lechneri várostervezés!

A teljesség igénye nélkül, de a kor törekvéseit jellemző néhány tény:
a helyzetet jól jellemezte az **1894**-es lótrágyaválságról. Hiszen akkoriban minden városban a lóvontatásra épült a közlekedés, így Szegeden is. Az alábbi válság nem egy pillanat alatt állt elő, hanem egy hosszú megelőző időszak következménye. Hasonló tünetek lehettek minden városban. **Érezhető volt a lóvontatás nem tartható fenn sokáig, és az is hogy világszerte keresik a helyettesítő megoldást**. **Ráadásul ez a folyamat egyre csak gyorsult.** Miféle jelek voltak láthatók?
„Általánosságban elmondható, hogy egy ló nagyjából 7-16 kiló fekáliát termel naponta, és ha mindezt 50 ezer paci produkálja, annak bizony súlyos következményei lehetnek. A London utcáin lévő lócitrom odavonzotta a legyeket is, amik különböző betegségeket, köztük a tífuszt is terjesztették. Az ürülék mellett érdemes megemlíteni, hogy kicsivel több, mint egy liter vizeletet is produkálnak nap, mint nap, ami csak még tovább fokozta az egyébként sem higiénikus állapotot."
„New Yorkban például nagyjából 100 ezer ló közlekedett az utakon nap mint nap. Végül, 1894-ben megjelent egy cikk is a The Times magazinban, melyben állítólag azt jövendölték, hogy nagyjából ötven év múlva London utcáin nagyjából három méter vastagon fog állni az ürülék."



https://femina.hu/terasz/lotragya-valsag/

Európa lázasan kereste a váltást, a kilábalást, de ez sajnos Szegedre nem hallatszott el. Az alábbi műszaki alkotások megszületése nem lehetett egy pillanat műve. Azt hosszú megelőző szakasz előzte meg a tudományok széles területén.

A szegedi Nagyárvíz éve: 1879.
„Carl Friedrich Benz német mérnök, a modern gépkocsitechnika egyik úttörője 1885-ben építette meg kétütemű gázmotorját, egy évvel később, 1886-ban pedig bemutatta az egy lóerős, négyütemű motorral hajtott, háromkerekű járművét – a világ első automobilját -, amelyet ugyan ebben az évben szabadalmaztattak."

Elképzelhető, hogy ez a fejlesztés éveket kért azelőtt, mielőtt abból mozgásképes autó lett.



https://www.google.com/search?q=benz+aut%C3%B3ja&oq=benz+aut%C3%B3ja&aqs=chrome..69i57j0i22i30l2.5553j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8

https://www.blikk.hu/auto/garazs/elso-auto-136-eve-karl-benz/3bzvybs

A szerkezet mechanikája annyira bonyolult volt, hogy már minden benne volt, amit ma is autónak hívunk. Nyilvánvaló, hogy évtizedes műszaki gondolkodás előzhette meg, tehát nem egy pillanat műve volt!

Londonban „A közúti forgalom jelentősen megnövekedett a város környékén részben azért, mert a vonattal közlekedő utasok közúton folytatták az utazásukat a város központjába. Az ötlet, mely szerint földalatti vasúttal volna célszerű összekötni a City of London körzetét a jelentősebb pályaudvarokkal már az **1830**-as években megszületett …

„**1854**-ben a parlament elfogadott egy törvényt, mely kezdeményezte egy földalatti vasútvonal építését …”

„… a munkálatok **1860**-ban megkezdődtek …”

„1863. január 10-én a Metropolitan Railway megnyílt az utazóközönség előtt.

https://hu.wikipedia.org/wiki/Londoni_metr%C3%B3

„Az első, elektromos taxik **1897**-ben jelentek meg London utcáin.”

https://szotkerek.hu/20210217/akkumulatoros-taxik-rottak-london-utcait-az-1800-as-evek-vegen/

„Az első gőzhajtású autóbuszokat Angliában építették az **1820**-as évek második felében.”

https://mult-kor.hu/korantsem-zajlott-zokkenomentesen-a-buszok-terhoditasa-europa-utjain-20220601

Ízelítő abból, amit figyelmen kívül hagytak a „nagy” városalapítók, miközben előtte bejárták a kor fejlett Európáját, láthatták az igyekezetet a lovas utazás, szállítás lecserélésére. **Egy igazi paradigma váltás kezdődött, melyet figyelmen kívül hagytak a hazai fejlesztők. Ennél nagyobb szegedi melléfogásról nem tud a történelmünk**.

„**1827-**ben Magyarországon is folytak kísérletek a lóvasút meghonosításával …”

„A villamosmozdonyt és a villamos vasutat **1879**-ben a német Werner von Siemens találta fel.”

„Az angol Richard Trevithick (**1771-1833**) már olyan gőzmobilt épített, amelyet Londonban sikerrel használtak személyszállításra.”

„Ez egy háromkerekű, hétszemélyes omnibusz volt.**1830**-ban már csaknem száz ilyen gőzzel hajtott jármű közlekedett Angliában, és egy évvel később megnyitották az első gőzbusz-járatot. Bolyai Farkas Marosvásárhelyt ebben az időszakban mutatta be gőzautóját.”

„Az első autóba építhető motorok …A svájci származású Isaac de Rivaz (1752-1829) **1804**-ben készített járművével jó egy métert haladt előre. Ezzel egy új technikai korszakot nyitott meg. Ugyanis a mai autómotor ősatyját hozta mozgásba. Rivaz a gőz helyett éghető gázokkal kísérletezett.”

„… a belga feltaláló, Jean Joseph Lenoir (1822-1900) hosszasan dolgozott Rivaz találmányán, és ennek eredményeként **1860**-ban szabadalmaztatta éghető gázzal működő motorját.”

„A magyar királyi ipari és kereskedelmi miniszter **1876**-os szabadalmi okirata szerint Wessely György "kocsit talált fel Colonet néven, amely lovak segélye nélkül hajtható".”

„Elsőként a kölni származású utazó kereskedő, Nikolaus August Otto (1832-1891) jelentkezett egy alacsony fordulatszámú, belső égésű motorral. Egy korábbi találmányhoz nyúlt vissza, amelyet a francia Alphonse-Eugene Beau de Rochas már **1862**-ben leírt: ez az úgynevezett négyütemű elv.”

„Benzin üzemű gépekkel **1873**-tól kezdve próbálkoztak a különböző országok feltalálói.”

„Az első párizsi omnibuszvonal **1662**-ben nyílt meg.”

„Párizsban **1819**-ben, Londonban **1829**-ben indultak újra a rendszeres omnibuszjáratok.”

„Megnyílt magasvasútként kiépített (New York, **1877**.) gyorsvasút.”

„Az első villamos közúti vasúti motorkocsit **1881**-ben állították üzembe, az első trolibuszt **1882**-ben. Eztán a villamos üzem az egész világon gyorsan elterjedt. Magyarországon az első, kísérleti vonal **1887.** november 20-án nyílt meg Budapesten …”

https://hu.wikipedia.org/wiki/A_k%C3%B6zleked%C3%A9s_t%C3%B6rt%C3%A9nete

Hogy nem lehetett ezekről tudni? Mi meg ezt el is hisszük? Vagy csak a már akkor is a mindent mindenkinél jobban tudó építészekhez nem jutott el semmi?

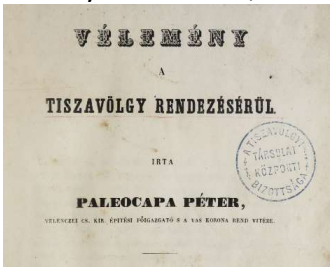
10/4. Szegedi hajózási érdekre hivatkozva odázták el a Pietro Paleocapa által is szükségesnek tartott **Tisza-Maros torkolat várostól délre való áthelyezését** a Tisza szabályozásával együtt, ezzel nagyot rásegítve az 1879-es Nagyárvízre. Azóta már nem érvényes szegedi hajózási érdekre hivatkozás, már időszerű lenne e döntést felülvizsgálni és manapság áthelyezni!

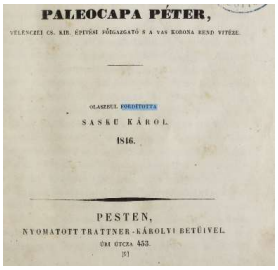
Alább látszik a Tisza mai vonala Szeged körül. Látható a szegedi éles törés, mely szerint a Tisza derékszögű kanyart ír le a városban. Szinte kívánkozik a város feletti szakaszt összekötni a város alattival, de a városon KÍVÜL, attól dél-keletre, ezzel nagyot segítve a folyón!



https://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/tudomany_es_ismeretterjesztes/Magyarorszag_holtagai/pages/010_also_tisza.htm

Az Európa-hírű olasz mérnök – Széchenyi felkérésére dolgozatban bírálta Vásárhelyi Pál Tisza-szabályozási tervét, 1846-ban, tehát **33 évvel a szegedi Nagyárvíz ELŐTT.**


VÉLEMÉNY
A
TISZAVÖLGY RENDEZÉSÉRŐL
IRTA
PALEOCAPA PÉTER,


PALEOCAPA PÉTER,
SASKU KÁROL
1846.
PESTEN,

Ebben hangsúlyozottan említi a Tisza szabályozásával a Maros szabályozását is, amely akkor és ma is a várostól északra, folyásirány szerint a város előtt, ömlött a Tiszába. Kérte a torkolat **áthelyezését – a Nagyárvíz ELŐTT 33 évvel – a várostól délre.**





A rajzán ezt 11-eees vonallal jelölte. Látszik, hogy a Maros milyen rendkívüli mérték tekergett a Tiszába ömlés előtt. Az is érdekes volt, hogy a torkolatnál szembe folyt a Tiszával. Javasolta a torkolat előtti Maros szakasz kiegyenesítését is, ez is pirossal és „d”-„e”-vel jelölve.
Ebből csak a Maros torkolat előtti kiegyenesítése valósult meg, a 11 jelű átkötés nem!

Nekem érdekes az, hogy a Tisza Szeged feletti ága, az ennek folytatásába eső Maros ág, továbbá a 11-es átkötés, átvágás kiadta volna az általam többször javasolt szegedi árapasztó csatornát!

Ekkor még nem készült el Tisza kiegyenesítése Gyálánál, ekkor még a mai holtágon folyt a Tisza. Látható, hogy Vásárhelyi csak a kismérvű 90-es jelű vonaljavítást tervezte, míg Paleocapa egy nagyobb vonalút javasolt a piros „a”-„b” vonal szerint. Ez meg is valósult. Ahogy írta:

Szeged városa, azt kérvén, hogy az emlitett *a'b'* átvágást elkészithesse, társul akarná ugyan hozzá adni a Maros-torkolatnak egy javitását, de nem a már előbb javaslottat, mint a 11. szám alatt jelelve van, melly nekem csakugyan szükségesnek látszik. A város ellenben, a torkolatot a mostani ponton megtartva, a Maros vég-darabját a *d'e'* vonalon akarná vinni, melly egyszersmind annak némelly feljebb legközelebb levő más kanyarait is egyenesbre venné.

Ha e munkálat czélja egyedül az összefolyás irányának javitása lenne: akkor a *d'e'* átvágást ugy lehetne tekinteni mint a melly a czélnak eleget tesz. De bár e czél nagyon érdekes is, mindazáltal nem egyetlen, sem legfőbb. A legfőbb czél itt a Maros összefolyásának lejebb, Szeged városán alul vitele. A folyó magán a városon keresztül menő darabjának rendellenes szük volta megkivánná e változtatást a mostani körülmények közt is. De

Azaz: „Szeged városán alul”, egy emberöltővel a Nagyárvíz ELŐTT!

De Szeged városa azon félelembül szegül ellene a Maros-torkolat megváltoztatása szándékának, hogy veszteni fogna azon átmeneti kereskedésbül, melly e folyón és a Tiszán a Bánság s az országnak e két folyót környező más részei közt van divatban. Azonban e félelem teljesen helytelennek látszik, ha, mint kell is, a város köz érdekeit, nem pedig a város egyik vagy másik szakaszának, vagy egyik avagy másik ház- vagy földbirtokosnak részletes hasznát, vesszük tekintetbe.

Tehát elutasították, mint kiderült gazdasági hátrányra hivatkozva, tehát felülbírálták a nagy olasz mérnök javaslatát! Mint előbb írtam,, csak részben valósították meg a kérését.

A Tisza rendezését illető ezen inditó okok magokban is elegendők volnának annak megmutatására, mennyire nem alkalmasok Szeged városának a Maros torkolatát illető javaslatai. De több ok is van ezeken kivül. E torkolatnak megjavitása, a befogadó folyó valamely alábbi pontjára tétele által, nevezetesen éppen oda, hol a bővült meder-szelvény elkerülhetővé teszi a vizárnak s ebbül következő visszatorlásnak azon rendkivüli felduzzadását, mellyet a medernek Szeged városán belüli szük volta okozott, olly munkálat, melly a Marosra nézve is tetemes hasznot fog szülni; különösen azon hosszu darabon, mellyen az emlitett visszatorlás hatása érezhető, s még sokkal érezhetőbb lesz a Tisza-rendezés bevégződése után.

Fontos, amit a városban lévő mederszakasz szúk voltáról ír, mely szerinte Szeged után „bővült mederről” írt, mely már nem okozott volna visszaduzzasztást.

Ez okoknál fogva el nem állhatok azon véleménytül, hogy a Maros torkolatát meg kell változtatni. Melly vál-

Azaz Paleocapa nem fogadta el Szeged tiltakozását.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/SZAK_DUNA_Muzealis_1846_velemeny/?pg=142&layout=s

Vélemény a Tiszavölgy rendezésérül (Pest, 1846) | Könyvtár | Hungaricana

A gazdasági ok kifejtve:

„Az északi torkolat mellett szólt, hogy a Maroson érkező só-, fa- és kőszállítmányok így keresztülhaladtak a városon, a déli torkolat támogatói, például Vásárhelyi Pál és Pietro Paleocapa, velencei mérnök, viszont árvízvédelmi szempontból **jobbnak találta volna, ha a szegedi védműveknek nem két, hanem csak egy folyó árvizével kellene megbirkóznia**. Végül a gazdasági érdekek győztek, így a Maros vizét Szegedtől északra vezették a Tiszába.”

https://www.turistamagazin.hu/hir/idoutazas-a-szegedi-tisza-parton

Végül igazolta az élet Paleocapa-t, mert a két folyó együttes árvize pusztította el a várost 1879-ben.

Reizner János írta a Szeged történetében:

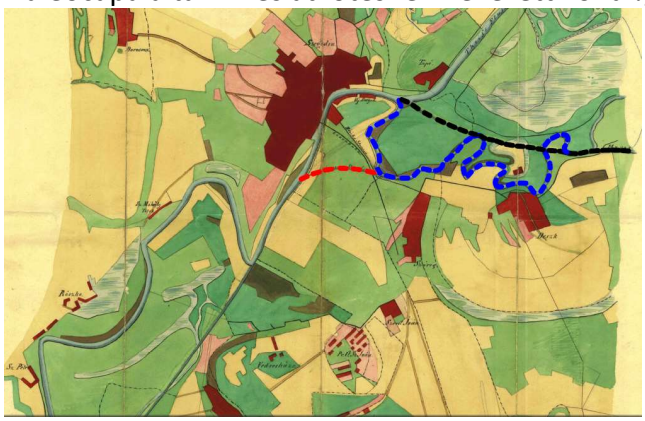
„A város hatósága ennélfogva 1852. évi július 15-én Albrecht főherczeg és kormányzóhoz benyújtott emlékiratában kérte, hogy a Maros torkolatának a városon alól való áthelyezését mellőzzék s a beömlés a régi helyen, oly módon igazíttassék meg, amint azt annak idején Vedres javasolta s amit kiváló tekintélyek is helyesnek találtak.

Ha ezentúl a vizduzzadás elhárítására még más levezető csatorna építésének szüksége forogna fenn, úgy inkább a Bainville József városi főmérnök által (1) tervezett 6000 öl hosszúságú azon csatorna építtessek ki, mely a gyártelepnél szakadt volna ki a Tiszából és a város megkerülésével, 4 öl mélységgel s 25 öl közép szélességgel az egész várost körül övezte volna és a boszorkányszigetnél szakadt volna ismét a Tiszába."
„… a Maros régi ágyából, nevezetesen az utolsó kanyarulatból, Új-Szeged és Szőregh határvonalán létesíttessék egy zsilipes csatorna (Ableitungs-Canal), melyen a nagyobb áradások vizei, a mederszorulat elkerülésével, a Tiszába vezethetők lennének."

http://www.bibl.u-szeged.hu/reizner/02/2210.htm

Ez a Bainville – féle csatorna lett volna Szeged első árapasztó csatornája, míg zsilipes csatorna a második!

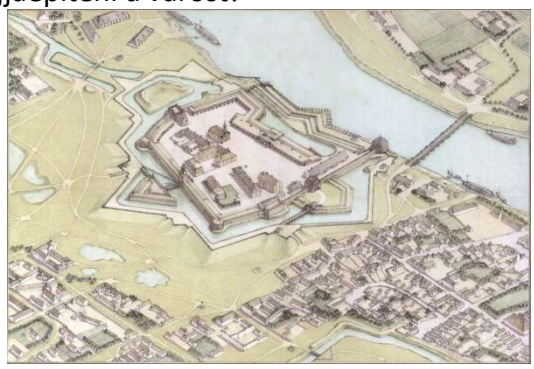
A felemás beavatkozás így nézett ki 1860-ban:
(itt még megmaradt a Paleocapa által 11-es átkötésnek nevezett vonal!)



barna Szeged városa. Kék színű a nagyon tekergő Maros, a folyószabályázás előtt. Fekete színnel a nyomvonal korrekció.
Piros a Paleocapa-féle Tisza-Maros összekötés, mely sajnos nem készült el.
https://vizmerce.blog.hu/2022/03/11/szeged_pusztulasa_az_1879_evi_nagy_arviz
Ez után jött 1879, majd a város újratervezése, újjápítése Lechnerék által.
Szinte kizárt dolog, hogy ne tudott volna Paleocapa javaslatairól, hiszen azok azzal a folyóval voltak kapcsolatosak, ami miatt nekik itt dolgozni kellett.
Tehát tudniuk kellett a Tisza belvárosi szakaszának szűk, azaz hidraulikailag nem megfelelő voltáról is és a Maros-torkolat áthelyezési vitáiról is.
Láthatóan ők mégis az egyszerűbb utat választották azzal, hogy a Város korábbi állásfoglalásához igazodtak.
Szeged újjáépítése gyakorlatilag egy zöldmezős beruházás volt, egy valódi tabula rasa. Bármit lehetett volna tervezni, hiszen a víz és az ember mindent elpusztított.
Kár volt meghagyni a már ismert gyenge pontokat, melyek később, mint beépített aknák működnek. A vasutak vonalvezetése is más lehetett volna.
(A tabula rasa egy latin szó, jelentése tiszta tábla. Az új kezdetet, a tiszta lappal indulást értjük a kifejezés alatt. ht tps://norberthires.com/tabula-rasa-jelentese/)
Erre hivatkozva minden vizes témát újra lehetett volna és kellett volna tárgyalni! De ezek szerint Lechner nem csak a közlekedéssel, hanem a vizes tudományokkal foglalkozó mérnököket is mellőzte, a mai is ható „az építész mindent mindenkinél jobban tud" – elv szerint.
Sikerült is egy ennek megfelelő várost tervezni a Tisza partjára, amely ma is féloldalas, mivel az újszegedi oldal ma sem egyenértékű a szegedivel.

10/5. Miután a MAHART beszüntette a vasút és a közút miatt veszteséges tiszai teherhajózást mégis Szeged kikötőt épített a nem létező hajóknak! **Olyan kikötő épült meg komplett kiépítéssel, amely igazi hajót soha nem látott. Ez volt a mai fátlan lombkorona sétány őse. Nem kellene ott emléktáblát avatni az utókor okulására?**

10/6. **Szeged leromboltatta a várát, így a saját múltja egy darabját tagadta meg.**
Ezzel közel 600 év történelmét törölték el, évszázadokkal a ma divatba jövő pusztító eltörlés kultúrája (cancel culture) előtt, a múltat végképp eltörölni ideológia korai megvalósulásaként!
A közelünkben Temesvárnak, Gyulának több esze volt. A barbárság nem volt általános. Milyen gyönyörű turisztikai látványosság lenne, ha ma még létezne a szegedi vár, ahol történelmi jelentőségű események történtek. **Mátyás király és a török múlt emlékét is eltörölték a várospusztítók, mondhatni konkrétan is: aprópénzre váltva azt.**
Nem ennek kellett volna a központba kerülni a lechneri újratervezéskor, mint a legfontosabb szegedi adottságnak, a fővárosi minta szolgai idemásolása HELYETT? Lehetett volna szervesen folytatni, ehhez igazítva újjáépíteni a várost!



http://szegedfolyoirat.sk-szeged.hu/2018/11/17/szerdahelyi-peterne-a-80-eves-kratochwill-matyas-koszontese/

Lásd még:
Varbontas.pdf (civilcafe.hu)

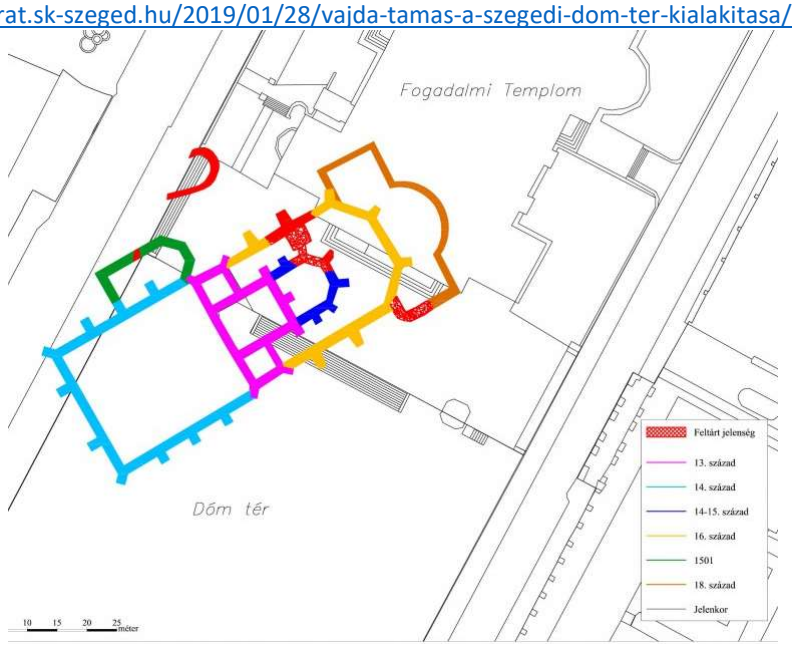
10/7. Szeged leromboltatta a város akkori legnagyobb templomát a mai Dóm téren, a Dömötör-templomot. **Jelzem, ha 15-20 m-rel arrébb épült volna fel a Dóm, akkor ma mindkettő állna egymás mellett.**





Állna a mai szerb templom mellett a Rozália–kápolna is. Így lehetett volna egy gyönyörű templomos főterünk, ha Lechnerékbe egy csipetnyi műemlékvédelem szorult volna, pedig ezt is láthatták a tervezés előtt meglátogatott nagyvárosokban. Mégsem! Győzött ismét a múltat eltörölni ösztönös rombolása.

http://szegedfolyoirat.sk-szeged.hu/2019/01/28/vajda-tamas-a-szegedi-dom-ter-kialakitasa/



https://moramuzeum.hu/szeged-dom-ter/

Szürkével a Dóm alaprajza, színesben a Dömötör templomé. Pár méteren múlott az, hogy elkerüljék a két alaprajz egybemetszése!

10/8. Lerombolták azt Palánk városrészt, melyet a Nagyárvíz meghagyott. Pedig akkor Szeged egy zöldmezős beruházás volt, a klinikák bárhová épülhettek volna. Rengeteg volt az üres hely. Ez nagy csapás volt egy műemlékekben nagyon szegény városban. Különösen fájlalható a Nagyárvíz előtti épületek elvesztése, melyek túlélték az árvizet is! **Megint a várostervezők hibás elvei jelennek meg!**
A városrombolás hagyománya még Borvendég Béla építészmérnök közelmúltbeli regnálása idejében is folyt, hiszen ő érte el az Oskola utca megcsúfítását. A kor hangulatába illik az Árpád téri áruházszörny egyetem mellé telepítse is. Ki tudja, hogy mikorra szabadulhatunk meg ezektől és mennyiért.

10/9. A Tisza Lajos körút és a Tisza közti nagyon értékes területem létrehozták a korai kapitalizmus haszonélvezőinek a „palotás" belvárost. Ez mára mindenestül elavult. Rossz az itteni lakások elrendezése, nagy belmagassága, ezért szinte megoldhatatlan a kifűthetetlensége, fürdőszoba nélkülisége, az elbomlóban lévő födémmei, nyílászárókkal. Ma semmilyen hőszigetelési, vízszigetelési előírásnak sem felel meg itt semmi.
Felújítások a mai fizetésekből megvalósíthatatlanok. **Ennyi pénze sem a városnak, sem az államnak nincs. Nem lehet mindben egy új képtárat kialakítani, mert ennyire nincs igény.**
Egyre több a felhagyott, kiürült lakás. Mivé lett a „palotás belváros", a régi dicsőség? Erre vagyunk olyan még mindig büszkék? Lehet, hogy súlyos tévedés volt a korszak örökéletűségébe vetett hitük?
Sokkal olcsóbb ma Újszegeden egy csirivili palotát építeni a mai újgazdagoknak, mint ebben a műemléki előírás tömeggel nehezített környezetben lévő épületeket lakhatóvá, a mai előírásoknak megfelelővé tenni.
Novák István főépítészi tényked ése idején néhány itteni tömböt felújítottak, de ez a próbálkozás is megbukott a rendkívül magas költségek miatt.

10/10. Egy divat miatt, megint tervezői félrevezetésre alapozva**, térkövezték faltól falig a Kárász utcát és a Klauzál teret**. Ez ma már szintén bukott elv az éghajlatváltozás miatt, a városi hősziget kialakulásának fokozása miatt. Az utcai fasorok telepítése helyett. Most kényszerintézkedésre szorultak a kirakott napvitorlák használatával, de még mindig nem ismerték fel a kezdeti, kiindulási hibát. Érdekes, hogy a mesterséges elemekkel a város zöld tanácsnoka vitézkedik.
Az egyik dolgozatom erről:
https://civilcafe.hu/RM/k%C3%B6ny%C3%B6kl%C5%91%20k%C3%B6vek.pdf

10/11. Tönkretették az ország leghosszabb tiszai holtágát, a gyálarétit, egy **városi szeméttelep jött létre város folyékony szennyének tárolására, kiölve minden ottani életet**.
Felelőse természetesen ennek sincs, pedig ez az ATIVÍZIG, a zöld hatóság és a helyi egyetem tudtával történt.
Itt most tessék-lássék, a helyeket félrevezető alibi beruházás folyik. **Pedig ez lehetett volna a város hatalmas rekreációs területe, melyet a kapzsiság áldozata lett. Ami egykor nagyon olcsó volt valakiknek, az most nagyon drága az adófizetőknek.**
Lásd még:
https://civilcafe.hu/RM/Gy%C3%A1lar%C3%A9t-D%C3%B6gtisza.pdf

10/12. **Az utóbbi időszakban a vasút szempontjából Szeged egyre jelentéktelenebbé vált**.
https://civilcafe.hu/RM/P%C3%A1lfy-Budiszky%20Endre%20szegedi,%20vas%C3%BAth%C3%A1l%C3%B3zat-fejleszt%C3%A9si%20elk%C3%A9pzel%C3%A9sei.pdf
https://civilcafe.hu/RM/Nagy%C3%A1llom%C3%A1s,%20kontra%20Szeged-R%C3%B3kus%20vas%C3%BAt%C3%A1llom%C3%A1s.pdf
Az összes fővonal elkerüli városunkat. A legújabb fejlemény az, hogy a nagysebességű hálózat is elkerül bennünket. A nagysebességű az a vonat, mely legalább 250 km-tesz meg óránként. Hosszú küzdelemben korábban elértük, hogy a Budapestet érintő vonal menjen el Szeged mellet. Itt pedig ágazzon el Bukarest és Belgrád felé. Még ezért sem volt képes a Város eredményesen lobbizni.
Be kell érnie a soha meg nem térülő mellékvonal újraélesztésének ígéretével, a Békéscsaba-Hódmezővásárhely-Szeged-Bácsalmás-Baja vonallal. Ha ez holnap elkészülne valamilyen csoda miatt, holnapután fel kellene szedni a totális anyagi csőd miatt, mert errefelé semmit és senkit sem kell vasutaztatni.
Nyilvánvaló, hogy ebben a világban még szükség az új vasúti hídra. A különálló, az önálló, a közúttal nem közösködő vasúti hídra majd akkor lesz igény, ha a vasút szerepét átértékelik. Sajnos tartok tőle, hogy ez nem holnap lesz. Akkor majd megépíthető lesz pont úgy, ahogy azt mérnök elődeink elképzelték a korábbi városfejlesztési elképzeléseikben. Minden ettől eltérő csak ront a helyzeten és súlyos anyagi következményekkel jár.
Mi is a mai helyzet?
A nagysebességű vasutat 2022-ben elbukta Szeged.
Vasúti fővonal nem akar Szegednél a Tiszán átmenni. Ha egyszer megéljük, hogy egy óra alatt elérhető lesz vonattal a főváros Szegedről, már minden szegedi vasúttal kapcsolatos kívánság teljesülne.
A feldobott vasúti mellékvonalnak pedig sincs szüksége vasúti hídra, mert vonala nem metszi a Tiszát.
Akkor mégis miért is épülne itt vasúti híd?
Jól hangzik egy vasúti híd, de vasút nélkül!

Vajon a ma ehhez az ötlethez görcsösen ragaszkodók összedobnék ennek költségeit, vagy úgy már nem is kellene nekik annyira?
Ma már az újságírók is tudják és hirdetik:

„Szegeden jó ideje tetszhalott állapotban van a vasút …"

Nem a RoLa indul újra Szegeden, de így is évente 60 ezer kamion tűnhet el a magyar autópályákról | Szegeder

Valószínűen egy nagyon káros folyamat vezetetett el ide, ami nagyon nagy baj, mert modern vasút nélkül nincs modern város.

10/13. A mai Nagyállomás még a Magyar Királyság, a Trianon előtti Magyarország állomásának épült, nemzetközi vonatok kezelésére. Sajnos ez elbukott, de még megmaradt egy ideig átmenő állomásnak, majd ez is elbukott.
Szeged egy vasúti zsákutca lett.
Az épületet felújították ugyan, csak azt nem tudták kitalálni, hogy milyen funkciókkal töltsék teli. Ezért kong az ürességtől ma.
Sajnos még azt sem sikerült felismerni, hogy a mai nagyon kihasználatlan Nagyállomást át kellene adni az egyetemnek, és **a főpályaudvart áthelyezni a Rókus pályaudvarra**.
Lásd még:
https://civilcafe.hu/RM/P%C3%A1lfy-Budiszky%20Endre%20szegedi,%20vas%C3%BAth%C3%A1l%C3%B3zat-fejleszt%C3%A9si%20elk%C3%A9pzel%C3%A9sei.pdf
https://civilcafe.hu/RM/elbuktuk.pdf
https://civilcafe.hu/RM/Nagy%C3%A1llom%C3%A1s,%20kontra%20Szeged-R%C3%B3kus%20vas%C3%BAt%C3%A1llom%C3%A1s.pdf

Annyi a baj Szegeden, mint kiderült, hogy elképzelhető egy arra irányuló városfejlesztés, amely „pusztán" a korábbi bajokat, melléfogásokat hozná helyre, de ehhez nagy politikai bátorság és sok-sok pénz kellene. Már pedig mindkettő ma hiánycikk.
Szegeden tehát el kellen űzni az újabb pazarlást!

11. Összefoglalás
Mi is folyik itt?
a)
A Város pontosan megfogalmazta, hogy csak egy közútra lenne szüksége.
Majd jöttek a finanszírozó újabb és még újabb ötleteikkel. Előbb a vasútnak a hídra rakásával, majd a „zöld" híd kártékony ötletével. Demokratikus zsarolással bejelentette, hogy csak ezek teljesülése estén lehet finanszírozni a projektet.
A Város tehetetlen, mert ezek egyikét SEM kéri, de kénytelen a zsarolásnak megadni magát. De még nincs vége a cirkusznak, mert ezután bármilyen furcsa: ezek után a finanszírozó bejelenti, hogy mindez a katyvasz túl drága, neki erre nincs pénze. Mert ugye: „Ami ennyi idő alatt sem tudott elindulni, annak már nem sok legitimitása lehet." Mintha vicc lenne.
Nem mehetnénk vissza a kiinduló ponthoz? Nem készülhetne csak annyi, csak az, amit a Város kér? A feladat szándékos elbonyolítása, megdrágítás értelmetlen. Egyetlen célja a megvalósíthatatlanná tétel. Vegyük észre!
b)
Elég ránézni a főváros beruházási projektjeire. Megállapítható, hogy azok legkisebbje is jóval többe kerülne, mint az eredeti szegedi. Ilyen a helyzet, ha ellenérdekeltek döntenek egy szegedi tervről. A helyzet mutatja, hogy súlyosak a gondok az ország fejlesztési pénzeinek elosztásakor. Régen úgy mondták, hogy minden szentnek maga felé hajlik a keze. Ugyanez ma:

„Tény: a 2010 és 2022 között elköltött állami források 65-70 százaléka Budapestre került, ráadásul a főváros időközben – szerencsére – elérte az EU átlagfejlettségi szintjének mintegy 150 százalékát.”

https://mandiner.hu/cikk/20230322_lazar_janos_interju

Sőt: a fővárosiak sokszor tiltakoznak ezen nagy beruházások ELLEN, míg Szeged évtizedek óta semmit sem lépes elérni. Legyen bármilyen is a polgármester politikai bekötöttsége. Nekünk csak a felsővezetői ígéretek jutnak, de azokból nagyon jól el vagyunk látva. Már nagyon unalmas!

Megy a nagy játék: melyben sorra megpróbálják kilőni egymás projektjeit, mint pl. a Nemzeti Galéria kontra Duna alatti vasúti alagút a Déli és a Nyugati pályaudvar között.

c)

Fel kellene készülni egy Kormány és a Szeged Város közti alkura, mielőtt a Kormány bezárja a kezdetleges állapotban maradt Modern Városok programot, és ezzel Szeged mindent elveszítene. Szálljunk le a vágyak Mennyországából a Földre!

Javaslom a szegedi déli híd megmentését, akkor is, ha ezért áldozatokat kell hozni.

A cél érdekében meg kell állítani a FŐMTERV-nél a helytelenül elindított és így félresiklott tervezési folyamatot. Kiváló tudásukkal képesek lennének normális terv készítésre is, ha nem kötnék gúzsba őket. Teljesen elölről kell kezdeni a tanulmánytervet, mert folytatása egyre nagyobb bajt okozna.

Lényeges, hogy az egyes új hídváltozatokat a 9. pontban felsorolt szempontok alapján rangsorolják, értékeljék.

El kellene érni, hogy a tervezők ne a látványelemekre, ne a megtévesztő „díszletekre” helyezzék a hangsúlyt, hanem leginkább a híd funkcionalitására, a funkciók legegyszerűbb megvalósítására, az építés és a fenntartás olcsóságára.

Nagyon fontos az, hogy az új terv még a tárgyalások megkezdése ELŐTT rendelkezésre álljanak. Így világosan láthatóvá válna az eredeti Modern Városok Program szerinti Szegedre vonatkozó becsült költség és az általam javasolt megoldással meghatározott becsült költség különbsége.

Így látszana a javaslatommal elérhető igen nagy megtakarítás, ezzel javaslatom értelme, mely lehetővő tenné a híd valóságba való visszahozatalását. Teret szeretnék a józan észnek biztosítani.

Az ennél kisebb tételek megvalósítására pedig könnyebb lehet majd valahonnan pénzt szerezni.

Szeged, 2023. V. 31-VI. 19.