Vélemény
a „Szeged Fenntartható Városi Mobilitási terve Társadalmi egyeztetési változat 2017. május” című dokumentációról

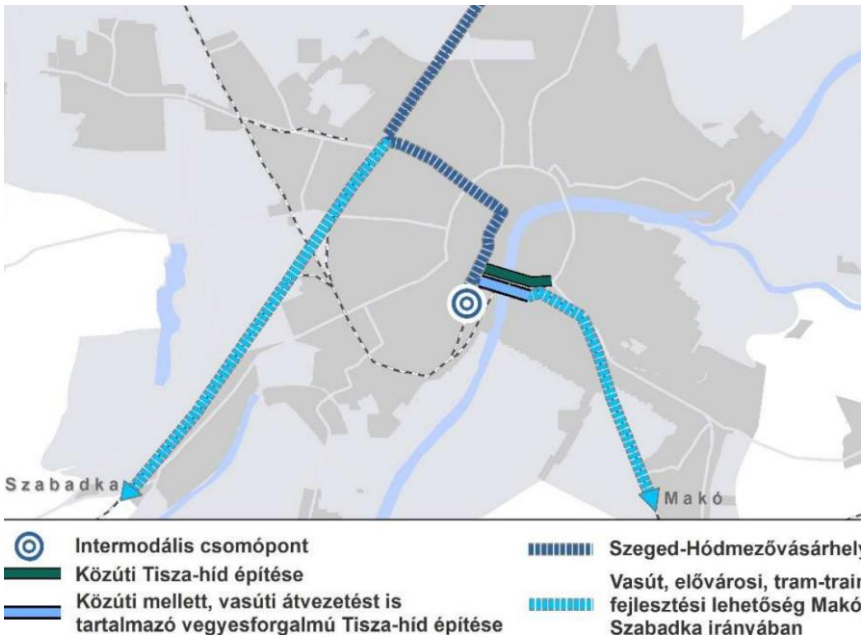
dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

A forrás:
https://www.szegedvaros.hu/szeged-fenntarthato-varosi-mobilitasi-terve-tarsadalmi-egyeztetes/
Élek a társadalmi egyeztetési felhívás lehetőségével, mely lehetővé teszi magánvélemények beküldését a Városhoz 2017. VI. 30-ig.
https://www.szegedvaros.hu/szeged-fenntarthato-varosi-mobilitasi-terve-tarsadalmi-egyeztetes/
Mivel borsó is van és még fal is, elhatároztam, hogy hányok egy kis borsót a falra!
Véleményemet az alábbiakban vázlatosan fogom leírni. Vázlatosan, mert nem akarom önmagamat ismételgetni. Ha pedig esetleg valakit ugyanez részletesebben is érdekel, akkor azt az alábbi helyeken találhatja meg:

http://epiteszforum.hu/dr-rigo-mihaly
http://epiteszforum.hu/dr-rigo-mihaly/2
http://epiteszforum.hu/dr-rigo-mihaly/3
http://epiteszforum.hu/dr-rigo-mihaly/4
http://epiteszforum.hu/dr-rigo-mihaly/5

Ezen dolgozataim egy részét megjelentette városunk havi újságja, a Szeged is.

Ami elfogadhatatlan, az a következő rajz szerinti téves, torz, és majd valamikor nagyon nagy költséggel helyrehozható koncepció:



Elfogadhatatlan a közúti és vasúti – vegyes - forgalomra tervezett híd és annak a szegedi hídfőjébe illesztett ún. intermodális csomópont, magyarul a buszpályaudvar. Amíg ez a két elem a szegedi koncepció része, addig a bírálat tárgyát képező dokumentáció egyéb hibáival nincs is értelme foglalkozni.

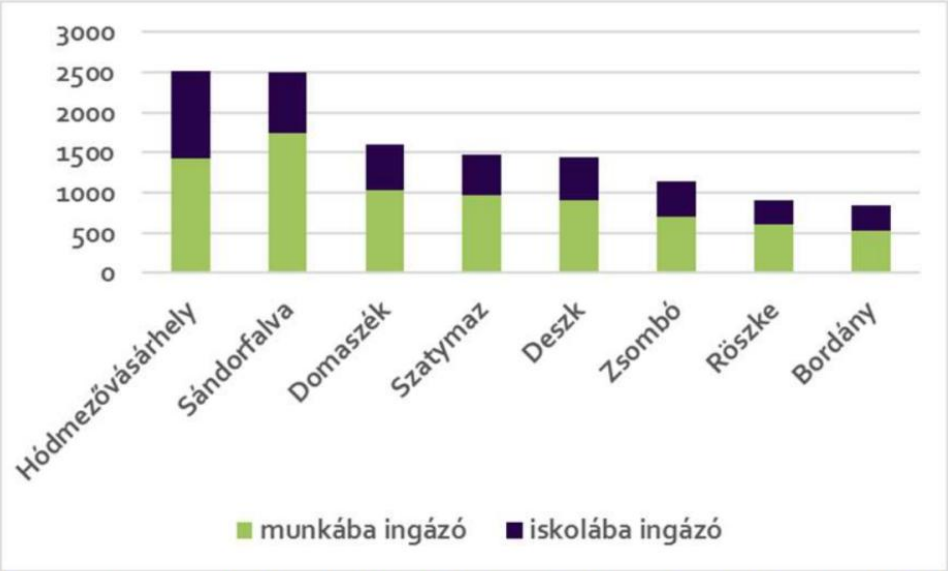
Miért elfogadhatatlan?

1. Mit tudhatunk a fentebbi szörnyszülött születésének kiváltó okairól?
   2016. I. 28-án dr. Botka László polgármester úr tájékoztatta évnyitójában a Közéleti Kávéházat a város fejlesztési elképzeléseiről, melyet a városi TV is közvetített. Az évnyitó tájékoztató megnézhető itt:
   https://www.youtube.com/watch?v=1y7xeFMVoAE
   A hídról a Polgármester úr a videón 48:30-51:20 perc között tájékoztat, melynek lényege:
   Szeged az EU-tól 34 milliárd Ft-ot kapott, verseny nélkül. A Város ebből 10-11 Mrd Ft-ot akart a Déli-hídra költeni. Az EU azonban ezt nem engedte, mivel az EU mai elvei alapján a közút helyett a vasutat és így csak a vasúti hidat támogatja.
   Az EU a kiutalt 34 Mrd Ft-ból csak 3-4 milliárd Ft-ot engedett a hídra költeni, amely viszont csak a hídra vezető utakra elég.
   Képzeljük el – mondta a Polgármester úr – hogy a különbség a közúti és a komplex közúti-vasúti híd ára között háromszoros. Egy közúti híd 12 Mrd Ft-ból simán kijön, a vasúti-közúti híd együtt 36 Mrd Ft. A nagy árkülönbség egyik oka az, hogy nem elég vasutat építeni csak a hídon, hanem akkor annak legalább Makóig el kell enni, mert különben nincs értelme a hídon lévő vágánynak.
   Mi ez, ha nem pénzügyi kényszer, mely durván felülírja a tényleges igényt?
   Szegednek közúti hídra lenne szüksége és nem vasútira, ez egyértelmű a Polgármesteri tájékoztatóból is.
   Szegednek azonban nincs pénze. Akinek pénze van, az viszont közúti hídra nem adja a pénzét, csak vasúti hídra.

   Mi lett ezek után a szegedi huszárvágás? Legyen meg mindkettő! Mintha egy új magyar operett szereplői lennénk!
   Szinte hihetetlen, hogy 12 helyett 36-ot kell fizetni azért, hogy a 12 megvalósuljon! **Így lesz a nagy szegénységből értelmetlen nagy pazarlás, de az adófizetők pénze mindig a legolcsóbb volt.** Az az elképesztő, hogy az EU-s és a magyar adófizetők ilyen átvágásáról tudnak a szegediek, tud a magyar Kormány és tud Brüsszel is. Mégis! Hasznosul 12, értelmetlenül rámegy 24! A költség zöme értelmetlen pénzköltés.
   A jól ismert szlogen, mely szerint egyet fizet - kettőt kap, Szegeden így jelenik meg: hármat fizet - egyet kap!
   Lehet, hogy országos szinten csak morzsa a 24 Mrd Ft, azonban rengeteg helye lenne a kidobott 24 Mrd Ft-nak még Szegeden is! Alaposan félre ment a dal!
   Ezek után beindult az öszvérhíd tervezése.

2. Miért éppen Makóra menne a vasút?
   Az előző részből kiderült, hogy a hídon lévő vasúti vágánynak valahová, valameddig el kell menni, mivel nem érhet véget a hídi vasúti vágány a híd végénél. Két célpont jöhet szóba: Arad (nálunk Makó) és Temesvár. Mivel Makó felé jóval rövidebb a vasút ezért ez az olcsóbb.

3. Van-e szükség vasútra Szeged és Makó között?
   Jellemző az, hogy a Szeged-makói vasútnak, vagy a makói irányú „mindenhová tram-traint" őrületnek megfelelő Szeged-makói tram-trainnak meg sem merik mondani a megvalósulási időpontját. **Lehet, hogy a Déli-hídra tett vasúti vágány rég elrozsdásodik, mire ebből esetleg lenne valami?**
   A bírálható anyagban van egy ábra, mely megmutatja, hogy Szegedre a környező településekről hányan járnak be dolgozni és tanulni. Makó fel sem került erre a grafikonra, mert olyan kevés ember mozog Szeged és Makó között.



Szegedre munkába és iskolába ingázók számai (forrás: KSH)

Nézzük csak, miféle döntések is születnek ezután!
Hódmezővásárhely és Szeged közötti forgalom miatt 4-sávos utat és tram-traint kap.
Az ugyanekkora fogalmú Szeged-Sándorfalva kapcsolat sem négysávos utat, sem tram-traint!
A továbbiak, tehát Domaszék, Szatymaz, Deszk, Zsombó, Röszke, Bordány, szintén semmit sem kapnak.
Viszont a kis forgalma miatt a grafikonra sem felrakott Makó, vasutat és tram-traint fog kapni! Fő a következetesség, pontosabban a hatalmas következetlenség!
Mennyivel olcsóbb lenne a Szeged-makói forgalmat a tram-train HELYETT buszokkal lebonyolítani! Ráadásul Magyarországon épül Európa legnagyobb elektromos buszokat készítő gyára. A józan ész nem ezt diktálná?

Az 1. pont szerinti gyalázatos döntés magával hozza a további, a hasonló értelmetlen döntéseket, mint pl. a makói vasutat. De még nincs vége, mert jön a buszpályaudvar is!

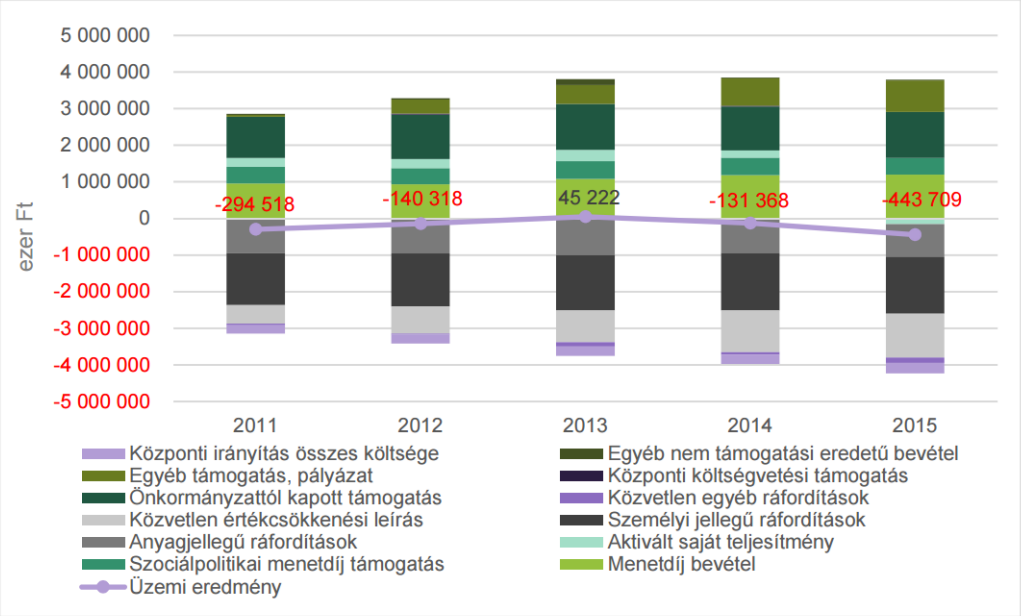
4. Nem azt állítják itt egyesek, hogy itt 25-30 éve kapitalizmus van?
   A vasút a kapitalizmusban egy vállalkozás.
   Mint ilyennek normális esetben vannak kiadásai és vannak bevételei. A mai Szeged-makói vasútvonal annyira le van pusztulva, azt mára annyira elhanyagolták, hogy ezt nem lehet felújítani, ezt újjá kell építeni. Óriási költség! Ezt a vasúti pályát fenn kell tartani, mert minden elromlik, amit az ember épít. Újabb óriási pénz! Új vonatokat kell venni. Ráadásul a szegedi tram-train őrület miatt a lehető legdrágább vonat. Újabb hatalmas költség! A pálya és a drága szerelvények éves értékcsökkenése újabb hatalmas összeg! A vasutat kiszolgáló személyzetnek fizetést kell adni. Megint költség!
   Mi is van a bevételekkel? Itt már nagy a baj!

   Miből van egy vasútnak bevétele? A szállított áruból és a szállított személyből. Na, ez itt nincs! Szeged és Makó között sem elszállítandó áru, sem elszállítandó személy nincs, olyan mennyiségben, hogy az ebből eredő bevételei fedezzék a kiadásokat.

   Meg kell nézni azt a valamit, amely ma jár Szeged és Makó között! Csak a Szentlélek tartja sínen!
   Csinálnak tehát egy bevétel nélküli, nagy kiadású vasutat, így a vállalkozói veszteség már az indulásnál egyértelmű! A valódi kapitalizmusban elképzelhetetlen ez a veszteség, ott profitot kell termelni a vasútnak. Ráadásul többet, mintha a vasútra szánt pénzt bankba tették volna.
   Ki fogja fizetni a veszteséget?
   A MÁV szegényebb a templom egerénél! Talán Szeged? Pénzbőséggel mi sem vitézkedhetünk!

5. Van már rossz szegedi példa?
   Sajnos igen, legalább kettő!
   Mivel a döntést előkészítők, széplelkek, a pénzre nincsenek tekintettel. Kapitalizmusban nem lehet ennyire figyelmen kívül hagyni a pénzt!

   A szegedi villamos rekonstrukcióra 29 Mrd Ft-ot költött a Város. Voltak, akik már a kezdeténél jelezték, hogy ennek KÉSŐBB komoly bajai lehetnek. Azok jutottak szóhoz, akik szerint ez nem téma, ezzel nem kell ilyenkor bajlódni. Most megéljük a villamosjegyek árának folyamatos emelését, az állami támogatások folyamatos leépülését, az utasszám folyamatos csökkenését. Jó, ha ebbe nem rokkan majd bele a Város.
   A bírált anyag szerint a Város közlekedési vállalta veszteséges!



A Szegedi Közlekedési Kft. jövedelmezőségi adatai

Az elemezhető anyag virágnyelven így fogalmaz:
„A helyi közösségi közlekedés működési költsége magas, hosszú távú finanszírozhatósága növekvő terheket ró a városra."
Növekvő a teher! Tényleg a veszteséggyártó létesítményeket kell Szegeden szaporítani?

A másik eset: a 70-es években a MAHART leállította a tiszai hajós teherszállítást. A vízi szállítást a vasúti tette tönkre, a vasútit pedig a közúti. **A MAHART-nak tehát nem kellett a veszteséget termelő üzem.** A szegedi „beruházók" egy évtizeddel később hatalmas medencés kikötőt építettetek a semmi hajózásra.
Érdemes lenne egy felmérést készíteni a szegedi óvodákban! Meg kellene kérdezni a szegedi óvodásokat arról, hogy ha nincs hajó a Tiszán, akkor ennek kell-e kikötő.
A véleményezett anyag szerint ez a kikötő utoljára 2006-ban látott árut! **Egy csődtömeg, halott kapacitás, holt tőke. Mintapélda a rosszra. A kikötő a szegedi ostobaság emlékműve!** Ha Szegeden vannak ilyen zseniális „fejlesztők", akkor nagyon kellene vigyázni! Nehogy a Déli-híd is ugyanerre a sorsra jusson!

6. <u>Feleljen a vagyonával a döntéshozó a döntései miatti károkért!</u>
Ma bármi leírható, lerajzolható sajnos következmény nélkül.
A beruházásoknál el kell ugyan játszani egy megtérülés-számítást! Igazolni kell azt, hogy megéri beruházni, mert az záros időn belül megtérül.
Tudni kell azonban azt, hogy egy számítógépes táblázat sokat kibír!
Manapság sok hír jelenik meg arról, hogy a Szeged-hódmezővásárhelyi tram-train sem fog megtérülni! Ezen beruházásnak szinte minden eleme csak drágul.

Pedig ennek jóval kedvezőbbek a paraméterei a Szeged-makóinál! Hiszen rövidebb, ezért olcsóbb, és több a várható utasa, tehát nagyobb a bevétele!

Ha a vásárhelyi sem térül meg, mitől lenne gazdaságos a rosszabb adottságú makói vonal?

Ha a beruházás miatt csak kiadás van és nincs bevétel, akkor nagyon nehéz lehet igazolni azt, hogy ennek van értelme.

Nyilván manipulálhatók az adatok. Ehhez két ember kell: aki manipulál, és aki ezt elhiszi.

Sajnos van az a pénz, amiért mindkettő akad.

Nincs tétje a dolognak! Kellene, hogy legyen. Az előbbi két személy, személyiség, tervező, beruházó cégi „szakember" feleljen a saját vagyonával, álljon helyt a saját vagyonával, ha kiderül a svindli! Különben maradunk a következmények nélküli, operett-ország!

7. A mérnök elődeink által elképzelt szegedi hidak

7.1 Az egyhidas város

A Nagyárvíz után Lechnerék egyetlen hídra építették rá Szegedet. A város útjainak viszont ezen az egyetlen hídon át kellett menni. Ezt csak akkor lehet megtenni, ha az utak sugár irányúak és mind a híd felé vezetnek. A sugaras-gyűrűs szerkezet tehát egy kényszer miatt jött létre, melynek legfontosabb elemei a sugarak voltak.

A sugarak pedig kikényszerítették a gyűrűket, mert különben fölösleges utakat kellett volna megtenni a városon belül. Azonban Lechnerék a körutaknak más szerepet nem szántak. Ez magyarázza azt, hogy a körutak a Tiszánál koppannak, rajtuk nincsenek újabb hidak. Sőt a körutak Újszegeden sem folytatódnak.

7.2 A másik szegedi híd

a különálló (!) szegedi vasúti híd volt. Őseink nem építették egybe vasúti hidat a közúttival! Az első közúti hídnak az 1686 óta ismert szegedi hajóhíd tekinthető, az elbontott Vár mellett. Valami miatt a szegedi tiszai hidak sorszámozása ma nem veszi figyelembe ezt a hajóhidat.

A vasúti híd kétvágányú volt! A harmadik érdekessége: a két világháború között – tehát amikor még nem bombázták le a vasúti hidat! - volt egy városfejlesztési konferencia, melyen előadtak a MÁV akkori szegedi vezetői. **Javasolták azt, hogy vegyék le az akkor még meglévő vasúti hídról a vágányokat. Nem azt javasolták, hogy tegyék a vasúti hidat az akkor már meglévő Balvárosi-híd, a közúti híd MELLÉ, hanem új helyen, a közúttitól önálló vasúti hidat javasoltak.**

Javasolták: a vasút részére épüljön egy új vasúti híd a mai medencés kikötő térségében, ahol a Budapest-kiskundorozsmai vasútvonal metszi a Tiszát!

A Déli-híd közelebb lesz a Nagyállomáshoz, mint a lebombázott vasúti híd volt. Ezért a Déli-hídra a vasút lényegesen kedvezőtlenebb, nyomorítottabb geometriával tud feljutni, mint a lebombázottnál volt. A közös közúti-vasúti hídon egy 2 sávos út menne át és egy vasúti vágány. Igaz, a várható vasúti forgalomra az az egy is túl sok!

Tényleg építeni akarunk egy – a vasút által - felhagyásra javasolt híd helyett egy rosszabbat?

7.3 Az újabb hidas elképzelések

Szeged a Nagyárvíz után különböző neveken sok városfejlesztési tervet készített. **Ezek között SOHA nem volt olyan híd, amelyen együtt jelent volna meg a közút és a vasút!** Ha gondoltak is rá, elvetették! Ez nem volt a véletlen műve.

Több évtized mérnöki tudását értékeli le, dobja el, rúgja föl a Város!

A szegedi hidas elképzelés mindig egy új közúti és egy ettől független új vasúti híd volt!

Az elkülönülés oka főleg a híd fenntartása, üzemeltetése volt. A két nagy szervezet, a közúti és a vasúti, soha nem tudott egymással megegyezni a felújítási, karbantartási beavatkozások ütemezésében. Ha valahol igaz a közös lónak túrós a háta, akkor itt nagyon igaz! Ez is mérnöki tapasztalat, mely miatt az ország azon dunai és tiszai hídjain, ahol kényszer miatt valamikor közösködtek, majdnem mindenütt megszüntették a közösködést. Még a mi megyénkben is. A szentesi, az algyői, a szegedi Bertalan-híd, a makói új híd mind a meglévő vagy elképzelt vasúti híd MELLÉ és nem rá épültek!

7.4 A nagysebességű vasút hídja

A nagysebességű vasút a vasúti világ autópályája! A legfontosabb vasúti infrastruktúra elem, melyen minimum 250 km/óra a menetrend szerinti haladási sebesség, az újabb francia szakaszokon már 340 km/óra. Mi ma Szeged és Budapest között őrült 90-nel „száguldozunk” az IC-nevű valamivel, ami kb. 100-150 éves lemaradást jelent!

Korábban nagy nehezen el tudtuk azt érni egy helyi összefogással, a MÁV fővárosi központja megszerzett támogatásával azt, hogy Magyarország egyik nagysebességű vonala Budapest után ne Kelebiánál fusson ki az országból, hanem Szegednél!

Ez az ország legfontosabb infrastruktúra elemeit tartalmazó OTrT-ben még ma is így van!

Nem volt egyszerű mutatvány! **Azt is el tudtuk érni, hogy a nemzetközi nagysebességű vasút Szegednél ágazna el a vonal Románia illetve Szerbia felé!**

Szeged így Bécs, Párizs felé megkaphatná a legfontosabb kapcsolatot! **Ez a vasút a város egyetlen reménye visszakapcsolódni a nemzetközi vasúti hálózatba!**

Nos, **a Város legújabb mutatványa, a mobilitási dokumentáció, még csak nem is ábrázolja ezt a nyomvonalat!**

Csak így tovább!

Ez számomra azt jelenti, hogy a Város nem tulajdonít jelentőséget a nagysebességű vasútnak. Pedig ennek csak az a bűne, hogy nem fér bele a politika 4-éves ciklusába. Előbb-utóbb Kelebia majd visszaviszi maga mellé a nemrég tőlük elvett nyomvonalat, ha Szeged erről is lemond! Már régen szegedi segítséget kellett volna felajánlani a nyomvonal

tervezéséhez a MÁV-nak! Az elágazáshoz vasúti pályaudvar is kell, rengeteg parkolóval, mely miatt nagy a helyigény.
A nagysebességű vasút hídja természetesen a már említett medencés kikötő melletti híd lenne!
A nagysebességű vasút nyomvonalának Szeged mellé vonzása ellen az egyik legfőbb érv az volt, hogy nyomvonala meghosszabbodik, az utazási idő pedig akár negyed órával is megnőhet, ami pedig mind költségnövelő tényező! A valódi vasút ennyire ügyel a költségekre!

7.5 A Déli-híd és a vasúti teherforgalom

Csak rá kell nézni a városi térképre! A Déli-híd Szeged belvárosában épül, 5-15 percre a klinikáktól, a Dómtól, a Széchenyi tértől, sőt a klinikai és egyetemi fejlesztési területektől.
Ha vasúti vágány kerül a hídra, akkor nem lehet majd a hídról kitiltani egykor a vasúti teherforgalmat sem!
Megengedhető Szeged belvárosában, klinikai és oktatási létesítmények szomszédságában, a vasúti teherforgalom? Ráadásul szándékosan így tervezve? Ezt a döntéshozási széplelkek hamvas elképzeléseikkel összeegyeztethetőnek vélik? A vasúti teherforgalom tesz valóban bennünket Biopolisszá? Ez kell az „okos", a „zöld", a „fenntartható" stb. városhoz? Nevetséges!

7.6 Valóban belvárosi lesz a híd két hídfője?

Érdemes megnézni a tervezett híd tervezett hídfőit. A hídra felmenő és lejövő út és vasút használhatatlan fecnikre darabolja a város legértékesebb hídfői területeit.

8. A lappangó vasúti koncepcióváltás Szeged kárára

Valamikor Szegeden két nemzetközi jelentőségű vasúti fővonal keresztezte egymást. Ma pedig egy sem! Ez sajnos nagyon nagy változás, melyért lehet, hogy visszafejlődésével fog a város fizetni.
Ezek közül kiemelt volt a híres Orient-expressz által járt temesvári vonal: Budapest – Cegléd – Félegyháza – Szeged – Kikinda – Temesvár, melyhez Szegednél tényleg vasúti híd kellett.



Azonban az elmúlt 5-10 évben nagyot változott a világ. A következő térkép mutatja a „Kárpát-medence vasútja” jövőbeni elképzelését.

Aradot és Temesvárt Szeged elől lenyúlta Budapest.

Nagy pénzből emelt sebességűre építi a Budapest – Békéscsaba – Lökösháza - Arad – Temesvár kapcsolatot!

Szeged helyett Békéscsaba kap nemzetközi kapcsolatot, ami a két város pozicionálása, versenyképessége szempontjából sem közömbös. Ennek még lesz következménye.

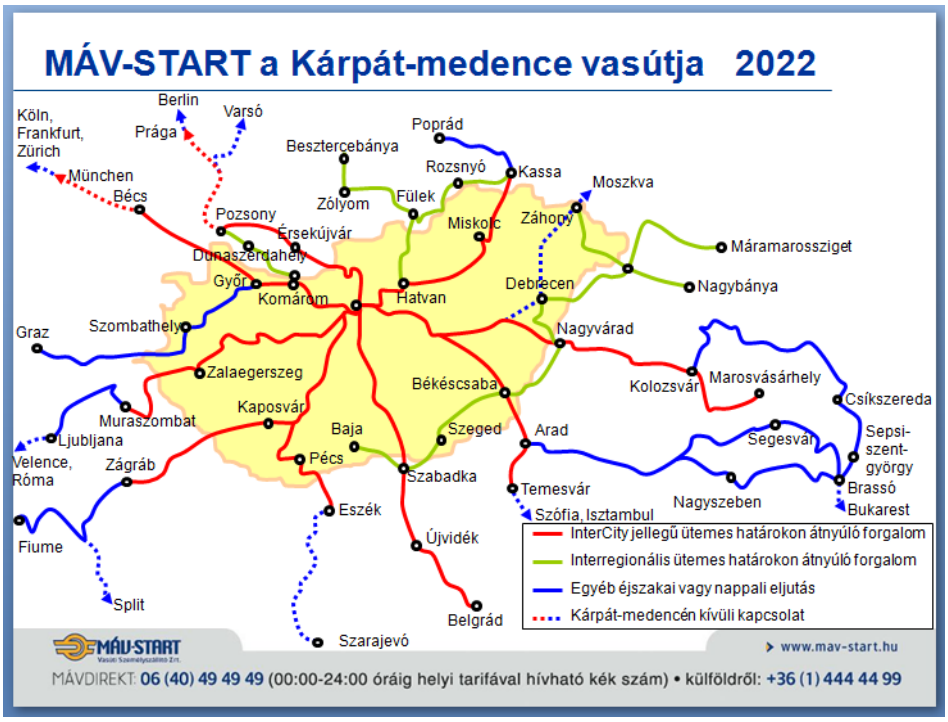
A Szabadkán átmenő, Belgrád – Kelebia - budapesti, kínai érdekű vasút is elkerül bennünket.

Az alábbi térképen van még egy zöld színű, kisebb jelentőségű vasútvonal Szegeden át, de ehhez sem kell a Tiszán Szegednél vasúti híd!

Vasúti fővonalaktól mentesek lettünk.

Szegeden ezek után mi sem természetesebb, mint vasúti hidat építeni.

Vasúti hidat a nem létező vasútnak, mint a kikötőt a nem létező hajónak.



Józan ésszel feltételezhető ezek után, hogy a fővárosi döntéshozó kiépít egy Budapest – Szeged - temesvári, az előbbivel párhuzamos, vasutat is? Ugye, hogy nem!

Szeged ott maradt a vasúti nagy fekete lyuk, a semmi közepén. Valószínűen mindez a Város tudtával.

Ezek a döntések nem az átkosban születtek, hanem az elmúlt néhány évben. Meg lehetett ezt tenni megkérdezése nélkül? Vagy nem vették figyelembe a Város észrevételeit?

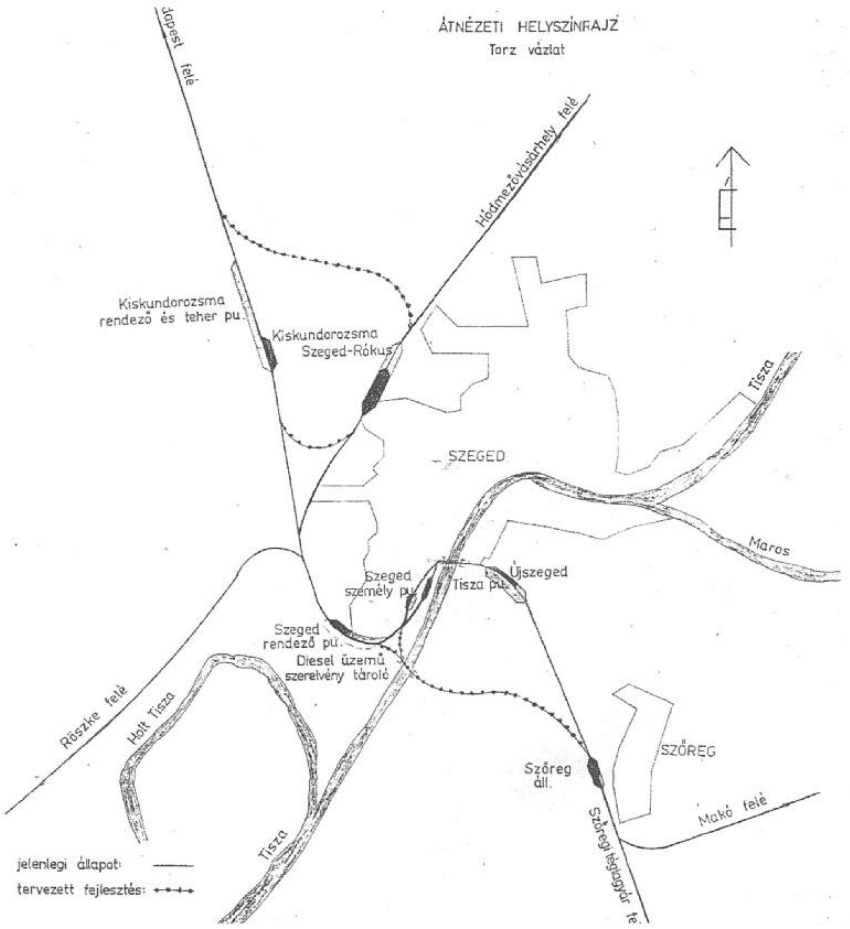
9. A szegedi vasútállomások

A vasútépítés hőskorának vasútépítői magántársaságok voltak. Szegeden két magánvasút haladt át, keresztezte egymást, egymástól függetlenül. A két elkülönülő vasútvonalnak két elkülönülő állomása épült, melyek mai maradványa az Indóház téri Nagyállomás és a Rókusi állomás.

Sokáig volt fenntartatlanul, elhanyagoltan mindkettő, de még romjaiban is puccosabb volt a Nagyállomás.

A Városnak választania kellett volna a kettő között, de nem tudott.

A kor vasúti mérnökei a Városnak a Rókusi állomás főállomási kiépítését javasolták, egy – a Szeged-budapesti vasútvonalból Kiskundorozsma fölött induló és Rókusra bekötő – új vágánydarabbal. Vázlata:



Jól látható a térképvázlaton a Rókusra rakott hangsúly (a szaggatott vonalak szerinti fejlesztés), valamint a mai kikötő közelében elképzelt vasúti Tisza-híd. Eredetileg egyenes vonal vitt Hódmezővásárhelyről Röszke-Szabadka felé is, mely visszaállítható lenne.

Nagyon durva beavatkozás volt a MÁV részéről a Nagyállomás kimeszelése, kifestése. Ezzel lehet, hogy vakvágányra tette a két állomás közti választás ügyét!

A Nagyállomás felújítói és a Város sem tulajdonított fontosságot arra, hogy az Indóház tér teljesen más, mint Szeged más terei! Itt a közlekedés dominál!

Hiszen a gyalogosan, a kerékpárral, az autóval érkezőknek valahová letenni járműveiket a vonatra szállás előtt. Visszafelé szintén. A parkolás viszont helyigényes. A felújítás során nem épült meg a ma már minden állomáshoz szükséges felszíni parkolóhely. De parkolóház, mélygarázs sem készült! A mai jelképes mennyiség még egy átlagos napon sem elég sem az autósok, a kerékpárosok részére.

A Város még azt a kis lehetőséget sem használta ki, hogy az Indóház teret, mely ma már megint csak egy széles utcácska, a Nagyállomással átellenes oldalán megszélesítse, megnagyobbítsa, a lebontott házak telkein. Ma ott visszaépülnek a családi házak, alattuk üzletek épülnek, miközben a Nagyállomás üzletnek szánt helyei konganak az ürességtől.

A kifestéshez kitalálták még azt a filozófiát a széplelkek, hogy majd Alsóváros fejlődését ez kiváltja, beindítja. Ebből sem lett igaz semmi!

Ahogyan megszűnt a mai Nagyállomás mögött a Tisza-teherpályaudvar a Nagyállomás és a Tisza között, úgy meg kellene szüntetni a mai Nagyállomás vasútállomás jellegét is.

Mivel a Nagyállomás környezete egyetemi, az épületbe beköltözhetne az egyetem - ma a város egyik legzajosabb pontján kínlódó -Zenekonzervatóriuma. A mai állomási freskós nagy váróterem könnyen lehetne hangversenyterem!

Az Indóház téri villamost el kellene bontani és a villamos vonalat meg kellene hosszabbítani a Bem utcán, az egyetem ottani sportlétesítményéig!

A Rókusi állomáson már ma ott van a vasút és a villamos. Ha megvalósul a vásárhelyi tram-train, akkor az is. Ehhez már csak a busz hiányzik, és mindenről mindenre könnyen át lehet egyetlen ponton szállni. Sőt még erre ott terület, hely is van, lenne.

10. A szegedi buszpályaudvar

A Mars téri buszpályaudvar kinőtte a kis területét. Ezt a szokását meg kellene jegyezni, mert hajlamos másutt is így viselkedni, azaz nem lenne értelme egy számára szűk területről egy hasonlóan szűk helyre áttelepíteni, ahol rövid időn belül ismét beszorulhatnak.

Szeged történelme azonos a buszpályaudvarok helyének keresési történelmével.

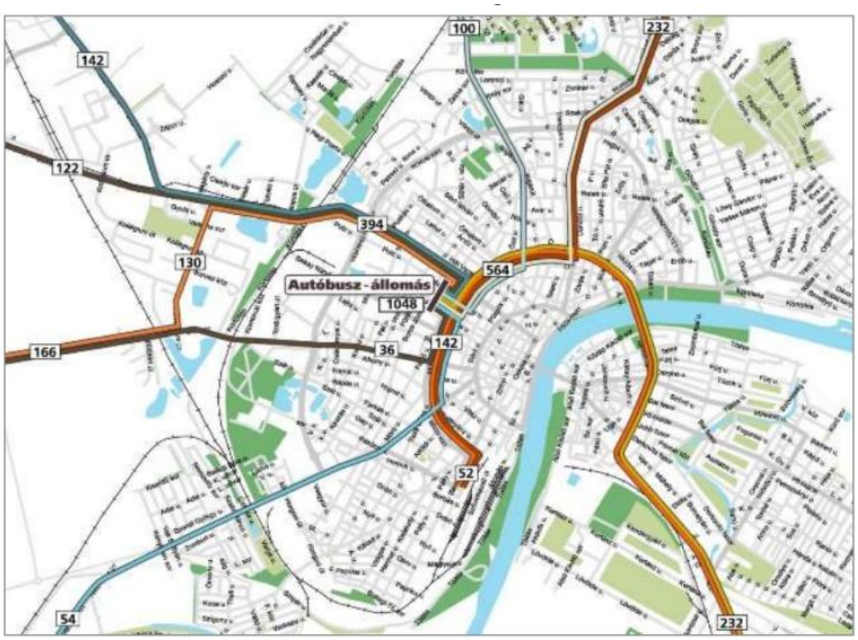
Már legalább 10 olyan helyet vizsgáltak meg ez alatt, mely szóba jöhetett új helyszínként. Ezek között mindig legjobb hely volt a Rókusi állomás előtti, melletti terület. Ezen ma a SZVSE-sportpálya és a Pláza van.

A SZVSE-pálya mellett, attól néhány 100 m-re rövidesen felépül a Kiss-Rigó püspök úr sportpálya komplexuma Kettő egymás mellett biztosan nem kell.

Egyes információk szerint ingatlanspekuláció indult a SZVSE-pálya megszerzéséért. Olcsón meg szeretnék venni valakik a sportpályát, majd borsos áron eladni egy új áruháznak. Ugyanez a folyamat indulhat be a volt Tisza pályaudvar területén, a Tisza gyönyörű partján. Itt volt az alkalom arra, hogy a Város átvegye a Tisza-pályaudvar területét az államtól, de ezt sem tette!

De kell-e egy új áruház a Plázával szemben, amikor a Pláza is vegetál? A Plázának a konkurencia a jobb, vagy az, ha a várakozó utasok egy része vevőként megjelenik?

Az induló buszok helye a Pláza előtti tér, az éppen üzemen kívüli buszok helye pedig a SZVESE pálya területe lehetne.
A kettő közötti úton, az Izabella-híd alatt, a főút forgalmának szintbeni keresztezése nélkül mozoghatnak a buszok.
Honnan jönnek a távolsági buszok Szegedre?
Az elemzett anyag ad egy térképet, melyen feltüntette a városba érkező távolsági buszok városon belőli útvonalát és azok napi járatszámát.



A helyközi és távolsági járatok jelenlegi útvonalai és munkanapi járatszámai Szeged területén

A vázlat mutatja azt, hogy a legtöbb busz a városba az észak és keleti irányú utakon érkezik.
Miért? Mert itt vannak a város melletti autópályák szegedi csomópontjai! A távolsági buszok pedig az autópályákon jönnek Szegedre!

Az autópálya csomópontokhoz legközelebb a lehetséges buszpályaudvar helyek közül a Rókusi állomás melletti van!
Az autópályákon Szegedre jövő buszokat minél közelebb az autópályákhoz kellene fogadni, nem pedig áthajtani a fél városon!

Hatalmas nyeresége lenne a Rókusi buszpályaudvarnak az is, hogy a Nagykörútról kikerülnének a Harmadik körútra a távolsági buszok!

Ha megvalósulna a másik borzalom, és a buszpályaudvar mégis a Déli-híd szegedi hídfőjében épülne meg, akkor az előbbi busztömegnek teljesen feleslegesen és teljesen értelmetlenül át kellene dübörögnie a teljes városon!
Ez bizony nem passzol azzal az új elképzeléshez sem, hogy Szeged lenne az első magyar város, ahol az összes busz is elektromos! Ez egy újabb példa arra, hogy egy rossz ötlet magához vonzza a hasonló rosszakat.

11. A Déli-híd és a Tisza

A hidat mindig igazítani kell az alatta lévő folyóhoz. Szegeden ez elmaradt.

A híd alatt vagy járnak majd hajók, vagy nem járnak. Ennek eldöntése nem hídmérnöki feladat.

Ezt még a hídtervezés ELŐTT egy külön tanulmányban kellett volna meghatározni, eldönteni. Tudtommal ez sem készült el.

Jogszabályok tömege van, melyek egy korábbi elképzelésre, a korábbi. a túlhaladott gazdaságpolitikához, gazdaságfilozófiához igazodva, lettek szabva, mára már mintha életidegenek lennének.

Helyette egy magasságos hivatal - semmit sem törődve a Város e miatti költségeivel - 2 perc alatt határozott valamiről, leírt valamit, az előbb említett jogszabályokra mutogatva, kerül, amibe kerül alapon! Kétségtelen, hogy számukra ez a legegyszerűbb.

Nem szabad elfelejteni, hogy egykor Szeged maihoz hasonló kvalitású fejlesztői Szegedre, mint tengeri kikötőre gondoltak abban az értelemben, hogy tengert is és folyamokat is járó hajók fognak majd kikötni Szegeden.

Természetesen ezeknek a hajóknak el kellene férni a szegedi hidak alatt. Ha nagy hajó ön, a hídnak a felhők között kell épülnie, ha kisebb, akkor jöhet lentebb is, közelebb a vízhez.

Nyilvánvaló, hogy a felhők közé épített híd drágább, mint a vízfelülethez közelebbi. Fontos tehát a hajóméretre vonatkozó döntés, ha egyáltalán lesz hajó, mert ez is döntést igényel.

A hidat tartó pillérek távolsága, száma is függ a hajó méretétől. Nyilvánvaló, hogy olcsóbb az a híd, melynél a pillértávok kisebbek.

A legfrissebb Nemzeti Közlekedési Stratégia lényegében meg sem említi a szegedi teherhajózást.

A mai helyzet a véleményezett anyag szerint az alábbi:

„Személyszállítás a Tiszán jellemzően csak turisztikai céllal, szezonálisan folyik."

„A folyami személyszállítás csak turisztikai céllal, szezonálisan működik a Tiszán, a schengeni övezet állandó határátlépési pontjaként a városközpontban. A személyforgalom elenyésző (a közelmúlt legmagasabb értéke 2014-ben 1364 fő ki- és belépő volt.) A folyami áruszállítás, rakodás jelenleg csak a Boszorkányszigeti teherrakodó felhasználásával történik, amely jellemzően 150-300 km távolságból, Szerbiából származó ömlesztett építőanyagot (kő, kavics stb.) fogad éves szinten 100 ezer tonna nagyságrendben. A kikötő fennmaradása, fejlesztése nincs összhangban a város településrendezési tervével, ezért a funkció számára új hely keresendő. Az elmúlt években felújított Szegedi Medencés Kikötő kihasználatlan, áruforgalmat nem bonyolít. A folyam adta déli irányú szállítási potenciál kihasználásra vár."

„Városszerkezetbe beékelődött, csak korlátozottan fejleszthető létesítmény"

„A szerb területen lévő törökbecsei duzzasztó hatására a magyar-szerb országhatár és Csongrád-Bokros között a Tisza folyó duzzasztással befolyásolt. Ezen a szakaszon a folyó hajózásra alkalmas, illetve hajózásra alkalmassá tehető IV. osztályú hajóút. A folyó a déli országhatártól Szegedig „E" kategóriájú nemzetközi jelentőségű belvízi út."

„A Szegedi Medencés kikötő … 2006-ban még 6000 t gabona berakodása történt a kikötőben, de ezt követően napjainkig érdemi árumozgás nem történt."

„A Boszorkányszigeti teherrakodó éves szinten 100 ezer t nagyságrendben fogad útépítési és betongyártáshoz szükséges kő és kavicsárut. A kikötő fejlesztését a város rendezési terve korlátozza. A beszállítás 150- 300 km-ről történik, alapvetően a Duna és mellékfolyóiról, illetve az ezekhez közel fekvő szerb bányákból. A Vajdaságban jelenleg nem tapasztalható a tiszai áruszállítási igény Szeged felé. Az ömlesztett áruk kiszállítása Szegedről mintegy 50 km-es körzetben történik. Visszáru Szegedről nincs, ami csökkenti a szállítás gazdaságosságát.

Gyakorlatilag egész évben mód van a déli irányú szállításra, ha mégis árvíz van, akkor arra az időre a mentetlen oldalon lévő rakodó bezár. A jelenleg legjelentősebb folyami áruszállítás megőrzése stratégiai jelentőségű."

„Északi irányban a Tisza hajózhatósága korlátozott"

„A Tisza személy- és áruszállításban betöltött szerepe elenyésző"

Nem csak az előbbi anyag nem készült el, de nincs a szegedi Tiszának jövőképe sem. Lehet, hogy a vízügy állandó töltésemelése miatt a Tisza nem is sokára a harmadik emelet magasságában fog Szeged belvárosán átfolyni?

Még az is lehet, hogy a kedves szomszédaink, ahonnan a Tisza vizei jönnek, elfogják még a határ előtt a Tisza és a Tiszába ömlő folyók vizét és nekünk csak egy üres Tisza-meder marad.

Senki sem mer dönteni a csongrádi vízlépcsőről sem és a Duna-Tisza-csatornáról sem, pedig ezek nélkül a Tisza vízszintje nehezen szabályozható.

Ha évente ide téved egy külföldi üdülőhajó, akkor nagy az öröm a városban a hajó látványa miatt.

Párizs hídjai alatt nagyon intenzív a személyhajó forgalom, a hídjai még sincsenek a fellegekben.

Észre kellene már venni, hogy a Tisza majdnem merőlegesen folyik a mai fő, európai szállítási irányokra! Amíg ez így marad, a Tisza nem tud része lenni a teherszállításnak. Ez nem a Rajna esete!

Ha a vízszinthez közelebb és egymáshoz közelebbi pillérekkel épülhetne a híd, olcsóbb lenne, mint az mely egy elképzelt Gellért-hegyet küzd le Szegeden.

Tehát lesz alatta hajó vagy nem? Ha igen, mekkora?

Még ez sem késő! Még erre is van idő!

12. A Belvárosi–híd és a Belváros forgalmi rendje

Csak, mert ez is összefügg a Déli-híddal! Ha elkészül a Déli-híd, módosítani lehet, módosítani kell a Belváros forgalmi rendjét.

Ennek kulcseleme a Belvárosi–híd szegedi hídfője, ahol letiltani javaslom az személyautók alábbi mozgásait:

- jobbra fordulást az Oskola utcáról a Belvárosi–hídra,
- az egyenesen előre haladást az Oskola utcáról a színház felé,
- az egyenes előre haladást a színház felől az Oskola utca felé,
- a balra fordulást a Belvárosi-hídról lejövőknek a Híd utcán, a Deák F.-Victor H. utca felé.

Minden egyéb változatlan maradhat a Tisza L. krt., a Tisza és a Híd utca által határolt szakaszon. Az előbbi változtatással csak az Újszeged-és Szeged déli része között járó átmenő – nem oda illő - forgalmat vennénk ki a Belvárosból. Nem javaslom a Belváros teljes autómentesítését, mert az ott lakók csendesített autóhasználata nem zavarja a Belvárost.

A javaslatom után az Oskola utcát vissza lehetne a gyalogosoknak, a kerékpárosoknak, a teraszokat létesítőknek adni és végre lehetne a Szabadtéri Játékok főutcája! Ehhez még azonnali átépítés sem kellene! Majdnem lenne egy második Kárász utcánk.

Javaslom a Belvárosi-hídról a személyautók kitiltását.

A Huszár Mátyás rakpartra sem szabad személyautót a Déli-híd megépülte után beengedni, mert azon ma azzal az indokkal járnak autók,

hogy pótolják a Déli-hidat. A Déli-híd megépülte után nincs mit pótolni. A Huszár Mátyás rakpart térségét pedig Szeged pihenő, kikapcsolódást biztosító területévé, sávjává kell ezek után tenni. Összefüggne így a Stefánia parkja, a mai Huszár rakpart, a Tisza és Újszeged zöldje.
Ma helytelenül mondják: „A települést keresztülszelő Tisza a város „főutcája”” Éppen azt szeretném, ha nem lenne az. Az utca fogalmához hozzátartozik a személyautó, melynek itt semmi értelme sincs!

13. Milyen híd kell tehát Szegednek?
Menjen át rajta irányonként két forgalmi sáv, mindkét oldalon egy-egy járda és egy-egy kerékpárút, de vasúti vágány ne!
Még mindig van idő! Még elvégezhetők a tervmódosítások úgy, hogy a távoli építési idő sem kerülne veszélybe.
Megyünk ugyan a szakadék felé, de még nem értük el a szélét. Kérdés az, hogy a döntéshozók felismerik-e a megváltozott finanszírozási környezetet, és képesek-e saját érdekükben jól dönteni. Különben rájuk fog égni ez az egész, bár ennek „dicsősége” senkinek sem kell.

14. Mi volt Orbán Viktor miniszterelnök úr véleménye 2002. I. 29-én a szegedi hidakról, melyet közreadott a Délmagyarország?
http://dm.ek.szte.hu/sztekk/delmagyar?dmp=2002+24+3



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

KEDD, 2002. JANUÁR 29. • AKTUÁLIS •

Orbán Viktor: A családi adókedvezményért megdolgoznak az emberek

Hétmilliárd lenne a matrica

– Miniszterelnök úr, az M5-ös továbbépítése mindennél fontosabb Szegednek, a megyének, és a drága autópályánál csak a sztráda hiánya a rosszabb. Elképzelhető, hogy 2003. december vége előtt megindulnak a munkagépek?

– Az egész ország együtt érez önökkel, én dunántúli vagyok, ott is mindenki tudja, az M5-ös autópályát a kilencvenes évek derekán egy olyan szerződéssel kezdték meg építeni, amely szinte elviselhetetlenül magas sztrádadíjakhoz vezetett. Ma a Dunántúlon közismert, hogy ha mi az M1-esen, az M3-ason, az M7-esen járunk, és átmegyünk a túloldalra, akkor csak töredékét adjuk annak a pénznek, amit önök alig bírnak kifizetni. Azért, mert rossz megállapodás keretében épült meg ez az autópálya. Három éve birkózunk a szerződést aláíró vállalatokkal. Nehéz örökséget kaptunk, a koncesszióban megállapodó kormányzat keves mozgásteret hagyott nekünk, nem könnyű ebből kihátrálni. Amint a társaságnak 2003 végén lejár a joga arra, hogy folytassa az autópálya építését, már másnap maga az állam kezdi meg a sztráda továbbépítését.

– Birkóztak, harcoltak a koncessziós társasággal, azért jó lett volna, ha legalább egy csatát nyernek, és bevonják a matricarendszerbe az M5-öst is. Ez nem csupán pénzkérdés?

– Az az autópálya, amit majd az

Orbán Viktor miniszterelnök. Fotó: Kornok Csaba

– Néhány perccel beszélgetésünk előtt négyszemközt tárgyalt Szeged polgármesterével, Bartha Lászlóval. Megtudhatjuk miről?

– A polgármester úr rendkívül rámenős ember, bármikor meghív, azonnal javaslatai vannak, és ezeket elegánsan csomagolva, de nagyon határozottan szokta előadni. Persze, ha nem így tárgyalt volna, a város most talán szegényebb lenne egy szép Klauzál térrel, nem készült volna el a rendelőintézet felújítása, és valószínűleg a Holt-Maros ügye sem menne ilyen simán. Mindemellett a központi költségvetésből érkezik majd nyolcmilliárd forint a konferenciaközpont és egyetemi könyvtár felépítésére, hamarosan megtörténik az alapkőletétel. Most két nagyobb terv fölött alkudoztunk, az egyik a vasúti híd, ami a régi Szeged–Temesvár vonalhoz szükséges. Ehhez a város már látványterveket készített és számításokat végzett. A másik pedig egy déli közúti híd, ami tulajdonképpen bezárná Szeged déli gyűrűjét. Mindkettő héttíz milliárdba kerül. Erről tárgyalunk most, és mindketten egyetértünk abban, hogy ezekre szükség van.

KOVÁCS ANDRÁS



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

KOVÁCS ANDRÁS

2002-ben még a polgármester és a miniszterelnök egyet értett abban, hogy két, egymástól független objektumról van szó. Az egyik a Déli-híd, mint csak közúti híd, a másik pedig a különálló új vasúti híd. Abban is egyet tudtak érteni, hogy mindkettő kell Szegednek!
Erről van szó! Nem lehetne idáig visszamenni, inkább visszatalálni? Belezökkenni a normális kerékvágásba? 2002-ben sokkal kevesebb volt a pénz, mint ma! Ha ők ketten ebben egyet tudnak érteni, akkor ki miatt nem akarunk a józan ész alapján dönteni?
Ha esetleg nem, akkor ne valósuljon meg ez a torzó! Ki tudja, hogy mikor és mennyiért lehetne majd helyrehozni.

15. A Modern városok program, mint új finanszírozási lehetőség!
A „Modern városok program szegedi ígéreteit alább lehet megtalálni.
http://www.kormany.hu/hu/a-miniszterelnok/hirek/szeged-kiemelkedo-regionalis-kozpontta-valhat
kissé konkrétabban:
http://szegedma.hu/hir/szeged/2017/03/hidfejlesztes-ter-rehabilitacio-es-sportcsarnokok-a-kormany-szegedhez-kotodo-tervei-kozt.html
http://kozlony.magyarorszag.hu/dokumentumok/5849c0a1cde67efb6789218413ee481c64f61ff6/megtekintes

A befejezési határidő 2022. augusztus! Becsült költsége 50-70 milliárd Ft.

Jól látható az a fontos tény, hogy a Kormány nem bírálta felül az egyes városok előterjesztéseit, hanem vakon átvette az Állam az Önkormányzat bármilyen ötletét!

Ez az új összeg majdnem kétszerese annak, melyről a Polgármester úr a 2016-os januári beszámolójában beszélt.

Nagyobbnak tűnik a mozgástér, a kevésbé fontos tételeket akár el is lehetne hagyni! Ilyen pl. a gyalogos híd! Ha Déli-híd elkészül, a Belvárosit felújítják,

akkor nem állunk attól távol, hogy minden hídon képes biztonsággal átmenni a bringás.

Sajnos nem csak az összeg ismeretlen, hanem annak összetétele is. Ne tudjuk ugyanis, hogy az 50-70 Mrd Ft-ban mennyi az EU és mennyi az Állam pénze.
A városi legenda szerint a közös közúti-vasúti hídra az EU pénzéből 15 Mrd Ft fordítható.

A következőkben a MÁV forrását is államinak vettem föl, az egyszerűség kedvéért.

Az egyik finanszírozási lehetőség a közösködés a finanszírozásban is: 15 Mrd Ft (EU-s pénz) + 21 Mrd Ft (állami pénz) = 36 Mrd Ft.

A másik pedig:
12 Mrd Ft, de csak állami pénzből, tehát EU-s pénz nélkül.

Ha ugyanis nem használnánk föl EU-s pénzt, nem kellene figyelembe venni az EU hídra vonatkozó kikötéseit, megszabadulnánk a teljesen értelmetlen megkötöttségeiktől!

Amiért küzdök: ez utóbbi! A kérdés, hogy van-e az 50-70 Mrd-os pénztárcában legalább 12 Mrd állami pénz.

(Természetesen nem foglalkoztam a híd valódi költségével most, hanem átvettem a Polgármester úr által használt becslést.)

Más lehetőséget nem látok, mint az előbbi Kormányhatározat újratárgyalását, annak céljából, hogy csak olyan híd készüljön, amilyenre szükség van! Mivel úgy tűnik, hogy a Kormány nem módosította a város elképzelését, hanem változtatás nélkül finanszírozza, nem kellene és, mint jelezni a Város szándékát a hatalmas kapott pénz átcsoportosítására.

A józan és a hazai valamint az EU-s adófizetők tisztelete jegyében!

Korunk a szerződésmódosítások, a szerződések újratárgyalási időszaka. A Kormány és a Város közötti megállapodást kellene testre szabni, a mai helyzethez igazítani.

Ha a Polgármester úr muszájból akar vasúti hidat építeni és a Miniszterelnök úr már 2002-ben egyetértett a külön közúti és külön vasúti híd építésének gondolatával, akkor ki tehet ennek keresztbe? A saját tehetetlenségünk, lustaságunk?

16. Ki a felelős?
Véleményem első oldalán egy rajzzal kezdtem írásomat, melynek végére érve talán már érthető a kérdés:

KI TALÁLTA KI EZT A KONCEPCIÓT? MERI-E A NEVÉT ADNI MŰVÉHEZ AZ ÖTLETGAZDA?

Nagyon valószínű, hogy ilyent egy mérnök nem tesz az asztalra!

Az viszont kissé furcsa, hogy még a dokumentáció készítője sem fogalmazott meg fenntartásokat a torz koncepcióval szemben.

17. Érdemi volt-e a rengeteg egyeztetés?



Ha ez igaz, akkor itt egy hadsereg dolgozott. Mivel a véleményezendő anyag sajnos nem tartalmazza a tőlük befutott véleményeket, mintegy mellékletként, úgy tűnik, **mintha itt olyant olvas az olvasó, mellyel ez a feltüntetett nagyon széles kör mind azonosul, egyet ért. Nem lehet ez így nagyon félrevezető? Vagy esetleg az alapkoncepciót már az indulásnál tabunak minősítette valaki, melyet nem szabad megkérdőjelezni**, amit pedig esetleg ezen felül válaszoltak, az szóra sem érdemes? Érdemes volt így a partnereknek dolgozni? A sok partnernek nem volt egyetlen használható javaslata sem?

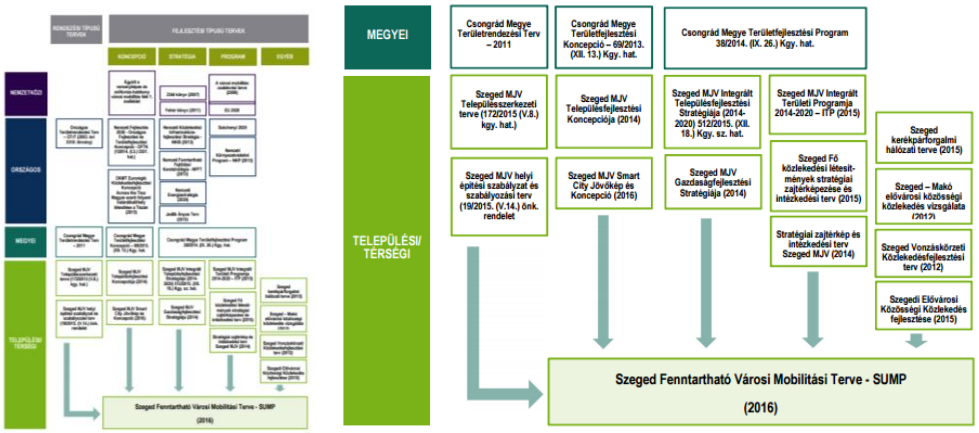
Valószínű, hogy a véleményem első képén lévő koncepció még a jelen tervezőinek is tabu téma volt, mert anyagukban egyetlen mondatban sem kritizálják, sőt inkább alátámogatják azt.

18. Papírszemetet termelnek futószalagon?

Rövid időn belül koncepció hegyek készülnek, készültek a lehető legkülönbözőbb nevek alatt, sok időt és valószínűen nagyon sok pénzt felhasználva.

Elképzelhető, hogy ezek egy részét az EU vagy az Állam tette kötelezővé, de akkor is sok ez koncepciónak. Ennyire nem tudja a döntéshozó, hogy mit kellene ebben a városban tenni?

Lehet egy városnak ennyi-féle koncepciót követni?
Van ezek között valamilyen különbség vagy mind ugyanazt árulja csak más sorrendben, más címek alatt?
Mi a garancia arra, hogy ezen koncepció után a jövő héten nem készül újabb kettő?



Szeged, 2017. VI. 21.