Bajra bajt

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

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

Lechnerék elképzelése



https://www.google.com/search?q=szeged+t%C3%A9rk%C3%A9p&tbm=isch&hl=hu&sa=X&ved=2ahUKEwjTpsjEncr7AhWvkP0HHcebDqoQrNwCKAB6BQgBEKwB&biw=1903&bih=969#imgrc=TppHFpZrEqOMRM

Mint látható: egy közúti híddal képzelték el Szegedet. Pedig világlátott embernek írják le, aki feltehetően láthatta Prágát, Rómát, Bécset, Párizst, a nagy német városokat.

Láthatta, hogy szinte egyik sem létezhetne egyetlen híddal.

Nem tudom elképzelni, hogy miért nem gondolt városa fejlődésére. Vajon akkor is elegendőnek tartotta az egyetlen közúti hidat?

A város új térképén legalább néhány helyen jelezhette volna azt, hogy idővel azokra a helyekre híd kell majd. Sajnos azonban ilyesmiről még a város újjáépítésről szólók könyvében sem írt. Legalább a maiaknak lenne hivatkozási alapja.

Hogy lehet az, hogy azoknak körutaknak a végére, amelyeket kivitt a Tiszáig, nem gondolt hidat?

Feltételezhető, hogy közeledési beállítottságú szakember nem vett részt vele a várostervezésben, mivel minden forgalmat a város egyetlen pontjába, az egyszem hídra, zsúfolt be. Az egyéb megoldásaiból is arra lehet következtetni, hogy az új városban nem a közlekedés volt a legfontosabb szempont.

A híd a tervezett város közepén lenne, ha nem lett volna a városa aszimmetrikus.

A dolgozatomban szeretném bemutatni, hogy egy rész döntés a folyamat elején szinte vonzza magához a további fals gondolatokat, melyek a vége felé mannyira szövevényessé tehetik a helyzet, hogy többé a kisiklatott állapotból már szinte nincs visszaút.

Egy normális világ fejlesztési elképzelése

A későbbi korok mérnökei ezt az előbbi elemi hibát időben észre is vették, és megpróbálték helyesbíteni.



6. ábra: A 2010-ben érvényes településszerkezeti terv

Szeged, Magyar várostörténeti atlasz 3. 2014.

Ez volt a város rögzített, elfogadott elképzelése volt még 2010-ben!

Azaz:



Halvány kék szín jelzi a szegedi Tiszát. Ezt 4 híd keresztezi:

1. a Nagykörút északi oldali végén a mai Bertalan híd, azaz a 43 sz. főút átvezetése.
2. A város közepén a mai Belvárosi híd.
3. A Nagykörút délé végén a tervezett Déli Híd.
4. Végül legalul egy vasúti híd, a Dorozsmai vasútállomási vonal meghosszabbításaként, amely a valamikori temesvári, egykor az Orient expressz által is járt, irány visszahozatala lenne.

Röviden: két meglévő és két tervezett híd! Most 2022, van, azóta is ezt a témát rágjuk, előrehaladás nélkül.

Nem számítom ide az M43 autópálya városon kívüli hídját, mely azóta szintén elkészült.

<u>Miért is volt természetes, a józan és szerinti ez a döntés?</u>

Azért mert besimult a kor építési tendenciájába!

Ha ugyanis valahol híd épült egy már meglévő híd közelében a Tiszán vagy a Dunán, akkor az a meglévő MELLÉ és soha nem vele EGYBE épült. Pl.:

A Csongrád-szentesi közúti híd a meglévő vasúti híd MELLÉ!



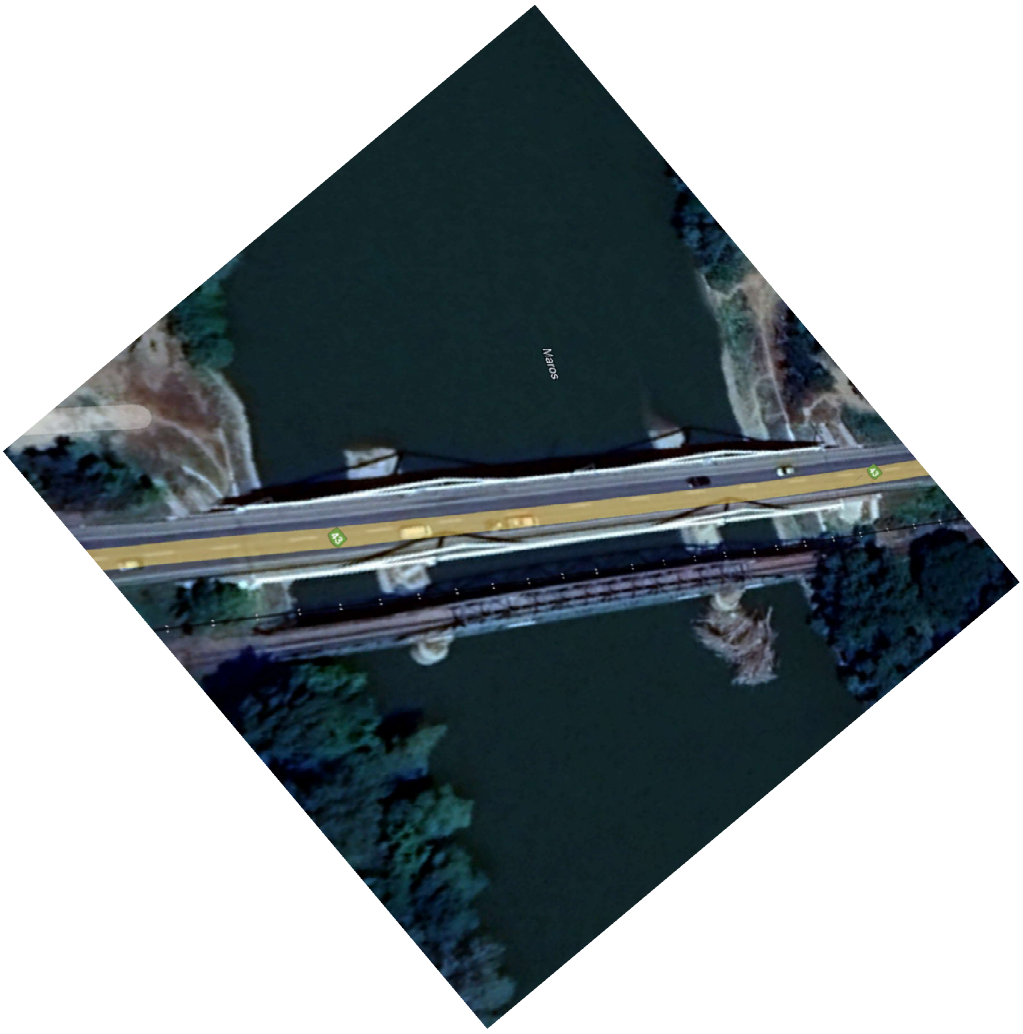
Az algyői közúti híd a meglévő vasúti híd MELLÉ?



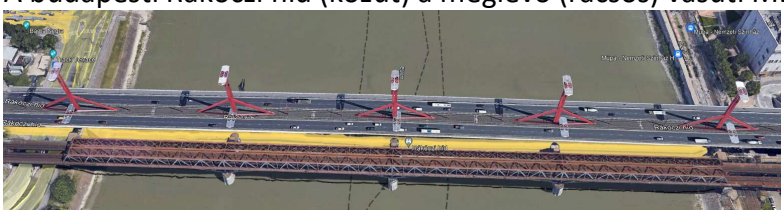
A komáromi közúti híd, a meglévő vasúti MELLÉ építve (az EU támogatásával!)



A Maros közúti hídja a meglévő vasúti híd MELLÉ építve, akkor is, ha ahhoz közel, de KÜLÖN!



A budapesti Rákóczi híd (közút) a meglévő (rácsos) vasúti MELLÉ építve:



De meg kell említeni, hogy a sokáig közösködő dunaföldvári (Beszédes József) hídról LEVETTÉK a vasutat!
Van ugyan még egy vegyes használatú Duna híd, a bajai, Itt azonban annyi a kötöttség, hogy a közeljövőben nem lesz pénz a közút és a vasút szétválasztására.
Most készül a V0 terve, amely egy Budapestet délről elkerülő vasútvonal terve, mint az autópályás M0. Már tudható, hogy önálló hídja lesz a Dunán, és azt NEM ÉPÍTIK egybe mondjuk a már meglévő dunaújvárosi Pentele híddal!
Ezek után teljesen természetes döntés volt, hogy Szeged két tervezett hídja KETTŐ híd!
Szegeden az nagyárvíz óta nem terveztek közös használatú (vasúti és közúti) hidat!

<u>Az előbbi koncepció magas szintű elismerése</u>
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 kevés 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: Kernok 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 hét-tíz milliárdba kerül. Erről tárgyalunk most, és mindketten egyetértünk abban, hogy ezekre szükség van.

KOVÁCS ANDRÁS

Azaz:

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.

Orbán Viktor tehát elfogadta a Város javaslatát a kéthidas megoldást! Ezután fordult a feje tetejére a világ!

Nem lehetne idáig, a normalitásig, visszamenni, inkább visszatalálni?

A kisiklás kezdete, amikor nóta nagyon félrecsúszott



https://www.youtube.com/watch?v=1y7xeFMVoAE

Dr. Botka László úr, a város polgármestere, mesélt a Városi Televíziónak, a Közéleti Kávéház közönségének. Évnyitó tájékoztatót tartva a Város elképzeléseiről **2016.** I. 28-án.

A Déli hídra vonatkozó részt 48:20 perc körül lehet elérni.

„Ennek a 7-éves ciklusnak lét legfontosabb beruházása a Déli híd és a fedett uszoda. A Déli híddal kapcsolatban pozitív híreket tudok Önöknek mondani. 2002-ben, amikor meg tatszettek választani először választani polgármesternek, azt mondtam, hogy Szeged következő két évtizedének legfontosabb feladata az M5 autópálya az első, az M43 autópálya második, a Délihíd a harmadik. … Akkor elmondtam, hogy a Déli híd lesz a legbonyolultabb. …Több irányba indultunk el. Ha lehetővé teszi az Európai Unió, akkor mi ebből a 34 milliárd Ft-nyi nevesített összegből (valószínűen ennyit kapott a város az EU-tól-RM) akár 10-11 milliárdot is ráfordítunk arra, hogy

megépítsünk egy közúti hidat. Szegednek a közúti híd a fontos” a Déli hídnál. …

Igen, csak ez kell Szegednek! Bezárni végre a Nagykörutat, felszámolni azt a hibát, amit Lechnerék annak idején úgy hagytak. Megszüntetni a város féloldalasságát. Teljes értékű városrésszé tenni a Tisza bal partját, Újszegedet. Csak ennyi volt az induló elképzelés.



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

Az Unió ezt nem tette lehetővé. Azon szabályai alapján ezt nem lehetett megépíteni, hogy nem tudunk ennyi pénzt erre fordítani a nekünk leosztott pénzből, maximum 3-4 milliárd Ft-ot a hídra vezető utakra, mert **az Unió azt mondta, hogy vasút és vasúti híd fejlesztést támogat**.”

Ez egy világos, tiszta beszéd! A Város szándékát az Unió nem engedte megvalósulni, mert megtiltotta, hogy a Város a neki adott pénzből közúti hidat építsen. Erre csak annyi pénzt engedett, amiből ezt nem lehetett megvalósítani! Segítség helyett tehát kényszerpályára lökték a Várost. Muszáj volt további pénzek után nézni. Ebből nyilvánvaló ez külső, a Városra rávarrt kényszer, a kényszerítés! Mindez teljesen függetlenül attól, hogy mi a város igénye!

„Na most képzeljék el, hogy a különbség a közúti híd és a komplex közúti és vasúti híd között háromszoros. Egy közúti híd 12 milliárdból simán kijön (2016-RM), a vasúti-közúti együtt 36 milliárd. Nemcsak a híd kerül háromszorosba, hanem meg kell csinálni a vasúti rendszert minimálisan Makóig, mert az Unió nem fogad el egy olyan vasúti hidat, ami nem vezet sehová. Tehát vsaútfejlesztés is van benne."

Van egy reklám fogás, mely szerint a szerencsés vevő „egyet fizet és kettőt kap". Itt ez is fejreállt, mert itt „hármat fizet és egyet kap" esete forog fenn. Nem egy nagy üzlet!

„Ebbe az irányba indultunk el." Nagy kár volt! Ez Szeged vezetésének a döntése volt.

Tehát nem tehetvén mást, és mivel kell a közúti híd, a **Város így is elfogadta a gazdasági kényszert**. Hangsúlyozom, hogy itt semmiféle műszaki indokoltság nem volt! A mérnöki véleményt valószínűen ki sem kérték. Sőt!

„Úgy néz ki, hogy megtaláltuk a megoldást. A Szegednek járó forrásokból, a hazai közlekedési operatív program forrásaiból, és a vasútfejlesztési (MÁV) forrásokból lehet összehozni ezt a 36 milliárdot." Azaz: a torz világot torzították tovább. A Déli híd sorsa itt és ekkor dőlt el, sajnos rossz irányba. Igaz, nem ez lesz az első melléfogás, hiszen épített már ez a város medencés kikötőt a Tiszán, amikor a MAHART megszüntette a tiszai teherhajózást a Tiszán! Ráadásul azt is az EU támogatásával. Azóta ott kikötni szándékozó hajót nem láttak, annyira, hogy a rövid bekötő csatornája annyira eliszapolódott, hogy még a kis merülésű vitorlások sem tudtak bemenni. Majd újra az EU adott pénzt a kikotrásra.
A butaság szegedi nagyon drága műszaki emlékművei pedig csak egyre gyarapodnak.

Mit szólt ehhez Orbán Viktor miniszterelnök úr?



2017.01.30.
„Alsó hangon 50 milliárd, „szoprán hangfekvésben" 70 milliárd forint költségvetési támogatást ígért szegedi fejlesztésekre hétfőn Orbán Viktor."
„Az infrastruktúra régi igény – a harmadik Tisza-híd megépítése, méghozzá úgy, hogy a második világháború végén bombázás miatt megszűnt vasúti forgalmat is helyreállítsák. Ez azt jelentené, hogy Makó városát bekapcsolnák a szegedi elővárosi vasútforgalomba, és megvalósulhatna a Szeged-Temesvár vasúti összeköttetés – persze nagyon sok további milliárdból, akkor, ha Románia ás az Európai Unió is úgy akarja."
„A harmadik híd a város déli részén épül meg, mintegy 40 milliárd forintba kerül, de egy korábbi operatív programból már megvan az összeg fele. A két hídfő környékén ipari fejlesztési területet is létrehoznának, vagyis ennek a beruházásnak is lenne munkahelyteremtő jellege."
„A polgármester kérte, hogy a buszpályaudvart, amely állami területen fekszik, vigyék ki a Mars térről. A miniszterelnök ezzel egyetértett, sőt, azt ígérte, ingyen átadják a városnak a

Mars téri telket, azzal a feltétellel, hogy nem építik be, hanem közösségi térként funkcionál majd."

„A Modern Városok Programot (MVP) 2015 márciusában hirdette meg Orbán Viktor. Abban az évben 13 megyei jogú várost látogatott meg a miniszterelnök és nagyjából 1300 milliárd forintos keretösszegről beszélt. Tavaly további hat város láthatta vendégül a kormányfőt és az összeg 1500-1700 milliárd forintra hízott. Erre az évre még négy város maradt, Szeged, Győr, Hódmezővásárhely, és Salgótarján, a forrás – legalábbis ígéret szintjén – már elérte a 2400 milliárd forintot. A tegnapi szegedi látogatást, illetve a még hátra lévő három várost figyelembe véve, az MVP megvalósítására szánt összeg akár a 3 ezer milliárdot is megközelítheti. A miniszterelnök a szükséges összeget részben uniós támogatásokból teremtené elő, de a 2017-re a kormány által várt 4 százalékos gazdasági növekedés nyújtotta többlet forrással is számol."

Annak ellenére, hogy korábban megegyezett a város fideszes polgármesterével, változatlanul elfogadta az ezzel ellentétes elképzelést dr. Botka úrtól.

Azaz: a polgármester minden kérését változatlanul megígérte.

Nagy kár volt, hogy a kéréseket a szakértői nem vizsgálhatták meg még az ígéretek elhangzása előtt. Nagy kár, mert így a közös használatú vasúti-közúti híd kozmált le Szegeden, sőt azóta már mintha örülnének is egyesek ennek a megoldásnak.

https://nepszava.hu/1119246_dontottek-jogerosen-is-felmentettek-hiszekeny-dezsot

Mi változott azóta?

a) **Úgy tűnik, hogy az EU helyett a magyar állam lépett be finanszírozónak. Ez nagyon lényeges, mert ezzel megszűntnek tekinthetők az EU zsaroló feltételei. Magyarul már nem kell vasúti hidat építeni! A város visszatérhetne az eredeti elképzeléséhez, a csak közúti híd építéséhez. Nem értem, hogy a magyar állam miért száll be a vasúti hídba. Kinek kell ez? Kinek lenne ez jó?**
b) Miután a vasúti hidat vagy az EU, vagy a magyar állam kifizetné, a Város ellenérdekelt lett. Semmi sem kényszeríti a visszafogottságra, a spórolásra, hiszen neki a vasúti toldalék, a kétfunkciós híd, ingyen van.
c) **Ma már nyilvánvaló, hogy Szeged és Makó között nincs olyan mennyiségű áru- illetve személyszállítási igény, amely ebben a folyosóban a meglévő főút, a meglévő autópálya mellett szükségessé tenné a vasúti kapcsolatot is. Mit is vinne ez a vonat?**
d) Úgy tűnik, hogy kevés pénz fog az EU-tól jönni a következő évben.
e) Úgy tűnik, hogy Magyarország sem fog a pénzben bővelkedni. Nagyon hosszú ugyanis a Lázár János miniszter úr listája a majd valamikor később megépülő, későbbre ütemezett projektekről.
f) A közösségi közlekedéshez egyre kevesebb támogatást ad az állam a városoknak. A kötött pályás közlekedési módok (villamos, troli, tram-train) jövője ingatag.
g) Az energia árak elszálltak. A városok kénytelenek a közösségi közlekedési szolgáltatás mennyiségét csökkenteni, ritkítani pl. a villamosjártokat akár le is állítani.
h) Talán már kezd kiderülni, hogy a helyi villamos-hálózat vagy a csodatevő tram-train sem olcsó, legfeljebb csak annak hazudták.
i) Az elektromos autóbusz terjedése nagy lehetőségek előtt áll hazánkban is.
j) **Talán újra fontos szempont lesz ismét a beruházások megtérülés ideje**, mint a beruházás nagyon lényeges mutatószáma, mely a kis kihasználtságú eszközöket hátrábbra sorolja. Már talán nem tartható, lelepleződik az a tervezői szokás, hogy pl. a tram-traint kezdetben nagyon olcsóra hazudják, mert így a politikusok könnyen ráharaptak. A beruházás elindulása után pedig a politikusokat arra használják, hogy

utólag kilobbizzák ki a megvalósuláshoz szükséges további pénzeket. A Hmvhely-szegedi tram-train a hitvány tervezési folyamat miatt – ami a tervezés érdeke volt - pl. **az induló árnál négyszer-ötször lett drágább** és a megvalósulási ideje is nagyon elhúzódott. . Vajon így ki merné kiszámolni a Hmvhely-szegedi tram-train megtérülési rátáját és mennyi is lenne az?

k) **Az állam elvette Szeged mellől a nagysebességű vasút vonalát. Ebben még úgy volt, hogy a nagysebességű vasút Budapestről Szeged felé tartott, Szegednél ágazott el Románia és Szerbia felé.**

l) A román irány átkerült a Budapest-Szolnok-Kolozsvár vonalra. Ehhez nem kell Szeged sem és a szegedi vasút sem!

m) A szerb irányt, a Budapest-Belgrád vonalat is elvitték, Szeged mellől a Kiskunhalas és Kelebia mellé, tehát ezt is el Szegedtől. Ehhez sem kell sem Szeged, sem a szegedi vasúti híd!

n) Az Orient expressz valamikor a Budapest-Szeged-Kikinda-Temesvár vasútvonalon járt. A fővárosi döntéshozók kiherélték ezt az irányt is, mert Budapestet Békéscsabán át vasúti fővonallal összekötötték Temesvárral. Ennek csak egy második. párhuzamos vonala lehetne a régi nyomvonal kiépítése. De ezt miért építenék ki, hiszen Budapestnek már erre sincs szüksége. Ezért megépítési esélye majdnem a nullával egyenlő. Ennek sincs szüksége a szegedi vasúti hídra!

o) Van egy Nagyvárad-Békéscsaba-Szeged-Baja harántvonal, de ennek sincs szüksége a szegedi vasúti hídra!

p) Egyetlen kapcsolat maradt, amihez kellene a szegedi vasúti híd, az esetleges Szeged-Makó tram-train, ha tovább nyomul ez a lobbi.

<u>Sajnos megállapítható</u>

az, hogy Szeged soha nem lobbizott, vagy nem jól lobbizott a helyi vasút ügyeiért. Ezt megszenvedi Szeged, mert szerintem **korszerű vasút nélkül nincs korszerű város.** Ezt tudomásul kellene venni a Város döntéshozóinak, szakembereinek.

<u>Amit kapcsoltan meg kellene gondolni</u>

I. Érdekes, hogy a közös közúti-vasúti híd miatt az állam miért vesz magára egy Szeged-makói vasútvonalat is. Hiszen ennek kiépítése is hatalmas összeg lenne. Ez ugyanis nem felújítás, hanem teljes újjáépítés. Gondolni kell arra, hogy az állomásait a települések széleiről be kell vinni a településközpontba, különben a VOLÁN mai szolgáltatása magasabb szintű lenne. Gyakorlatilag a 43 sz. főútnak és a vasútvonalnak helyet kellene egymással cserélni, mivel senki sem akar a település szélére érkezni és onnan bekutyagolni a település belsejébe. Az út átmenő forgalmát pedig a településen kívülre illene vinni. Tehát itt tetemes útépítési költséggel is számolni kellene.

II. Miért akarhat az állam egy nagyon kis kihasználtságú vasutat fenntartani, amikor a MÁV is olyan szegény, mint a templom egere. **Egyáltalán: miért nem törődik senki a vasútvonal magas amortizációs és fenntartási-üzemeltetési költségeivel?** Ráadásul ezeket évtizedekig kell fizetni az egyszeri megépítés helyett.

III. Talán kiderül az nem sokára, hogy a vásárhelyi tram-train is gazdaságtalan a 47 sz. főúti meglévő autóbusz viszonylatok letiltása nélkül. Miért éri meg ezek után egy ugyanilyent építeni Makó elé, azaz egy vegyes használatú szegedi hidat

építeni? **Mennyi lenne a megtérülési mutatója a csak közúti hídas változatnak és mennyi a közös használatú hídnak a vasúti és közúti költségekkel megterhelve?**

IV. A környező autópályákról érkeznek a nemzetközi és a helyközi autóbuszok a városba, melyek zömmel Diesel-üzeműek. Miért kell ezeket áthajtani a teljes városon a Déli híd szegedi hídfőjébe, a város egy déli eldugott pontjába? Miért nem lehet fogadni ezeket a Rókusi állomás mellet, ahol az utascsere után mehetnének tovább a városközeli autópályákra? Nem kellene figyelembe venni az az állammal egyezetetett álláspontot, mely szerint Szeged belterületén egykor csak elektromos meghajtású járművek járhatnak, nyilván főleg elektromos buszok.

V. Mi értelme a Mars téri autóbusz szűk területű állomást egy újabb szűk helyre bekényszeríteni a Nagyállomás mögé, ráadásul a jobb sorsra érdemes, gyönyörű Tisza-partra? A Mars tér új helyeként több helyszín szóba került, melyek közül az első a Rókus vasútállomás melletti volt az első ötlet, de ezt a Város majdnem elplázázta.

VI. Mivel a nagysebességű vasutat elbukta a Város, nem lenne-e itt az alkalom kinevezni a város főpályaudvarává a Rókusi vasútállomást, a mait pedig átadni az egyetemnek, mint több környékbeli épülettel is történt.

VII. Az első hazai tram-train körülményei érdekesek, említésre méltók. Egykor elkezdtük a négysávosítást a 47 sz. főúton Hódmezővásárhely ls Szeged között. El is jutottunk az M43 autópálya csomópontjáig. Itt azonban le kellett állnunk, mert nem kaptunk fővárosi engedélyt az utolsó szakasz átépítésére. Pedig éppen ez a kritikus szakasz, az M43 csomópontja és a Szegeden lévő Budapesti körút között. El kellett volna kerülni, hogy a kritikus szakasz előtt és után is már négysávos szakasz van, ott pedig megmaradjon a kétsávos világ. Ezzel sikerült elérni azt, hogy annak ellenére, hogy jelentős hosszon már szabad biztonsággal előzni és ezzel időt nyerni, mindezt el azonban el is veszítik az autósok a kritikus, dugós szakaszon. Szinte hiába dolgoztunk. Meg kellett hagynunk egy rövid kétsávos szakaszt épp a legzsúfoltabb szakaszon. Ha nem így lenne vajon szükség lenne-e tram-trainra? Vajon véletlen műve volt, hogy a projekt tervezése megállt a tervezési hierarchia legelső. legalsó szintjén és az ennek megfelelő költségbecslés alapján adtak be pályázatot? Mivel a két város között ma szinte félóránként járnak buszok, a tram-train olyan gondot oldott meg, amely már meg volt oldva.

VIII. A FŐMTERV 2022-es bemutató anyagában szerepel: minden tervezett csomópontot megvizsgálták a csomópontokat mind jelzőlámpával, mind körforgalommal és a jelzőlámpázás mellett döntöttek. Én éppen a fordítottját szeretném javasolni. Ahol elfér egy korszerű többsávos körforgalmi csomópont, ott az javasolják építeni. éppen a szegedi példák alapján. Mivel csak a 43 sz. főúti csomópont a 43 sz. főúton lenne, a többi mind önkormányzati úton van, tehát ezeknél a Magyar Közút véleménye figyelmen kívül hagyható. Ha jelzőlámpás szabályozású turbo csomópont épülne, abból már kihagyható a burkolati vezető fénysor, mert az csak a tanulási folyamatot segített sikeresen lerövidíteni, de rengeteg fenntartási gondot okozott.

IX. A FŐMTERV 3033-es bemutató anyagában van egy tökéletes csomópont. A lakossági fórumon felmerült, hogy ebbe be kell kötni a rakparti utat. Javaslom

ezt a régi és elvetett javaslat figyelmen kívül hagyását. Szeged s Párizs példáját is követve célszerű lenne a rakparti utat autómentessé tenni.

X. A Tisza és a Nagyállomás közti sáv, beleértve volt Tisza-pályaudvar területét is Szeged új zöldfelületévé válhatna, mivel erre a város alig rendelkezi9k területtel. Nagyon meg kellen becsülni ezt a területet, ahová áruházat, gyárat semmiképpen sem lenne szabad beengedni, ott csak egyetemi és rekreációs, esetleg lakó funkció tűrhető meg.

<u>Mit lenne jó figyelembe venni a Déli híd tervezésekor? Nem mindegy, hogy ennyi vajúdás után milyen híd épül itt.</u>

A) Egy alapozás vagy külön, két alapozásra készüljön? Nagy eredménynek tartom, hogy sikerült elérni: az első ütemben nem készül a vasúti híd rész, csak egy valamikori második ütemben. **Az első ütemben ekkor meg kell építeni a vegyes használatú híd erősített alapját, hogy ahhoz a 2. ütemben már ne kelljen hozzányúlni. Nyilvánvaló, hogy az alaperősítés költsége egy holt tőke, amíg a vasúti felépítmény el nem készül. Ennek építési időpontja viszont teljesen bizonytalan!**

Nem lenne olcsóbb, gazdaságosabb egy külön vasúti hidat építeni akkor, amikor valóban kell, amikor valóban megtérül? Valamit tudhattak az eleink!

B) Nem kellene-**e megtudni, hogy elődeink ugyan miért választották külön a közutat a vasúttól? Nem fognak ezek a gondok majd itt is előjönni később?**

C) Nem látszik átgondolni, hogy miféle hajókat, hajózást képzelünk el majd a híd alatt. Lesz-e felélesztve valamikor a teherhajózás? Mi a tiszai hajózás jövőképe? Enélkül ma a vízügyi hatóság egy-két valamilyen táblázatból kőkeményen előírja, majd az ún. hajózási úrszelvényt, azaz mennyi hézag kell a híd alatt. Neki ez semmibe sem kerül, azzal meg nem köteles foglalkozni, hogy ezzel mekkora értelmetlen költséget ír elő a társadalomnak.

C1) A mai szegedi hidak a felhők magasságában vannak, már teljesen értelmetlenül, mivel alattuk már nagyon régóta nem járnak nagy hajók. Talán laikusnak is nyilvánvaló: minél magasabban van a hídpálya a folyó fölött, annál drágább a híd.

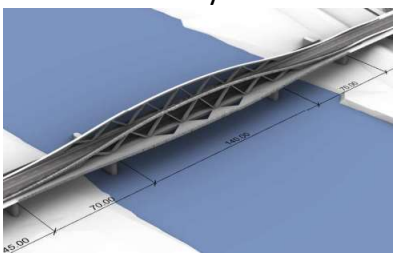


A párizsi hidak zöme majdnem az utca szintjén viszi át a forgalmat az egyik partról a másikra, anélkül, hogy értelmetlen hegymászásra kényszerítenék a lakosságot.



Sétahajók a Szajnán Párizsban. Ezeknek nem kell a nagy magasságkülönbség. Tudja valaki, hogy mi várható Szegednél? Avagy mehet minden mechanikusan, nem számít megint a pénz!

C2) A hídlábaknak sem kellene távol lenni egymástól, ha a híd alatt csak kisméretű turistákat szállító hajók járnak majd. Ez is költséget csökkentő lenne. Laikusnak is nyilvánvaló, hogy egy ilyen járműnek nem kell a közel 140 m-es pillértáv! Ez súlyos tévedés! A több pillér = olcsóbb áthidalás. Az előbbi feltételeknek megfelelő hídfajtát nevezem én párizsi hídnak. Ennél jobban egyetlen hídfajta sem simulna be a környezetbe!



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

A kirándulók hajói még a boltívek alatt is elférnek, és a sok alátámasztású híd is olcsóbb lehet. Lehet, hogy még a híd típusát is meghatározza.



D) Jelenleg épül a Szeged-Szentmihály-röszkei vasút.

„Ha elkészülnek a felújítással, a szentmihályi kertek végében rendszeresen robognak a vonatok, mindössze öt méterre a telekhatártól.”

„A környék lakói aggódnak a vonatok zaja, a fékpor és a szerelvények által keltett rezgések miatt. Nemcsak a csendes kertváros nyugalmát féltik, attól is tartanak, hogy az itt található ingatlanok értéke csökkenni fog, hiszen sokan nem akarnak olyan házba költözni, ami néhány méterre van egy forgalmas vasútvonaltól.”

Ilyesmire eddig nem is gondoltak.

https://szeged.hu/cikk/senki-sem-tajekoztatta-a-szentmihalyiakat-a-kertjuk-vegeben-epulo-vasutrol

Nem fog –e ez megismétlődni akkor, ha a belvárosba is bevezetik – ráadásul a kilinikák mellé - az eddig ott nem volt nemzetközi teherforgalmú vasutat? Pedig nem kellene, hiszen erre semmiféle kényszer nincs.

E) Nem kellene szándékosan megdrágítani az új hidat, a 2022. XI. 23-én bemutatott FŐMTERV-es értelmetlen trükkökkel, mint a kilátó sétány az ív felső oldalán, a vízszintes és a függőleges zöld falakkal, fákkal, találkozási pontokkal. A hídról lemenve mindez elérhető néhány perccel később a terepszinten jóval olcsóbban. **Miért a hídon kertészkednének? Nem lenne olcsóbb egy kilátót építeni valahová?** Mitől lesz ez így „racionális" költségű? **Nem inkább az olcsóbbá tétellel lehetne a híd megvalósítást elősegíteni, mint a megdrágítással?**



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

Mi folyik Újvidéken?

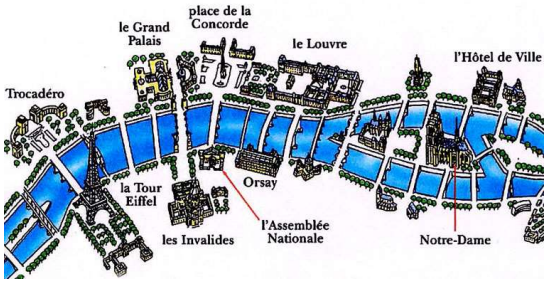
„A 2011-es népszámlálás szerint … Újvidék lakossága 231.798."
https://en.wikipedia.org/wiki/Novi_Sad
„Szeged lakónépessége 2011. január 1-jén 168-048 fő volt"
https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged
Tehát majdnem két azonos méretű városról van szó. Mégis, nagy a különbség a hidak számában! Szeged Lechnerék egyhidas városa, ahol a város újjáépítése után 1400 évvel megépíteni a másodikat, a Bertalan hidat.
Ezzel szembe Újvidéken már 1999-ben 3 hidat kellett a NATO-nak lebombáznia. Azóta mindháromat újjáépítették, sőt még kettő újat is építeni kezdtek. Így rövidesen 4-5 hídjuk lesz.

Firbás Zoltán szegedi urbanista, kartográfus, városmérnök egy térképen mutatja be az újvidéki hidak helyeit:



Köszönöm!
Gyorsabban közelednek az ideális felé, mint Szeged, ahol ki tudja mikorra lesz meg a 3. híd!

Mint Párizsban, mintha egy létrát fejtettek volna a Szajnára:

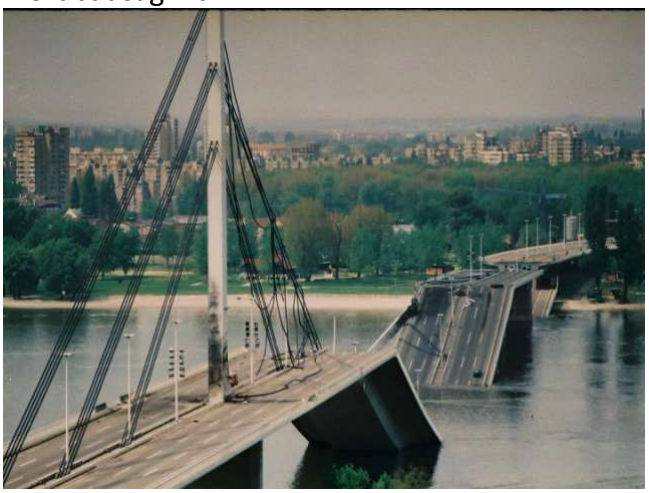


Mint Párizs 37 hídja, itt is sok híd kellene és nem kevés és főleg nem a felhők között!
https://www.google.com/search?q=s%C3%A9tahaj%C3%B3k+a+szajn%C3%A1n&tbm=isch&ved=2ahUKEwiM1bPih8r7AhU3nv0HHWzWDSsQ2-cCegQIABAA&oq=s%C3%A9tahaj%C3%B3k+a+szajn%C3%A1n&gs_lcp=CgNpbWcQAzoFCAAQgAQ6BAgAEEM6CAgAEIAEELEDOgkIABCABBAKEBhQtQ

„A NATO lebombázta az újvidéki hidak közül az elsőt, azaz a pétervároradi Duna-hidat (a képen). A hidat 1999. április elsején hajnali öt óra tájban bombázták le. Két nappal később lerombolták a Szabadság hidat, s április folyamán a folyóba omlott a vasbeton Žeželj híd is.”
https://www.vajma.info/cikk/vajdasag/10020/Az-ujvideki-hidak-lebombazasanak-evforduloja.html
A pétervároradi híd:



A Szabadság híd:



A Žeželj híd találata:



A tervezett negyedik híd:



https://www.magyarszo.rs/hu/4942/vajdasag_ujvidek/265950/A-hidak-v%C3%A1rosa-%C3%BAjvid%C3%A9k-%C3%A9p%C3%ADtkez%C3%A9s-h%C3%ADd%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9s.htm

A tervezett ötödik újvidéki híd:



https://balk.hu/2021/05/08/egyszerre-ketto-kinaiak-epitik-mindket-ujvideki-duna-hidat/
https://pannonrtv.com/rovatok/onkormanyzatok/igy-fog-kinezni-az-uj-hid-ujvideken-video

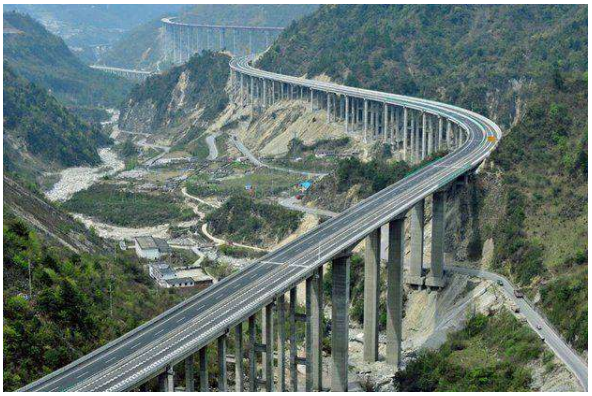
Végül pedig néhány kép arról, hogy hol tart a hídépítésben a Világ.
Mivel a két újvidéki hidat a kínaiak építik érdemes megnézni, hogy a kínaiak otthon miket képesek építeni, ráadásul 3-4 év alatt. Érdemes lenne a szegedi harmadik híd időbeli ütemezését a FŐMTERV-es anyagban ezzel összevetni, vagy eltűnődni: egyáltalán mi folyt itt az elmúlt évtizedekben ebben a témában. Mi aztán nem kapkodjuk el.
Érdekes az, hogy egy olcsó szegedi Déli híd költsége töredéke csak egy valamilyen átlagos pesti projekt összegének. Ráadásul az itteniek érte lobbiznak, míg a fővárosiak sokszor ellene.
A kínai világrekorder híd



https://www.travelo.hu/tavol/20220318-kina-junnan-rekord-meretu-fuggohid-nyilik.html



„A Kína történelmében eddigi legösszetettebb mérnöki kihívásának számító közúti híd felépítése összesen 7,89 milliárd jüanba (172 milliárd forintba) került, és négy világrekordot is megdöntött. A Szutung-híd leghosszabb tartókábele 1088 méter, amely a legmagasabb, 300 méter magas pilon tetejéről feszül. A tartópillérek alapjai a világon a legmélyebbek, és a fesztávja is a legszélesebb."
https://www.origo.hu/tudomany/20080702-kep-a-vilagon-leghosszabb-fesztavolsagu-kabelhid-a-szutunghid-kinaban.html



„A híd 9 kilométert tesz meg víz felett (Yangcheng-tó felett), a maradék több mint 150 kilométert pedig hegyvidékes területeken szeli át, ahol szurdokokat, tavakat és folyókat kell leküzdenie."
https://liked.hu/erdekes/legnagyobb-hid/
A szegedi Déli híd – mint látható -ezeknél műszakilag jóval egyszerűbb, nem kellen túlcicomázni.

<u>A javaslatom</u>
Ennyi idő után jussunk el az eredeti hidas gondolathoz:

- **Szeged 3. hídja egy kétszer kétsávos híd legyen, kétoldali kerékpársávokkal és járdákkal, és főleg vasút nélkül, lehetőleg a párizsi hídmintát követve.**

- A vasúti híd ettől teljesen függetlenül épüljön majd, ott és csak akkor, amikor arra a vasút miatt szükség lesz.
- Az új közúti hidat minden cifraságtól mentesíteni kell, kár lenne ezekkel az értelmetlen funkciókkal megdrágítani.

Szeged, 2022. XI. 26.