Élcsapat ránk kényszerítve?
Kitekintve a az épülő BYD kínai autógyárra

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

Az országos konferencia

Az országos szervezet, a Magyar Urbanisztikai Társaság (a MUT) konferenciát tartott 2023, októberben „Ki fejleszti a várost?" címmel.
https://www.mut.hu/post/ouk-2023-rekordsz%C3%A1m%C3%BA-r%C3%A9sztvev%C5%91
OUK 2023 - rekordszámú résztvevő (mut.hu)
urbanisztika2023.hu/wp-content/uploads/2023/10/XXIX_OUK_OSSZEFOGLALO_KIADVANY_2023_web.pdf
ouk2023_absztraktfuzet_20231010.pdf (urbanisztika2023.hu)
https://urbanisztika2023.hu/wp-content/uploads/2023/10/ouk2023_absztraktfuzet_20231010.pdf

A szegedi kritika

Majd egy hasonló nevű szegedi szervezet, a Dél-Alföldi Urbanisztikai Egyesület, egy szegényes, a lényeget elhallgató kritikát közölt le a konferenciáról. Kifejezve ezzel azt, hogy ezek a jó budapestiek jól elszúrták ezt a dolgot.
Ki fejleszti a várost? – konferencia utózönge /vitairat/ – DÉL-ALFÖLDI URBANISZTIKAI EGYESÜLET (wordpress.com)
Lényegében azt sugallta, hogy a budapesti konferencia hibázott amikor nem mondta ki a számára nyilvánvalót: hogy az élcsapat az építészmérnököké, hogy ők lennének a kérdésre adható helyes válasz, mint eleve kiválasztottak.
Majd a kritikus felrótta, hogy a konferencia nem marasztalta el a magyar államot, mert az szerinte teljhatalomra törő (omnipotens) ezen a téren is.

Szakmai belügy avagy a város érintettsége

A szegedi Széchenyi tér tervezését egy működési, szervezeti hiba terheli.

Közismert, hogy kezdetben a szakmák céhekbe tömörültek azzal a céllal, hogy a tisztességes szakembereket megvédjék a kontároktól. Ezek mai utódai a kamarák.
A mérnököknek kettő is van. Az egyik a Magyar Építész Kamara (a MÉK), a másik pedig a Magyar Mérnöki Kamara (MMK). Az elsőbe tartoznak az építészmérnökök a kertészmérnökökkel, míg a másodikba az összes egyéb mérnöki szakma.
A kamarák egyik fő feladata a jogosultságok meghatározása. Ami azt jelenti, hogy megvizsgálják minden mérnöki szakma képzési rendszerét, majd meghatározzák, hogy ezzel a tudással mit lehet tervezni, megvalósítani. Azaz ki milyen munkát vállalhat.
Itt ebbe csúszott hiba.

Szeged Megyei Jogú Város kertészeti feladatra építészeknek írt ki közbeszerzést, mintha a hús sütésére cukrászt kértek volna föl.

Ezt a MÉK tudomásul vette, pedig jeleznie kellett volna egyet nem értését! Ehelyett hallgattak. Nem hagyható figyelmen kívül, hogy az építészeknek a MÉK-ban nagyobb az érdekérvényesítő képességük.
Mintha itt egy joghézag, egy kiskapu lenne .
A MÉK-nek ugyanis joga van meghatározni azt, hogy az egyes mérnöki szakmák miféle munkákat végezhetnek el.
A közbeszerzéseket kiíró önkormányzat pedig megteheti, hogy ezt teljes mértékben figyelmen kívül hagyja. Csak érdekelne, hogy akkor mi értelme a munkájának. Ez a jogalkotót miért nem zavarja?
Nem lehet tudni, hogy ez ellen felléphet-e a MÉK!
Az is lehet, hogy a MÉK-nak nincs joga a közbeszerzések véleményezésére, ellenőrzésére, a jogosultsági előírásai betartását ellenőrizni. A MÉK a felszólalás, a tiltakozás, az eljárás megsemmisítése helyett furcsa módon nagy hallgatásba merült!

A szegedi társadalom pedig áldozata lett egy félrecsúszott közbeszerzésnek.

Kizárt dolog ugyanis, hogy Szegeden ne lenne kifejezetten kertészmérnöki cég!

Az építészek pedig ügyesen megtalálhatták és kihasználtál a nyitva „felejtett” kiskaput.

Mi kifogásolható az elkészült Széchenyi téri tervben?

1. Volt egy időszak, amikor divat, sőt kötelező volt a térkövezés, amkor ennek érdekében minden zöldet kiirtottak, még a kertészmérnökök is, és a helyükre térkövet raktak. Legjobb szegedi példa az elhibázott Kárász utca és a Klauzál tér együttese. Itt egyetlen fát sem hagytak meg. Lettek helyettük cserepes fák, melynek a gyökere nem ér bele a földbe. Nem lehet természetszerűnek nevezni. A Széchenyi tér mai terve is ebben a szellemben készült. A burkolt felület növekedett, pedig a zöldnek kellett volna! Burkolt térkép, mégis kinek? Ez koncepcionális hiba!
2. Korábbról ott maradtak, ma már értelmetlen, leaszfaltozott útfelületek. Mint a Városháza előtt is. Ezek az ottfelejtett aszfaltok. Lehet, hogy ez még az egykori piac maradványa. Ezeket vissza illett volna bontani és zöldesíteni, és egyesíteni a mai zöld felületekkel.
3. Ma már nem illik a város közepére garázst tervezni. A közismert tényt legutóbb Vitézy Dávid fogalmazta meg:
   https://telex.hu/belfold/2021/04/29/parkolohely-szabalyozas-minimum-helyett-maximum-epites-vitezy-david-lakasar-kozlekedes
   https://mandiner.hu/belfold/2020/05/az-allatkert-melle-epulo-700-ferohelyes-garazs-gondolatat-itt-az-ideje-elvetni
   Minden előbbi dolog túlhaladott! Ilyeneket már nem lenne szabad ide tervezni. Nyilván ezekről a tervező nem sokat tud.
   Ez csak ráerősít arra a Lechner-féle ostobaságra, amely minden sugárutat – és ezzel az összes forgalmat - a Széchenyi térre és a Belvárosi hídra vitt rá! A város eddigi bajait nem kellene tovább növelni, hanem orvosolni. Ez is koncepcionális hiba!

Szeged úthálózata



4. Talán tudni kellett volna arról is, hogy a Palotás belváros épületeinek pincéit rendre ellepi a talajvíz, ezzel veszélyeztetve azok állagát, azaz ez egy ilyen terület! A mentesítésük hatalmas feladat és ráadásul drága is. Nem tűnik nagy ötletnek ezek után az, hogy egy új mélygarázst belenyomnak a talajvízbe. A Széchenyi téri mélygarázs tehát nem csak elvileg hibás, hanem egy műszaki melléfogás is lenne. Nem számít az sem, hogy az Arany J. utcában, a volt CSOMITERV mellett, éppen mostanság megy tönkre egy vadonatúj garázs?
5. Teljesen értelmetlen a téren belül egy újabb kis teret létesíteni a Városháza előtt, ezzel is csökkentve a zöldfelületet. Értelme sincs sok, mert a politikum, a tüntetések, politikai gyűlések tere mindig is a Klauzál tér volt, mely kb. 5 percnyire található a Városházától. Ez még a polgármesternek sem lehet távolság! Ez is koncepcionális hiba!
6. Nem sikerült megoldani a térre és a környező épületekre hulló esővíz visszatartását sem, a locsolásra való felhasználáshoz. Már a közelben is lenne erre követendő minta: https://felegyhazikozlony.eu/hirek/28879/kiserlet-kecskemeten-tobb-millio-liter-vizet-lehetne-visszatartani
https://xforest.hu/esokert/

7. A térhez a magyar történelemnek rengeteg eseménye kötődik. Fel kellene szerelni a teret övező épületeket az erre utaló emléktáblákkal. A Móra Ferenc Múzeum biztosan segítene a tér épületeinek mindegyikére megnevezni a kapcsolódó eseményt, melyet a sok turista is bizonyosan jó néven venne.
8. Valamikor a Széchenyi tér része volt a mai Klauzál tér. Ezt annyira lecsupaszították, hogy az nyaranta a rettenetes forróság miatt emberi életre alkalmatlan. Ennek árnyékot adó fásítását be kellene vonni a Széchenyi tér tervezésébe. Ezzel a feladattal bővíteni kellene az új közbeszerzést. A napvitorlázás nem megoldás, csak egy látszattevékenység, A természetes megoldások mindig jobbak a mesterségesnél.
9. Érdemes lenne a Széchenyi tér-Klauzál tér-Kárász utca-Dugonics tér-Jókai u.-Aradi Vértanúk tere vonulatot egyetlen, azonos elvek szerint kialakított zöld folyosóvá tenni. Megszüntetve a Kárász utcai kősivatagot is. A hősziget jelenség itt is ismert. Az előjelzések szerint az éghajlat Szegeden egyre szélsőségesebbé válik. Erre nem a kősivatag a válasz, hanem a zöld folyosó. A globális felmelegedés felértékeli az árnyék szerepét. Alkalmazkodni kellene.

Mint érzékelhető ennek is van ára!
Az előbbiek miatt javaslom az első díjas tervet tervtárba helyezni és helyette a mai elvek szerintit az ezekhez értő szakemberekkel terveztetni! Mindenki így járna legjobban.

A véleményem:
Valóban nem sok köze volt a konferencia címének a megtárgyalt tartalomhoz. Azonban rögtön választ kaphatott volna a sarkított kritikát megfogalmazó a címbeli kérdésre, ha belenézett volna az 50 előadás előadói közé!
Kik is adtak elő?
Megszólalalt itt a budapesti főpolgármester, továbbá államtitkárok, polgármesterek, alapítványi elnökök, az ingatlanfejlesztők, a tanácsadó irodák.
Valamint a Város és Mobilitás Intézet, a Corvinus Egyetem, a Nemzetközi Kapcsolatok és Politikatudományi Doktori Iskola, a Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, a MATE Tájtervezési és Területfejlesztési Tanszék, a Műegyetem Urbanisztikai Tanszék, a The University of Glasgow, a Győri Egyetem, Regionális és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, a Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar Kvantitatív Menedzsment Intézet, a Debreceni Egyetem Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék, Szociológiai Intézet, Társadalomtudományi Kutatóközpont, a KRTK Regionális Tudományi Intézet, Alföldi Osztály, a Társadalomtudományi Kutatóközpont, a Szociológiai Intézet, a Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Államtudományi és Nemzetközi Tanulmányok Kar, a Periféria Közpolitikai és Kutatóközpont.

A plenáris előadásokat politikusok tartották. A konferenciaszervezők régóta így próbálkoznak a konferenciák színvonalát „emelni", amit kár volt tenni, hiszen az 50 előadás önmagában is megállna.

A budapesti főpolgármestert nehéz az államhatalomhoz kötni. Alaptalan itt is belerúgni a Kormányba, és támadó jelleggel említeni a hatalomgyakorlás omnipotenssé (azaz korláttalanná, mindenhatóvá) válását, hiszen a kijelentést itt semmi sem támasztja alá.

Rendkívül találó volt viszont a konferencia alcíme:
„Érdekek, konfliktusok és együttműködések" – hiszen amióta világ a világ minden erről szól!
A kritikus előbb megállapítja, hogy a városfejlesztés többszereplős, majd furcsa módon mégis keresni kezdi a főszereplőt: „… a pontos válaszhoz az is tartozik szerintem, hogy a sokaságból kirajzolódik egy főszereplő, "akire" a konferencia címének/főtémájának "ki" kérdő névmása utal." Nos, nem volt ilyen!
Hiányérzete lehet. Talán így lehetne konkretizálni: éppen fordítva történt, nem rajzolódott ki a remélt egyetlen főszereplő, az építészmérnök. Számára elfogadhatatlan, hogy a folyamat karmestere nem az építészmérnök. Közülük ugyanis kevésen szólaltak meg.
Hogyan zajlott a városfejlesztés régen?
Érdemes lenne elgondolkozni azon, hogy ki tervezte pl. Pompei városát? **Egy azonban azonnal biztos: nem az építészmérnökök! Kiszorították volna őket onnan is?**



Részletes leírást ad a https://hu.wikipedia.org/wiki/Pompeii link alatti írás.

Itt látható az, hogy **a város egykori úthálózata négyzethálós, raszteres**! Az alaprajz szabályossága nyilvánvaló, véletlenről szó sem lehet. Nagy hibaként gondolhatják Szegeden egyesek azt, hogy úthálózata nem az itt világhírűnek tartott körutas-sugaras.
Ezt alaposan „elszúrták" az Kr. előtti idők görög, etruszk, majd római városfejlesztői?

Tudjuk, hogy a várost 79. augusztus 24-én a Vezúv pusztította el.
Így nézhetett ki:
https://www.youtube.com/watch?v=IDCVcuVR5w8

Egy biztos, hogy ott nem dolgoztak az építészmérnökök, hiszen ez a szakma akkor még nem is létezett. A világ csak sokkal később kezdett el ilyeneket képezni. Pl. Budapesten csak 1871 óta.
1871-79=1792.
Tehát a hazai és valószínűen az európai építészmérnök képzés beindulása előtt 1800 évvel előbb pusztult el az az élhető város, melyhez létezéséhez semmi közük sem volt az építészmérnöknek.

Mégis, ennek ellenére, voltak útjaik, csatornáik, ivóvíz vezetékeik, templomaik, fürdőik, agóra, színházaik! Milyen furcsa: mindez építészmérnökök NÉLKÜL!
Tudtak élhető várost előállítani meglepő módon: ehhez a csodához nem kellettek építészmérnökök! Valakik őket könnyen tudták helyettesíteni!

Ha akkor nem, ma miért is kellenének annyira?
Voltak viszont másfajta kiváló mérnökeik! Érdemes lenne elgondolkodni, hogy a mai városfejlesztésekhez valójában kik is kellenek?
Mi miatt kellene az építészmérnökök véleményét oltárra emelni, mindennél fontosabbnak gondolni, mindenki elé erőltetni?
Szeged példa lehet annak bemutatására, hogy milyen súlyos következményei lettek annak, hogy a mérnökök egy nagyon szűk köre idemásolta Szegedre a nagyárvíz után Pest úthálózatát, senkivel sem egyeztetve!

A hátrább helyezésük mitől lenne bűn, hiszen a városfejlesztés jóval meghaladja egy mérnöki szakma hatókörét, annál sokrétűbb. több mérnöki szakmát igénylő. Csak ennyi történt ezen a konferencián is, nagyon helyesen. Meg kell nézni az előadókat adó egyetemek fentebbi listáját!

Nem lehet az, hogy a véleményező látja szakmája fokozatos háttérbe szorulását, és így vagdalózik?
Hiszen az építész legtöbbször lakóházat tervez. Ritka alkalom egy Nemzeti Galéria, egy Magyar Zene Háza vagy egy egész városrész (Rákosrendező) tervezése.
Számára a helyszín, a telek, az építőanyagok (tégla, beton, vasbeton, cserép, fa) eleve adottak, nagy építészmérnöki gondolkodást nem igényelnek. Ott áll a megrendelő is, aki fix elképzeléssel szokott rendelkezni a ház beosztásával kapcsolatban is. Megint nem sokat kell az építészmérnöknek döntögetni.
Sőt már ma sem lehetnek meg a statikusok, a közművek tervezői, újabban az épületfizika (hőszigetelés, korszerű nyílászárók), az energetika (napelemek, geotermia, fűtés, hűtés), az építészeti elektronika (az ún. okos ház gondolata) mérnökei nélkül, akik csupa olyant tudnak,

amit nekik nem nagyon oktatnak. A ház értékének zömét egyre inkább ezek a megoldások alkotják.
Nem lehet az, hogy az építésznek lassan csak a barokk angyalkák felrakása marad, ha ilyesmi kell még.

Láthatja a keserű szájízű véleményező azt is, hogy kénytelenek a mai építészmérnökök feladatot rabolni. Nem a konkrét tervező hibája ez, hanem a kamarájáé, amely ilyen környezetbe készteti. Kiszorítva pl. a kertészmérnököket a szegedi Széchenyi tér parktervezéséből. Nem tervezhetnék ezt esetleg ilyen alapon a patkoló kovácsok?

Nem a konkrét nevek lényegesek, hanem a jelenség.
Az építészmérnök is, és a kertészmérnök is másként szemléli a világot, mivel erre képezik őket külön iskolákban.
Egy feladat sokfélesége miatt általában különböző végzettségű mérnökök állnak össze a tervezési feladatra, közülük egy lesz a vezető.
Nem mindegy emiatt az, hogy a vezető építészmérnök, vagy kertészmérnök. A nyertes cégnél a honlapjuk szerint pl. 7 mérnök dolgozik, közöttük 5-en építészmérnökük. Nem kétséges, hogy melyik fajta mérnök véleménye lesz uralkodó.
A Széchenyi térnél ideális lett volna az, ha a vezető a kertészmérnök (pontosabban a tájépítész mérnök) lehetett volna, aki majd felvett volna maga mellé építészmérnököt, ha egyáltalán kellett volna.

Különben mind az építészmérnököt, mind a kertészmérnököt 5 évig képezik különböző egyetemeken. Mitől lennének az építészek felkentek, magukat a kertészmérnökök fölé helyező hatalmas művésznek. Magukat mindenki fölé pozícionálva. Minden mérnök képes ellátni generáltervezői feladatot, tehát ehhez sem kellenének.

Miközben ők semmit sem tudnak a fákról, a biológiáról, ami egy kertészmérnöknél alap. Furcsa az, hogy különféle mesék alapján mindezt a szakmai szervezetek rábólintásával tehetik meg, melyeket egyébként ezért is uralnak. Jól jellemzi a helyzetet az is, hogy egyetlen olyan eset sem fordult elő. amelynél kertészmérnök vitt volna el egy munkát az építésztől. További furcsaság, hogy egy kamarában vannak. A kamaráknak pedig elemi feladata lenne a jogosultságok egyértelmű tisztázása. A MMK-nál ez így is van. Nagyon pontosan rögzítve van pl. a gépészmérnök, és a vízépítő mérnök hatásköre. Ez ott mintha nem az érdekérvényesítő képesség függvénye lenne.

Láthat a megkeseredett véleményező rengeteg jellegtelen, tucat lakóházat eredményező „tervet”, melyek ellepik városainkat. Pl. Szeged belvárosát. Melyek megjelenhetnének ugyanígy akár Nyíregyházán, vagy akár Zalaegerszegen is!

De nézzünk körül Szegeden! Néhány példa arra, hogy nagy itt az „élcsapat” pusztítása.



Az Árpád téri Szeged Nagyáruházat,
Otromba, az egyetemhez nem illő objektum. Mint ahogy más a játszótér és más az egyetemi főtér funkcióka is.



az Árpád téri hatalmas betonteknőt,
az Oskola utcai bontás, majd a modernkedés.
Az előtte éllapot: az utáni állapot:





A Vedres István tervezte Schäffer-ház, és a helyére épült, a Dómot eltakaró, Égő Arany épület gyakorlatilag tönkretette a város egyik legrégebbi utcáját, miközben kínosan nagy a hiány műemlékekből:





Ezek egyike nem cipészek, pékek műve! Ezt építészmérnökök tették, tudatosan. Ki tudja mikorra tudjuk majd ezeket eltakarítani és mennyiért. Egyik sem lesz szakmájik büszkesége!

Kik voltak Szeged városfejlesztői? Mi a valódi városfejlesztés?

Azt gondolom, hogy a városfejlesztés sokkal több az építészetnél. Az politikai és gazdasági döntések halmaza, mely teljesen kívül áll az építészmérnökökön!

Vajon kik döntötték el, hogy Trianon után egyetem kerüljön Szegedre? Kik akarhatták Újszegeden megépíteni a Szegedi Biológiai Kutatóközpontot, vagy az ELI Lézeres Központot? Kik döntöttek az olajipari létesítmények itteni felépítéséről, a Szeged környéki autópályákról, vagy legújabban a BYD autógyár ide telepítéséről? Nem ezek Szeged meghatározói?

Ehhez képest egy épülethomlokzat színének eldöntése más döntési szint.
Azt hiszem, hogy hogy az előbbi felsorolásban egyikről sem az építészmérnökök döntöttek! Ezek tények!

De még ennél is bonyolultabb a valóság.
Körmendy Imre építészmérnök lényeges szempontra mutatott rá a 2023-as nyíregyházi urbanisztikai konferencián:
a város az összes indoeurópai nyelvben egyszerre jelenti az emberi közösséget és az épített környezetet.
Javasolja a nyitást a társadalom felé.

Ha a város ez a kettősség egyszerre, akkor a városfejlesztésnek részének kell lennie a társadalomnak is. Hol van ehhez az építészmérnökönek tudása?
Talán látható, hogy képtelenség egyetlen városfejlesztő megnevezését követelni!

Fentebbi véleményemre reagált a kritikus, aki leminősítette a MUT 50 konferencia előadóját, akik szerinte nem találták meg a lényeget, a sajátos stílusában.
Csak, hogy a kritikus fő gondolatát ne feledjük:
„KIK FEJLESZTIK A VÁROST? a helyes kérdésfeltevés; …
Azonban a pontos válaszhoz az is tartozik szerintem, hogy a sokaságból kirajzolódik egy főszereplő, “akire” a konferencia címének/főtémájának “ki” kérdő névmása utal.”
A reakciója pedig azonos a toleranciát minden előtt hangoztatókéval, akik azonban a másfajta véleményt azonnal ellenségesként, támadóként minősítik:
„… további téves megállapításokat és abszolút ide nem illő ízléstelen-provokatív személyeskedést olvashatunk. Én tartózkodnék attól, hogy a nyilvánosság előtt ny. mérnökként egy egész társszakmát ócsároljak etikátlanul …”
Ki fejleszti a várost? – konferencia utózönge /vitairat/ – DÉL-ALFÖLDI URBANISZTIKAI EGYESÜLET (wordpress.com)
Néhány nappal ezelőttig itt még olvasható volt egy mondat, mely szerint ha nem módosítom az elvárása szerint a véleményemet, akkor törli az én teljes írásomat. Mert ezt is megteheti, még ma is. De milyen furcsa, mára ez a mondat valahogy eltűnt! Meddig engedhető meg ez a hang az Urbanisztikai Egyesületnél?

Az is nyilvánvaló lehetne, hogy ma már a világ nagy városfejlesztéseiben egyértelműen a politikum és a magántőke dirigál, mindenütt, mely ellen még az építészmérnökök sem tudnak semmit sem tenni.
Mi is akkor a kérdés? Mintha a helyét, a szerepét keresné az építészmérnökség.

A városfejlesztés a véleményem szerint multidiszciplináris, azaz több tudományt, szakterületet érintő.
https://idegen-szavak.hu/multidiszciplin%C3%A1ris#google_vignette
Vigyázni kellene, hogy még véletlenül sem kerülhessen egyetlen szakma karmesteri, főleg dirigáló szerepbe. **Nincs itt szükség semmiféle élcsapatra, főleg nem önkijelöléssel!**
Ebből nem kérünk! Mint, ahogy Pompei idejében, úgy ma sincs erre semmi szükség. Maradjunk annyiban, hogy minden városfejlesztési ügyben kérjék ki MINDEN mérnöki szakma véleményét, mert ők a józan ész képviselői! Helyesebb lett volna a „ki fejleszti" helyett „a kik fejlesztik" kérdést feltenni!

Még egyszer nem ismétlődhet meg az, ami Szeged újjáépítésekor történt, amikor egy szűk kör ragadta magához a jövő meghatározásának lehetőségét, melynek súlyos következményeit ma is nyögi Szeged!

Városi főépítész kontra települési főmérnök
A szándékok jól lekövethetők a települési főmérnök pozíciójának bevezetése körül is. Míg a települési főépítész pozíciója nagyon régóta létezik, a települési főmérnökség ügye csak csetlik-botlik, bezavarva egy vége nem látszó labirintusba. Mérséklődne a politikusok és főépítészek a település életében vitt teljhatalma? A szándék szerint a szakszerűség a települési ügyintézésben sokat javulna. Na de!
Meg kellen osztani a „hatalmat"? Csorbulna valakik mai hatalma? El kellene határolni a különböző területeket, feladatokat, melye esetleg megint valakik érdekeit sértik? Most olyan a helyzet, mintha a klinikán a szemészek döntenének a sebészek másnapi tüdő műtéteiről!

Szeged újjáépítésekor a magyar miniszterelnök biztosította, garantálta az általa kinevezett mérnök csoport totális döntési jogát, melybe senki sem szólhatott bele. A súlyos következményeit több helyen leírtam.

A magyar nyelv azt mondja, hogy több szem, többet lát. Csak ennyit kellene megérteni. A furcsa az, hogy ezt még a politikusok sem tudják megérteni, pedig így a szükséges egyeztetéseket kihagyó döntéseik miatt nagy a tévedés esélye és veszélye.

A nagy veszély, az elépítés
Értem az alatt azt a jelenséget, hogy egy beruházás lehetetlenné teszi a jövőbeni beruházást. Néhány szegedi példa:

a) Buszpályaudvar a Mars téren. Nyilvánvaló, hogy ez zsebkendőnyi felületen megoldhatatlan, ehhez nagy hely kell. Az egykori piactól rabol terület ehhez kevés. Mondják: kinőtte, mely kezdettől közismert volt.
b) Buszpályaudvar a Nagyállomás mellett a 3. híd szegedi hídfőjében. Ez is egy eleve kis terület. Ide is csak cipőkanállal férne be az új buszpályaudvar. De a szegedi vezetők semmiből sem tanulnak.
c) A Rókusi MÁV pályaudvar és a Pláza közötti terület beépítése, mélygarázsos parkolóval, villamos fordulóval, termálkút fúrással, miközben világos, hogy ez lehetne a buszpályaudvar ideális területe. Tudható volt ez, mert a VOLÁN akkori vezetői ezt a helyet választották ki legelsőként. Valami miatt figyelmen kívül hagyták a döntéshozók.



Van Budapesten egy vasútállomás, a Kőbánya-kispesti. Ehhez lehetne hasonló a Rókus melletti kialakítás. Mindkét helyen van maga a vasútállomás, van mellettük egy-egy hatalmas áruház. Kijön eddig a metró, Szegeden pedig a villamosok és tram-train is. De normál esetben itt lehetne a szegedi buszpályaudvar is. Ma ilyen sokfunkciós állomásoké a jövő. Még sincs, aki ezeket együtt látná!
Mintha Szeged egy gazdátlan város lenne.

A szegedi pláza ma vevő hiányában vegetál. Az említett közlekedési góc egy városi decentrum lehetne, ahogyan az ilyen állomásokat sokfunkcióként elképzelni illik. Az átalakításokba a pláza is beszállhatna pénzzel, giszen az átalakítás vevőt vinne nekik.

Maradhatna a mai mélygarázs, csak a födémét kellene teherbíróvá cserélni, hogy fölé kerülhessen az új buszpályaudvar:
Buszpályaudvar Szeged-Róluson,pdf.pdf (civilcafe.hu)

Ilyenkor látszik, hogy kevés csak a főépítészi világ. Ehhez jön még a vasút szerepének értetlensége egy város életében. A vasút dolgait nem tanítják az építészmérnököknek, ezért a probléma létét sem képesek felismerni. Másfajta tudású mérnökök hiánya nyilvánvaló.

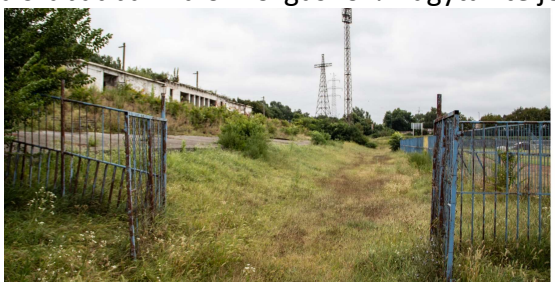
A véleményem szerint a modern Szeged elképzelhetetlen modern vasút nélkül, abban a formában, ahogyan Európa nyugati részén a vasutat elképzelik.
Csak egy vasúti koncepció nélküli Szegeden lehetett elkövetni azt a hibát, hogy a Rókusi pályaudvar (mely az Alföld-fiumei vasútvonal állomása volt) HELYETT a rettenetes méretű, és ma is ürességtől kongó Nagyállomást (ez az osztrák vasút állomása volt) újíttatták fel.

d) A szegedi sportpályák mostoha sorsa; (ez is mind az építészmérnökök karmestersége alatt!)





Volt egykor egy SZEOL focipálya atletizálási lehetőségekkel, a Felső Tisza-parton, ideális környezetben, a nagy városi forgalomtól távol, a tiszta levegőn. A Tisza mellett, sok fával, erdősávval, ártéri erdővel övezve. Minden ideális a szabadban való mozgáshoz! Hagyták teljesen lepusztulni

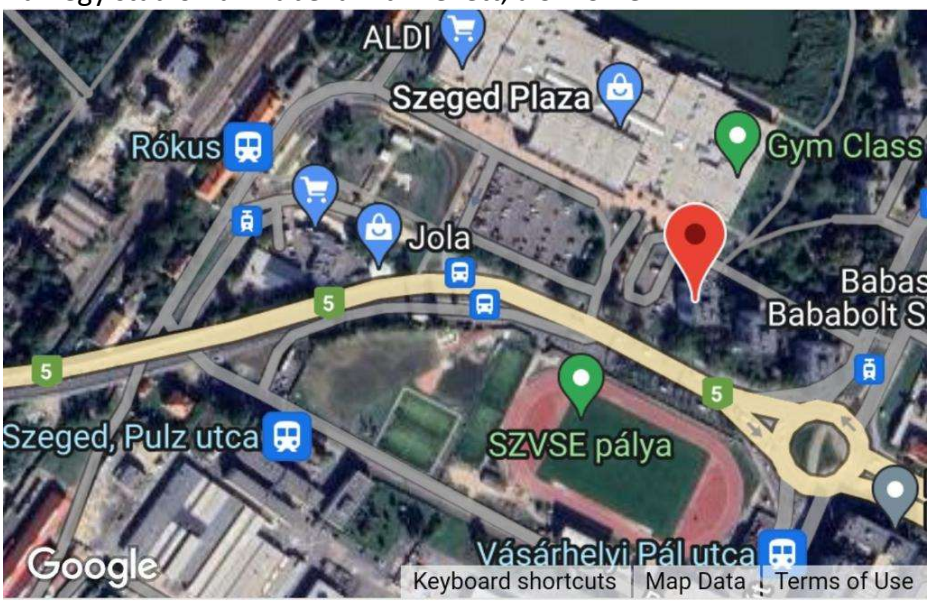


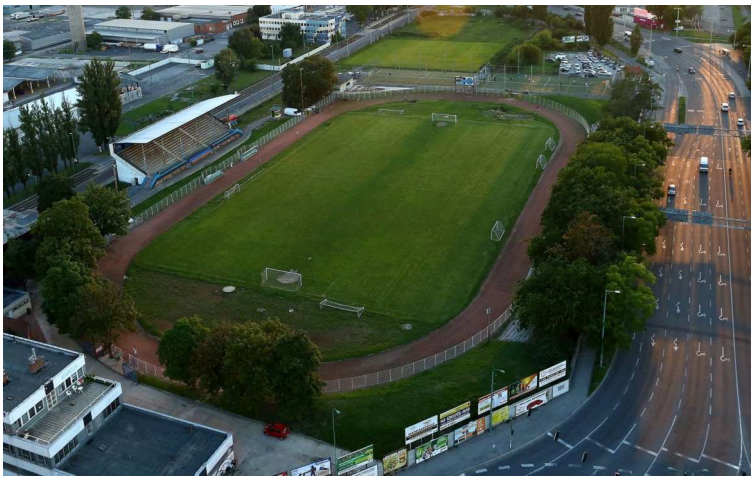
Megszüntették, a helyén kézilabda stadion épült.



Ez épülhetett volna a SZVSE helyén is. mivel ott nem akkora a tiszta levegő igény.

Van egy stadion az Izabella híd mellett, a SZVSE-é:





Majdnem megszűnt az egykor SZVSE a Kossuth sgt-on az Izabella híd tövében, közvetlen mellette az autópálya forgalmú főút!

Amikor funkciót akartak ott váltani, dacból felújították. Mellette van a város legforgalmasabb útja, a Kossuth sgt. bevezető szakasza mellett, mely emiatt sportolásra a legkevésbé alkalmas. Jó lett volna viszont az éppen leálló, indulásra váró buszok tárolására, ha a pláza mellett épült volna a buszpályaudvar. Most lehet majd ezek részére egy üres platzot keresni, hogy a várakozó buszok ne foglalják a helyet a pályaudvaron.

Az Izabella híd másik végénél épült egy vadiúj stadion, a püspökség által, közvetlenül a vasutas sportpálya mellett. Mi indokolja a stadionokat egymás nyakában, ilyen sűrűségben? Mintha ennek a városnak nem lenne gazdája.



https://telex.hu/belfold/2021/04/20/kapolna-hotel-milliard-stadion-kiss-rigo-egyhazmegye-csongrad-szeged

Egy ilyen nagyon korszerű létesítmény közvetlen szomszédságában tényleg meg kellett maradnia a SZVSE pályájának, maikor nagy szükség lenne a telekre a buszoknak.

Pedig lenne vasúti elképzelés, ha itt kellene!
XI. Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencia Győr 2021
Káldi István Szeged vasúthálózatának kialakulása és fejlesztési lehetőségei
ny. MÁV fejlesztési főmunkatárs

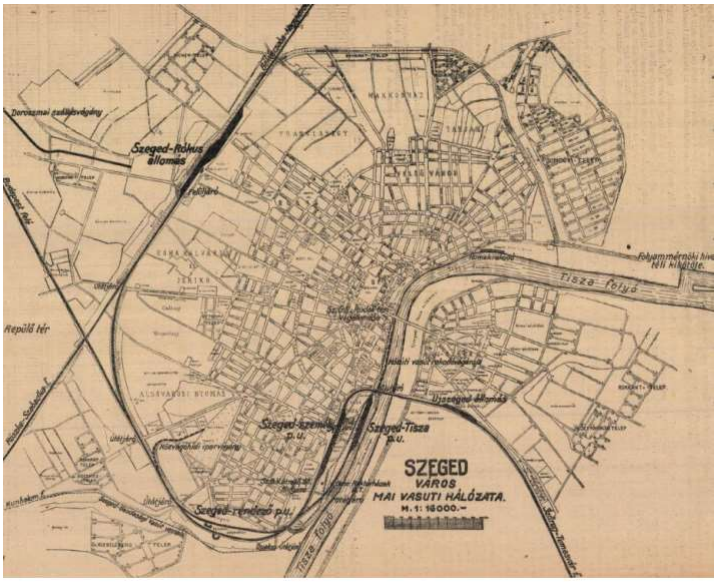
ALÁBB EGY NAGYSZERŰ – IGAZI SZAKEMBEREK ÁLTAL KÉSZÍTETT - ÖSSZEFOGLALÓ TALÁLHATÓ A SZEGEDI VASÚTFEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEKRŐL, MELYEKET MA ÚGY KEZELNEK, MINTHA SEMMI SEM LÉTEZNE.

„Az 1997. december és 2019. február közötti több, mint 21 évben pedig a MÁV vezérigazgatóság fejlesztési és beruházási főosztályának fejlesztési osztályán, főként a szegedi és a debreceni, de később inkább a budapesti területi igazgatóság vasútfejlesztési kérdéseivel foglalkoztam."

„A MÁVTI 1970-es évekbeli tanulmánya ennek oldására Rókust fejlesztette volna központi pályaudvarrá, átalakítva annak kapcsolatát a ceglédi vonallal, és a Koren által javasolt új helyen megépítendő híddal állítaná helyre a tiszántúli kapcsolatot."
Természetesen figyelmen kívül hagyták!

„Szeged városa 1933-ban határozott a nagy árvizet követően született szabályozási tervének felülvizsgálatáról. A feladattal a Magyar Mérnök- és Építészegylet szegedi szakosztályát bízta meg. A munka keretében a közlekedési munkarészt Koren Emil a MÁV szegedi üzletvezetősége építési és pályafenntartási osztályának vezetője készítette el. Az ezt összefoglaló tanulmány Szeged város vasúti-, vízi- és légi közlekedésének kérdései a városrendezéssel kapcsolatban címmel jelent meg a Vasúti és közlekedési közlönyben.

A tanulmány alapgondolata szerint az ekkorra már 76 éves, **nem kellő teherbírású vasúti Tisza-híd a forgalom több éves kizárása nélkül nem építhető át. Ezt tudomásul véve a híd új helyét a Boszorkánysziget alatt jelölte ki** (4. ábra).

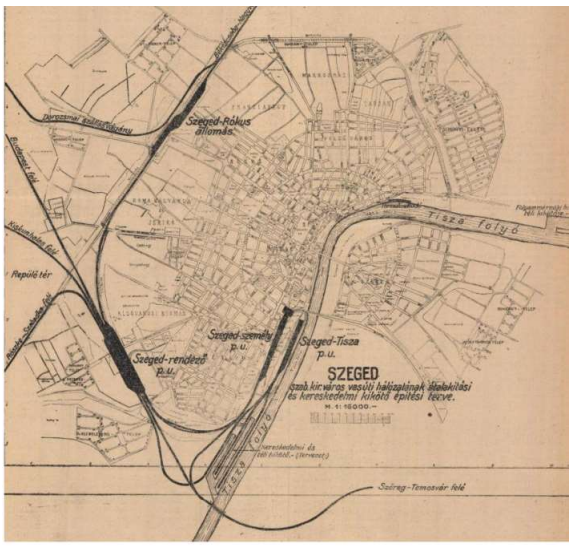


2. ábra: Szeged vasúthálózata 1933-ban[7]

Szakítva a kor szakmai gyakorlatával, azzal ellentétben **a korábban átmenő jellegű személypályaudvart fejpályaudvarrá alakítva** az összes csatlakozó vonalat abba kötötte be. Az így lényegében áthelyezett pályaudvar **városi kapcsolatainak javítása érdekében azt a Nagykörúton belüli Liliom utcáig kívánta meghosszabbítani akár a már meglévő reprezentatív megjelenésű Pfaff-féle felvételi épület felhagyásával is**."
Nagyon lényeges:

a) javasolta – még a vasúti híd lebombázása ELŐTT – annak felhagyását,
b) egy új vasúti híd építését a Boszorkány-sziget alatt,
c) a mai Nagyállomás felhagyását

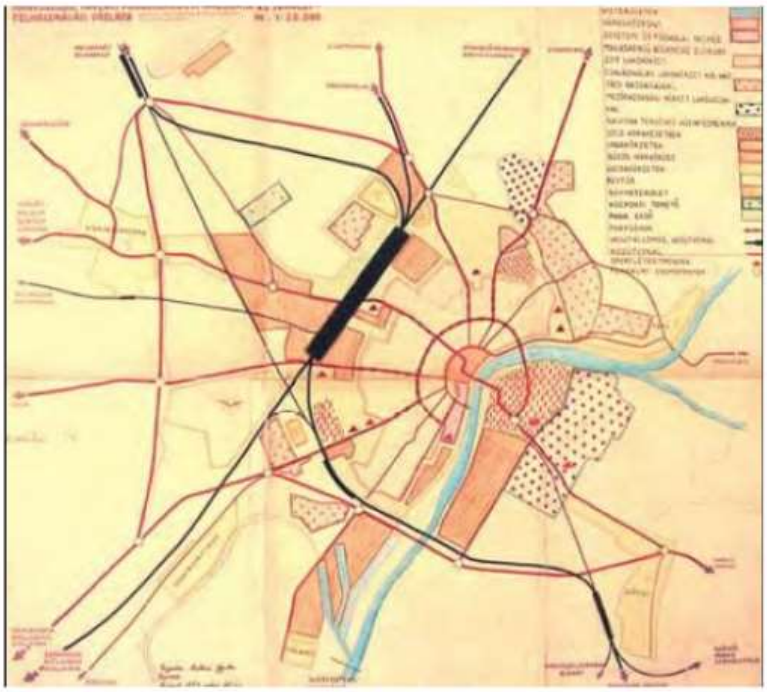
„A terv legfontosabb eleme a Tisza-híd áthelyezésére, illetve a Dorozsmai szállásvágány rókusi bekötésére vonatkozó javaslat volt." t.i. a Rókusi pályaudvarba, ahogy a lentebbi rajzon látszik.



4. ábra: Koren Emil javaslata Szeged vasúti csomópont átalakítására[13]

"

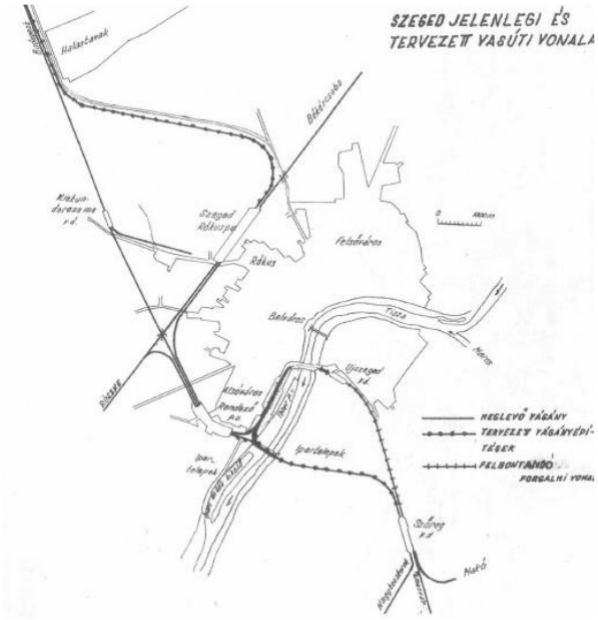
Pálfy-Budinszky Endre városi főmérnök vezetésével a Nagyszeged távlati főközlekedési hálózata és területfelhasználási vázlata című terve (5. ábra), mely **Rókus állomást tette meg központi pályaudvarrá."**
Ez hatalmas változás! Mint látható: **eltűnt a mai Nagyállomás**!



5. ábra: Tervezett városszerkezet 1952.

„Ennek érdekében a budapesti vonalat Öthalomnál, a Fehér-tónál keleti irányban elfordítva kötötte össze az új központi pályaudvarrá fejlesztendő Rókus állomásba. Az összes többi állomást, valamint a Fehér-tótól délre a budapesti vonalat, továbbá a szabadkai deltavágányt is megszüntetésre javasolta. Az új vasúti Tisza-híd a Koren-féle javaslat szerinti helyszínen valósult volna meg."

Még 1968-ban is megvolt a Kiskundorozsma-Rókus összekötés!



A szegedi vasúti csomópont fejlesztési terve 1968.
Ezután jött sajnos a közös közúti-vasúti híd ötlete, 2004-2006 között, amit ismerünk.

Súlyosbítja a helyzetet az eluralkodó szegedi szemlélet, a mindenhová tram-traint.

Közben kiderült, hogy a vásárhelyi tram-train is dízeles lett a pénzhiány miatt, melyet mostanság így már megépíteni sem lenne szabad, tekintettel a Diesel-motorok 2035 utáni felszámolására.

Az is kiderült, hogy Szeged és Makó között annyira kicsi a szállítási feladat, hogy az ott vegetáló vasutat le is állították. Nagyobb kényelemmel tudja majd szállítani a néhány utast az elektromos busz

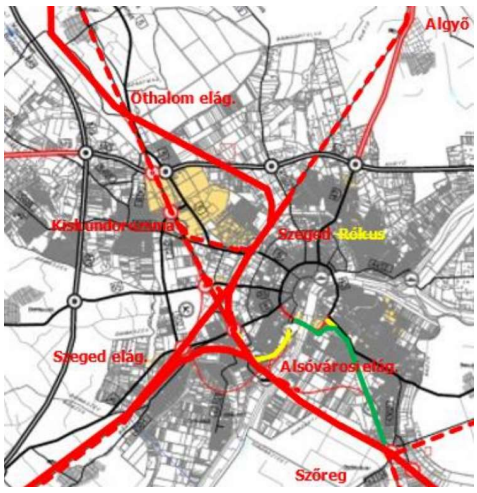
Egyébként a MÁV fejlesztési elképzeléseiben sem a vasúti fővonalak, sem a mellékvonalak NEM MENNÉNEK ÁT A TISZÁN, ÍGY HIDRA sem lenne szükség.

Az új híd tövébe elgondolt buszpályaudvar miatt a cikkíró vasúti mérnök úr megjegyzi: „… a tervezett intermodális központ elérése érdekében **a városba érkező elővárosi autóbusz-járatok túlnyomó része kénytelen a várost teljes terjedelmében átszelni, így terhelve a város forgalmát, s nem csekély mértékben megnyújtva menetidejüket.**”

Egy rövid időre sikerült elérni azt, hogy az európai nagysebességű vasút (az NSV, amely minimum 250 km/óra sebességgel halad a nyílt pályán) Budapesttől Szeged felé jönne és itt ágazna el Románia és Szerbia felé.

A 2021-es vasútmérnöki vélemény szerint:
„Időközben megismerve a Pálfy-Budinszky-féle, illetve a MÁVTI 1968-as terveit (ld. 5., és 6. ábrák), rádöbbentem, hogy **a megoldást az Öthalom és Rókus között tervezett új összekötővágány megépítése,** valamint a Dorozsmai szállásvágány – jelenlegi nyomvonalán, vagy annak korrekciójával – **Szeged-Rókus állomásba történő bekötése jelenti.”**

„Az ábrán vastag piros vonal jelöli azokat a vonalszakaszokat, melyeken a nagysebességű vasút is használ, a vékonyabb, szaggatott piros vonallal jelölt vonalszakaszokon csak a hagyományos vasút … közlekedhet. **A sárga színű szakaszok felhagyhatók**.”



15. ábra: Szeged vasúti csomópont javasolt fejlesztése a nagysebességű vasút figyelembevételével

Két szakasz az érdekes:

a)

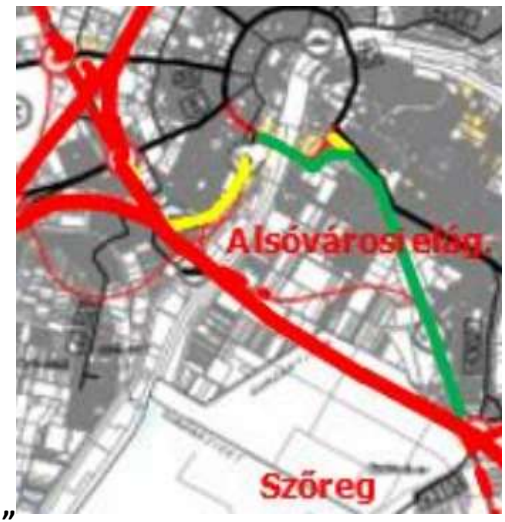


Az az ág, amely az Öthalom felirat után keresztezi a dupla feketével jelölt M43-as autópályát, és utána belép a BYD autógyár kijelölt fejlesztési területére, a budapesti és a csongrádi út között, mely bemegy a felújítandó Rókus pályaudvarra;

a sárgával jelölt szakasz a Rendező pályaudvar és a Nagyállomás között, amelyet elbontandónak tart, ezzel lemond a mai Nagyállomásról.

„A beavatkozás eredményeként Szeged átmenő „főpályaudvara” a jelenlegi Szeged-Rókus lesz, javasolhatóan „Szeged” néven. Mivel a hídon átvezető szakasz Szőregnél éri el mai nyomvonalát, az újszegedi városrész végleg elveszíti nagyvasúti kapcsolatát. A jelenlegi Szeged-Rendező—Szeged vonalszakasz, beleértve a személypályaudvart is felhagyhatóvá válik, így az Alsóváros közvetlen kapcsolatot kaphat a Tiszával.”

Alsóváros kapcsolata a Tiszához szintén nagyon régi gond, melyet a Lechneri csapat változatlanul hagyott!



”

Sajnos nem régen elvették Szegedtől a NSV-at, melyet a város vezetése szótlanul tűrt el!
Azt újabban Cegléden át Kolozsvár felé tervezik.

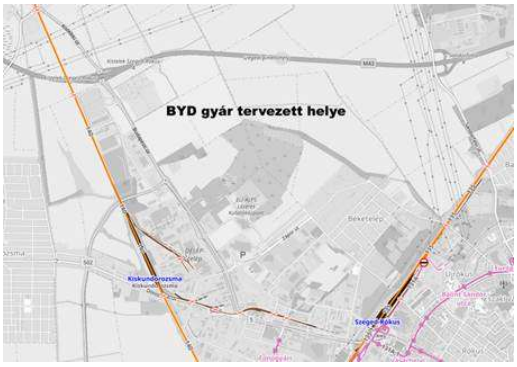
Ráadásul megépült a Budapest-Békéscsaba-Arad-Temesvár kapcsolt is, ezzel szinte reménytelen egy Budapest-Szeged- temesvári párhuzamos ág építése. Sajnos ezzel kútba esett a cikkíró ilyen reménye is.

CoTS_21 (1).pdf

Kérésemre a vasúti mérnök kollégám

1. néhány oldalra rövidítette le a hosszú cikkét,
2. és elmondása szerint azt 2024. I. 1-én el is küldi Nagy Sándor szegedi alpolgármester úrnak.

Mi is a gond?



Az úthálózatokat vizsgálva az látszik, hogy az M43-as autópálya "elvágó" hatása nem probléma, mivel már létezik két csomópont az 5-ös főútnál és a Sándorfalvi útnál is. Mindkét utat négysávosítják, így a BYD miatti nagyobb forgalom nem lesz gond. A vasúti terminált nem csupán a két autópálya-csomópontba kötnék be (zöld), hanem a kettő között egy már meglévő felüljárót (hupikék) is bővíthetnek majd, amivel közvetlenül a gyárhoz lesz átjárásuk.



https://szegeder.hu/helyi/2023-12-26/az-autopalyan-tulra-is-atnyulik-majd-a-byd/658b0e9547d3c02c8460e161

Az eddigiekből látható: ha így valósul meg, akkor az lekaszálja, lehetetlenné teszi a Dorozsma-Rókus p.u. vasúti összeköttetést, és ezzel elvágja a szeged jövő vasútfejlesztését! ENNYI TÁRGYI ISMERET ÉS ELŐRELÁTÁS TALÁN ELVÁRHATÓ!

Mihez is kell itt vasúti híd?

Semmihez!

A hazai vasúti hálózatfejlesztési elképzeléseket mutatja az alábbi ábrák:



közelebbről:



A mi megyénk szinte vasútmentes. Lát itt valaki vasútvonalat, amely Szeged körül át akarna menni a Tiszán? Még a megyét is elkerülik az országos jelentőségű vasutak!
A józan ész nem azt diktálná, hogy a vasúti híd helyett a Rókus pályaudvar épüljön át?

<u>Végezetül:</u>
kár volt tehát az alkalmat hangulatkeltésre, dezinformációra felhasználni!
Nem létezik, hogy egy helyi, magát szakmainak tartó szervezet csak ennyire lenne képes!
Nincs senki, aki részt vett ezen a fontos tanácskozáson, aki erről tisztességes tájékoztatást adva?

Szeged, 2024. I. 5.