A kerékpárút átvezetése a szegedi Belvárosi hídon

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a Budapesti Műszaki Egyetem műszaki doktora
dr.rigo.mihaly@t-online.hu

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

- - - - - - - - - - - - - - - -

Az eddig írt dolgozataim a szegedi Közéleti Kávéház honlapján olvashatók. Kattintson ide:
https://civilcafe.hu/RM.html
Erre kattintással előjön egy tartalomjegyzék, melyen kiválasztható az elolvasni kívánt dolgozatom.

- -

A dolgozatom elkészítése során a Google Gemini nevű mesterséges intelligenciáját használtam.

Az olvasás könnyítése céljából a következő jelöléseket használom:

- **kiemelés az idézett szövegből.**
- **kiemelés a saját szövegből,**
- idézet a Google Geminitől,
- **a saját javaslat.**

Tartalomjegyzék

1. Általános előzetes ……2. old
2. A belvárosi híd előélete……3.
3. Mit lehet megcsinálni és mit nem; Calatrava……6.
4. Újabb felújítás 2026 őszén……8.
5. Gond a kerékpárosokkal……8.
6. Napjaink vezérelve……13.
7. Függelék, az előbbiek alátámasztására ……16.
7.1 Nagyvárosi minták arra, hogy egy fejlődni akaró városnak mennyi hídra is van szüksége……16.
7.2 közúti és vasúti hidak egymás mellé rakása Csongrád megyében……17.
7.3 A régi és az új híd egymás mellé rakása, nagyon közelre, de külön pilléreken……20.
7.4 A közúti és vasúti hidak egymás mellé rakása, felhasználva a régi pillért, a bajai példa……21.
7.5 A konzol fogalma……22.
7.6 A kerékpárutak a meglévő, régi hidak mellé rakása……24.
7.7 Hogyan kerékpározható Szeged többi hídja?……30.
7.8 Önálló gyalogos és kerékpáros híd ötlete Szegeden……36.
7.9 Új, a könnyű hídépítési anyagokról……36.

1. <u>Általános előzetes</u>

   A hidak a mérnökség leginkább csodálható termékei. Az ezzel foglalkozó mérnökök pedig a mérnöktársadalom krémje. A hídépítés alapvetően mechanika, de van benne egy csomó anyagismeret, építéstechnológia, a gépészet, tehát nagyon sokrétű tudomány. Ennek azonban van egy olyan része, ahol szükséges lenne a józan laikus – tehát a nem mérnökök alkotta – többségi társadalom megértésére. Ezt a tartományt szeretném úgy lefordítani, hogy azt egy érettségizett ember megértse, amire láthatóan nagy szükség lenne Szegeden.

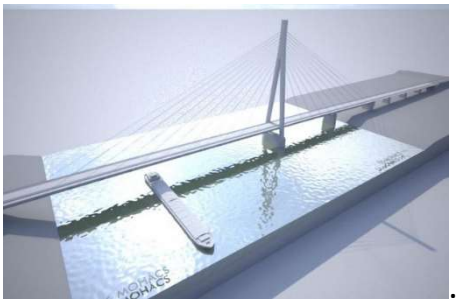
   Az is jellemző, hogy a hídmérnökök, főleg a tervező mérnökök, részhalmaza erősen államfüggő, mivel nagyon nagy költségű hidakról és nem csalási házak építéséről van szó!

   További jellemzőjük, hogy a hidas innovációkat hatalmas gyorsasággal átveszik és alkalmazzák is.

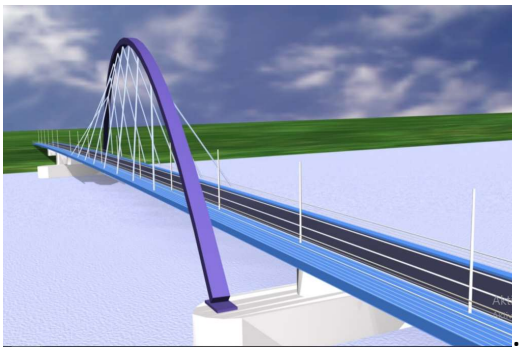
   Meseszép hidakat terveznek! Hol van ezekhez képest a mi Belvárosi hidunk?




https://pontterv.hu/munkaink/galvani-hid-tervpalyazat/
duol.hu/helyi-kozelet/2025/04/pentele-hid-penteken-delutantol-teljesen-lezarjak




https://index.hu/gazdasag/2018/07/07/leallitotta_a_miniszterium_a_mohacsi_duna-hidat/
https://www.industrialheritagehungary.com/02-Industrial-Heritages/03-Transport/szabadsag-liberty-bridge.html




https://pontterv.hu/munkaink/tanulmany-tervek/

Az ötletelés

Évtizedek óta folyik – igen nagy tervezési díjat elpazarolva erre -ugyanis az ún. Déli Tisza-híd, más néven a szegedi 3. híd tervezése, de **nulla eredménnyel**.
A hídtervezést egy eredménynek kell követni, a megépülésnek. Megépülésről nálunk nincs szó, csak újabb és még újabb tervekről, azok is jobbára a politikai választások környékén, mint megismételt parasztvakítások.

Talán már nincs olyan hídfajta, amelyre ide ne készült volna terv, és ez a városházán senkit sem zavar. A folyamatnak semmiféle vége nem látszik ma sem.

A város vezetése eddig mindre rábólintott, mutatva ezzel a dolgok lényegének meg nem értését. Nagyon rosszul esik nekem, hogy a városháza nem igyekszik az ezirányú ismerethiányát csökkenteni. Valószínűen ez az oka a döntéshozók tévelygéseinek. Remélem, hogy a dolgozatommal nekik is segíteni tudok.

Lehet, hogy a lényeghez nagyon magas szintű matematika kell, de ami számít az nem ördögi!

Ma szegedi hidak ügye egyetlen óriási gubanc, ezer különböző okkal, tévedéssel, mely egyre kibogozhatatlanabbnak látszik. Rengeteg az átgondolatlan részlet. A megoldáshoz, az egyszerűsítéshez szeretnék hozzájárulni ezzel a dolgozattal.

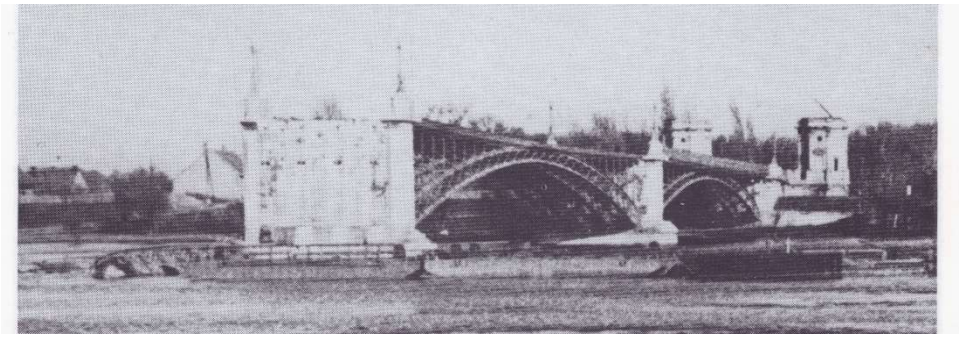
2. A belvárosi híd előélete

   1883: átadják a gyönyörű első belvárosi hidat




https://szegedpanorama.blogspot.com/2012/12/a-szegedi-belvarosi-hid-epitoje.html
https://szeged.hu/cikk/vasarnapi-fortepan-amikor-meg-komolyan-hajoztunk-a-tiszan-is

1944: a németek felrobbantották



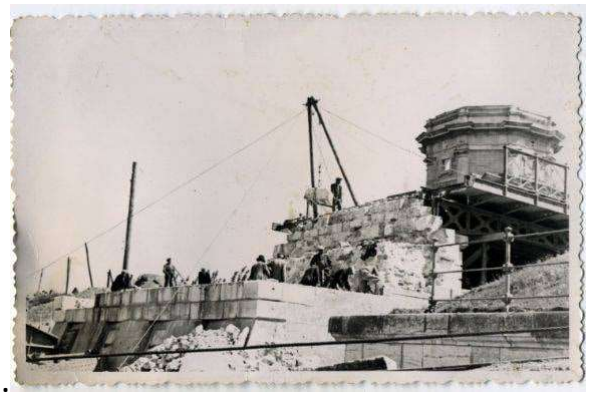
Saját múltjukból semmit sem tanulva a németek ma is az oroszokkal harcolnak Ukrajnában, mint 1944-ben is. A szegedi híd felrobbantásával akarták a szovjet hadsereg lendületét megtörni. Nem sikerült, mert ők sok hasonló folyót keresztezve mégis eljutottak a Hitler-bunkerig Berlin közepén. Szeged pedig úgy maradt egy értelmetlenül felrobbantott híd roncsával, mely valamikor városunk éke volt.

Jójárt János hídmérnök úrnak köszönöm az előző fényképet!

További képek Firbás Zoltán úr gyűjteményéből, ezeket is köszönöm:





1948: az újabb hidat a roncs helyén, majd adtak át, mely a mai.





https://www.facebook.com/ISzeged/photos/a.358937656724/10157992679491725/?type=3

https://szallas.hu/programok/belvarosi-hid-szeged-p4747#image-1

Ez elég otromba valami lett, melyet jobb lenne valahogy eltakarni. A Rákosi-korszak az esztétikumot is eltörölte.

A kor anyagi, és technológiája lerí a következő képről:



https://szegedma.hu/kozelet/2018/11/multidezo-17-resz-70-eve-adtak-at-az-ujjaepitett-belvarosi-hidat

Csak ezeket látva – szürkeség, lemaradás - is hatalmas a különbség az akkori és a mai lehetőségek között, mind a hídépítés anyagaiban, mind a hídépítés technológiáiban. Akkor egy kifosztott, elszigetelt ország hidat építeni abból, ami volt.

2001: a rendszerváltás hajnala:



Ez egy politikusi változtatás volt a hídon, hiszen ez nem került semmibe egy valós beavatkozáshoz képest.



...

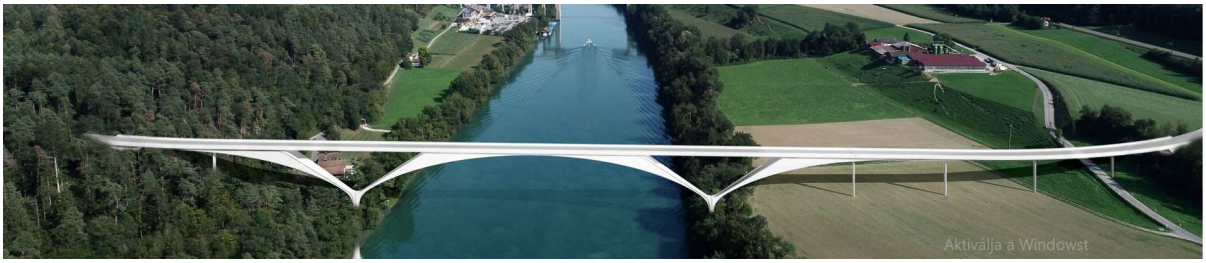


https://www.delmagyar.hu/helyi-kozelet/2026/02/belvarosi-hid-utjavitasi-munkalatok-torlodas

De feliraton kívül a többi változatlan!

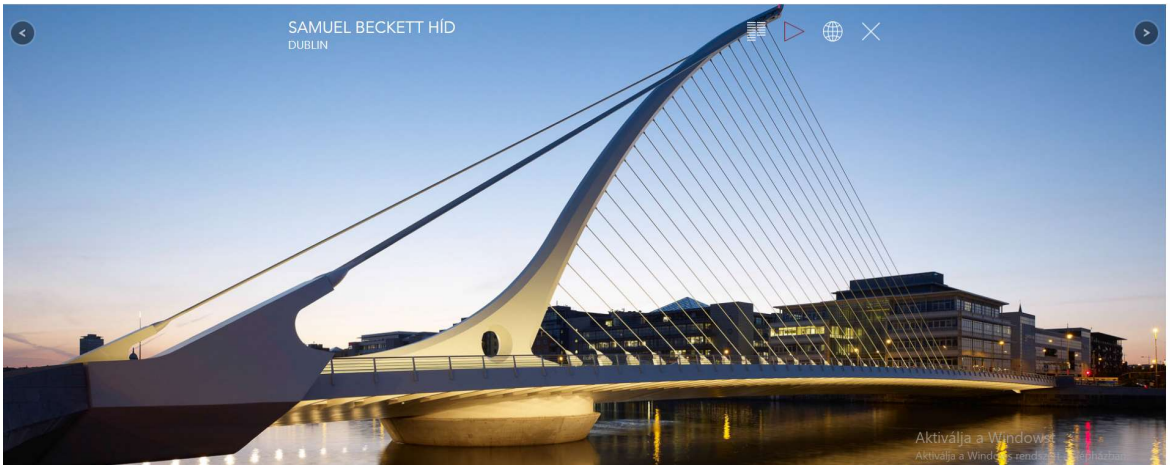
1995: az utolsó, a megelőző hídfelújítás. **Van időnk – az ismert gondot elrákosodni, elfekélyesdni hagyni - egy újabb 30 évre várni?**

3. <u>Mit lehet megcsinálni és mit nem? Hidunk és Santiago Calatrava.</u>
   <u>Mit nevez Ő hídnak?</u>
   Köztünk él a zseni, aki szerint városképi jelentőségű egy híd esztétikuma. Segít megérteni, hogy ehhez képest hol tat a mi hidunk.


Aktiválja a Windowst






SAMUEL BECKETT HÍD
DUBLIN
Aktiválja a Windowst



https://calatrava.com/projects/ponte-sul-crati-cosenza.html?view_mode=gallery&image=1

Így képesek vagyunk magunkat elhelyezni a Belvárosi hidunkkal a mai világban?

4. <u>Újabb felújítás 2026 őszén</u>

   Ha csak ilyen ritkán kerül sor egy-egy felújításra, akkor mikor várható a következő. Ha viszont ilyen ritkák, akkor nem kellene-e az összes ismert gondot megoldani?

   Mi van mostanra betervezve?

   „2026 őszén újabb felújítás veszi kezdetét.”

   Az 1995-96-os felújítás után „a híd a város tulajdonába ment át, onnantól kezdve az önkormányzat dönt minden kérdésben …”

   „A munkálatok ősszel veszik kezdetét, a felújítás során a korrózióvédelemre kerül a fókusz, ugyanakkor új aszfaltréteget is kap a híd útfelülete.”

   https://www.delmagyar.hu/helyi-kozelet/2026/02/belvarosi-hid-felujitas-botka-laszlo-szeged
   https://www.facebook.com/watch/?v=875217218708246

   „Botka László polgármester elmondása szerint a híddal kapcsolatos fejlesztések csupán ősszel indulnak el az önkormányzat és a magyar kormány közös finanszírozásával.”

   https://www.delmagyar.hu/helyi-kozelet/2026/02/belvarosi-hid-utjavitasi-munkalatok-torlodas#google_vignette

5. <u>Gond a kerékpárosokkal</u>

   A Belvárosi híd nagyon rég óta van nagyon jó helyen. A város kerékpáros célpontjainak zöme a híd két végéhez közel van, emiatt nagy rajta a kerékpárosok forgalma.

   Ugyanakkor a híd keresztmetszete egy régi világhoz igazodott. Ahhoz, amikor még alig kerékpároztak az emberek. Készült rajta egy kétsávos útburkolat nagyon keskeny kétoldali járdával, melyeken egyre több bringás jelent meg, okozva ezzel sok konfliktust a gyalogosokkal. Hiszen ezek a járdák már a gyalogosoknak is keskenyek lettek, nemhogy a kerékpárosokkal együtt.



https://szegedma.hu/szeged/2026/02/belvarosi-hid-szeged-felujitas-1995-kozvelemenykutatas
https://hu.wikipedia.org/wiki/Belv%C3%A1rosi_h%C3%ADd_(Szeged)#/media/F%C3%A1jl:Belv%C3%A1rosi_h%C3%ADd,_Szeged025.jpg



https://www.algyoihalaszcsarda.hu/szeged-latnivalo.html

Keskeny járda a burkolat mellett, melynek csupa olyan nagy dolgokat kellene megoldani, melyekre eleve képtelen. Csodák meg nincsenek. A régi elven – zömmel csak a személyautókra - tervezett híd jövőben így nehezen lesz használható. A környezettudat növekedése miatt egyre nagyobb lesz a gyalogosok, kerékpárosok és a rollerek szerepe. De azok ebben a szűk környezetben hová kerülnek:

5.1 Első beavatkozásként a burkolat két szélére két keskeny kerékpársávot festettek fel. Ezzel leszedték a kerékpárosok nagy részét a keskeny járdákról. A felfestések után szinte azonnal új gond jelentkezett. A hídon nagy a buszok forgalma, ami azzal jár, hogy sokszor egymás mellé kerültek az ellenirányú buszok. Annyira közel, hogy a tükrök összeakadtak és letörtek. Valamit tenni kellett.

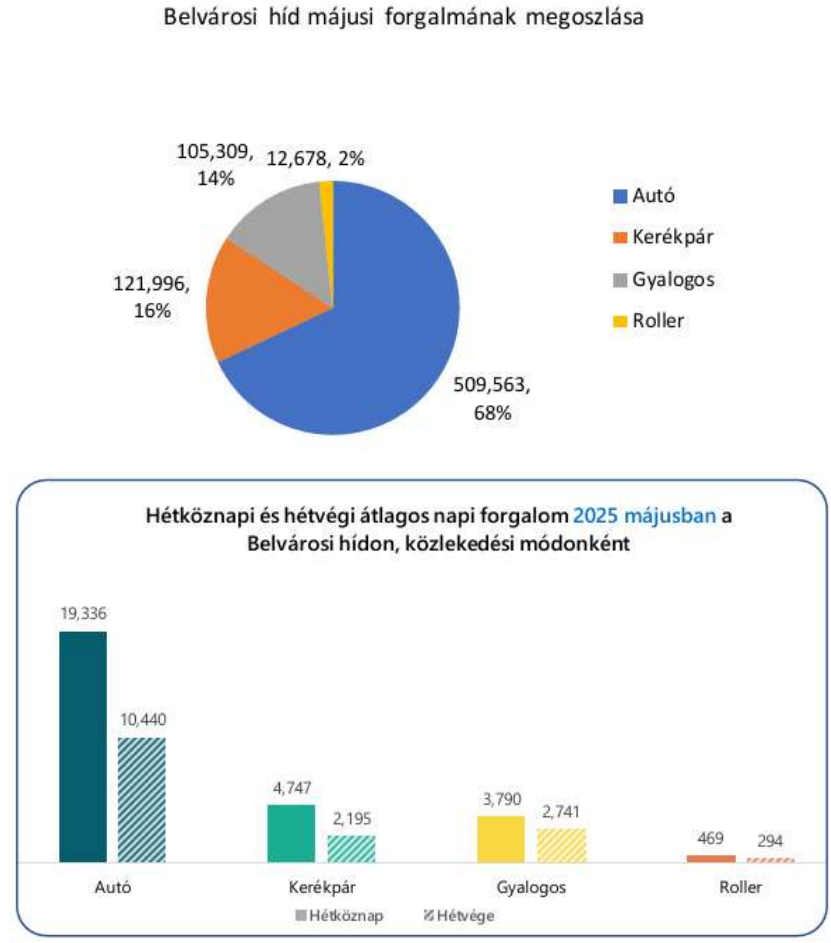
5.2 A városháza kitalálta, hogy csak a Újszegedre menő kerékpársávot hagyja lenn a burkolaton. A vissza irány, a belváros felőli tartó bicikliseket, feltette Múzeum oldali járdára. Ez látszik a következő képen.



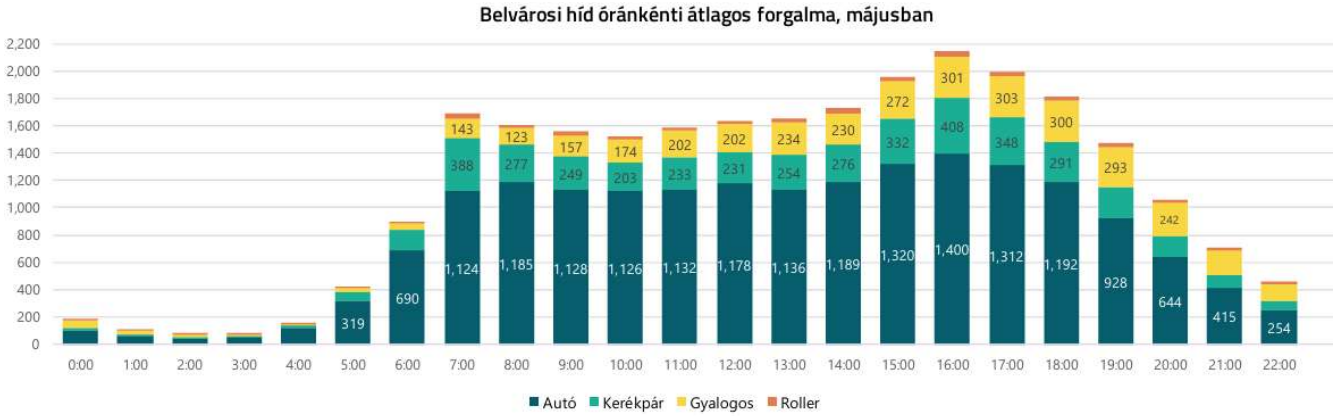
Mint jeleztem a kétoldali keskeny járda is kezdett kevés lenni a gyalogosoknak, nemhogy az egyetlen. Nyáron tumultus alakult ki több alkalommal. A megoldás a járdára szorított kerékpárosoknak sem megfelelő, mert a járda keskeny, a kiemelt szegély magas, félelmet keltő. A híd főtartói oldalán a járdába belógnak különböző oldalakadályok, még csökkentve a szélességet. Több ötlete nincs a városházának.

Mekkora a kerékpárosforgalom a Belvárosi hídon.

Köszönöm dr. Csüllög Imre úrnak, a szegedi kerékpáros szervezet vezetőjének, hogy a megfelelő adatbázisra felhívta a figyelmemet! Kiválasztottam ebből egy tavalyi nyári hónapot.



Majdnem 5000 kerékpáros ment át egyetlen hétköznapon!



Mellékesen említve személyautó forgalma ma is túl nagy, ma is gyakoriak a dugók.

Megjegyzem, hogy a hídi személyautó forgalmat jelentősen lehetne csökkenteni azzal, ha a VOLÁN hajlandó lenne mini- és minibuszokat (melyek csak 10-20 főt képesek szállítani) beállítani és azokat 7-19 óra között sűrűn járatni.

Az egyik Újszegeden az újszegedi víztorony, másrész a füvészkert környékéből indulnának, a szegedi végpontjuk pedig az Aradi Vértanúk tere közelében lenne.

Nyilván ma nem vet be ilyeneket, mert a megrendelő városháza mindig elfelejti megrendelni ezt a szolgáltatást.

Közlekedési riportok | szegedvaros.hu - szegedvaros

El lehetne érni, hogy ezek a áratok miatt nem érné meg egyénileg személyautót használni az újszegediekenek!

Ha ilyenhez hasonló. 8 m körüli hosszúságú, 30-40 főt szállítani tudó midibuszok, esetleg még kisebb minibuszok, lehetőleg elektromos meghajtással, járhatnának SŰRŰN, akár sok az igény szerint sok helyen is megállva, akkor a Belvárosi hídon a személyautók sora minden alkalommal 8-10 kocsival csökkenne.



https://digitrendi.hu/szuletoben-az-uj-magyar-elektromos-midibusz/

Ezeknek csak az útvonala és a követési időköze lenne rögzített, míg a megállóhelye lehetne tetszőleges, mint a taxinak.

Az emberek mindenre vevők. Sok helyen nincs szükség nagy villamosokra, csuklós buszokra, hiszen csak kevesen akarnak „tömegközlekedni”, mint Újszegeden is.








https://www.youtube.com/watch?v=A6OezMUeNxU

Sok jó ötlet lehet a világban, mint látható.

Nekünk itt van a BYD! Meg kellene őket kérdezni, biztosan van korszerűbb ötletük ennél a barkácsolt motorbiciklinél.
Ők mit tudnának kisbuszban ajánlani, majd ezeket Szegeden azonnal bevetni.

Ha lennének a Belvárosi hídon a helyi buszokon kívül távolságiak is, azokat azonnal a Bertalan hídra kellene irányítani.
A teherforgalomból pedig csak a 3,5 tonnánál kisebb tömegűek engedélyezésével a teherautókat is le kellene venni, ha még nincs így.

A kerékpárosok, a rollerek, sőt a gyalogosok száma is csak egyre nő!
Hol fognak ők elférni ezen a szűk helyen? Lehet ez még 30 évig megoldatlanul eltolni?

Nincs idő újabb 30év semmittevésre, helyben járásra!
Csak így tud érvényesülni a Belvárosi hídon a dolgozatom 6. pontja szerint vezérelv!

5.3 a kedvezőbb kialakításra vonatkozó javaslatom:

a) **új járófelületet kell kialakítani a meglévő híd egyik vagy mindkét oldalán,**
b) **erre vagy ezekre ki lehetne tenni vagy csak egyedül a kerékpárosokat, esetleg a gyalogosokat is,**
c) **meg kell vizsgáltatni statikusokkal, hogy mit bír el a mai hídlap, a mai hídpikkérek,**
d) **a híd mai képét javító esztétikai megoldások bevezetését szorgalmazni kell,**
e) **tanulmányterveket készíttetni.**
f) **A javaslom orvosolni a híd esztétikáját is.**
g) **Újra kell tárgyalni a minisztériummal a hídfelújítás műszaki tartalmát a dolgozatom szellemében! Képes-e erre a városháza, vagy fontosabb a kocsmák nyitva tartása?**
h) **A déli. a 3. híd, híd monofunkcionálissá alakításával megtakarítható pénzt inkább a Belvárosi híd bővítésére használják! Nem kell Szegedre még több pénz, csak az ide szántat kell átcsoportosítani.**

6. Napjaink vezérelvét
egy francia szakértő fogalmazta meg, de amelynek itthon is sok híve van, mely itthon sem idegen:

„A jövő kerékpárútjai nem azok a veszélyes keskeny sávok, amiket az útra festettek, hanem széles, egyirányú utak, elválasztva a forgalomtól.”

Mikael Colville-Andersen
A VÁROSI KERÉKPÁROZÁS PÁPÁJA
https://www.lecho.be/sabato/architecture/voici-les-pistes-cyclables-du-futur/10228398.html

Ez az alábbi megoldásokat jelenti a ma tervezett hidak esetében:



...


https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/entre-clichy-et-asnieres-une-passerelle-suspendue-a-11-millions-deuros-pour-les-cyclistes-14-12-2023-RNEO2ISEQZAZNLEWWSC7XPGLTQ.php

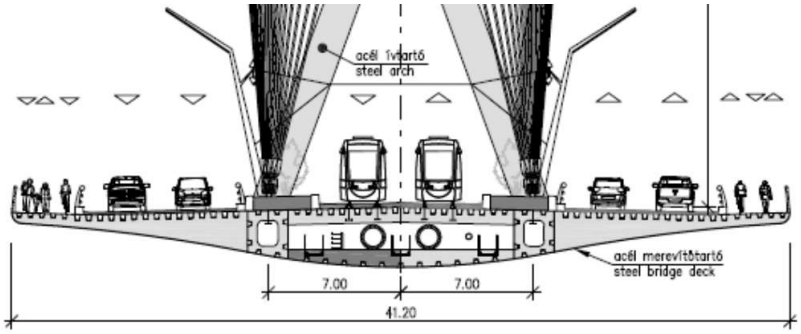
Tomori Pál híd Paks és Kalocsa között

https://hiros.hu/felavattak-a-kalocsa-es-paks-kozotti-uj-duna-hidat/


...


https://newgdbridge.com/about-the-bridge/mark-bixby-memorial-bicycle-pedestrian-path/

https://www.arnhem-direct.nl/eindelijk-een-fietsbrug-over-de-rijn/



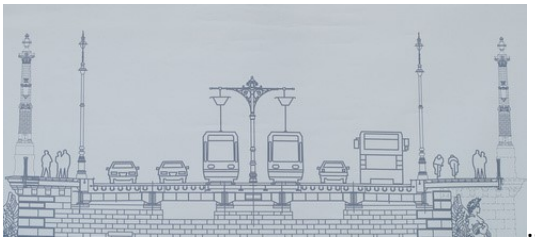
ÚJ DUNA-HÍD TERVPÁLYÁZAT

https://www.epiteszforum.hu/uploads/files/2018/05/adu-ujdunahid-muszaki-leiras.pdf

A Paks-kalocsai hídon is:

https://www.youtube.com/watch?v=hw01AiB2zKE

A Margit hídon bevezetett megoldás is ez:


...


https://index.hu/kerekagy/2010/11/22/a_margit_hid_beruhazoi_a_bringasok_atvagasat_tervezik/

https://greenfo.hu/hir/ket-honap-utan-atadtak-a-margit-hid-bringautjat/


...

https://bringazas.hu/hirek/budapest/biztonsagosabban-kerekparozhatunk-a-margit-hid-es-a-nyugati-palyaudvar-kozott/

Az új módi Pesten; itt is elválasztják a forgalomtól a bringásokat!:



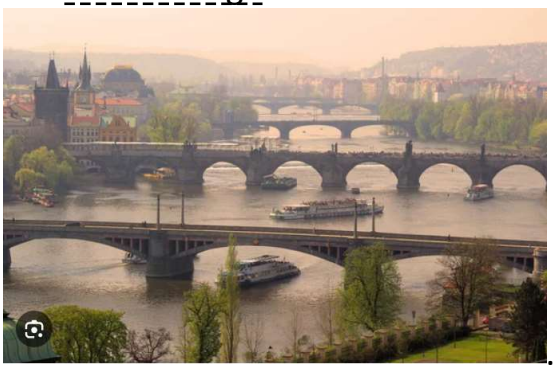
https://telex.hu/belfold/2025/02/04/nagykoruti-bringasztrada-kerekpar-bringasav-budapest

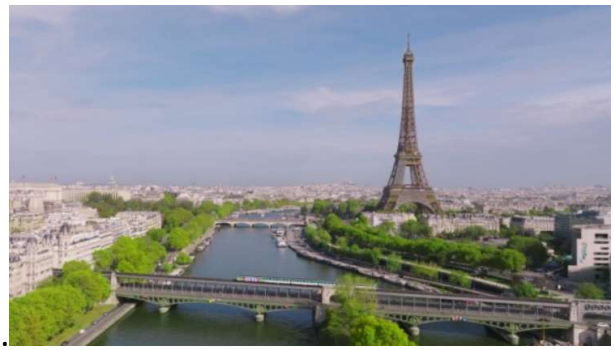
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

7. Függelék, az előbbiek alátámasztására

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

7.1 Nagyvárosi minták arra, hogy egy fejlődni akaró városnak mennyi hídra is van szüksége

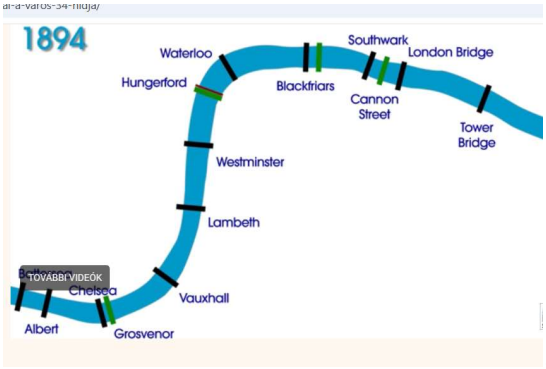




https://inspirator.blog/praga-erdekessegei-es-latnivaloi/

https://create.vista.com/hu/unlimited/stock-videos/626553970/stock-video-drone-view-most-popular-attraction-world-paris-drone-flying-eiffel/

Prága hídjai Párizs hídjai





https://idegenvezeteslondon.hu/london-titkai-a-varos-34-hidja/

https://hellovilagvlog.hu/ausztria-latnivalok-salzburg-varosaban/

London hídjai Salzburg hídjai

Miből gondolhatta Lechner, hogy Szegeden elég lesz két híd? Elképzeléseiben sehol sem jelezte, hogy később hol lehet majd hidat építeni? Behúzhatott volna pár szaggatott vonalat a térképére, de nem tette.

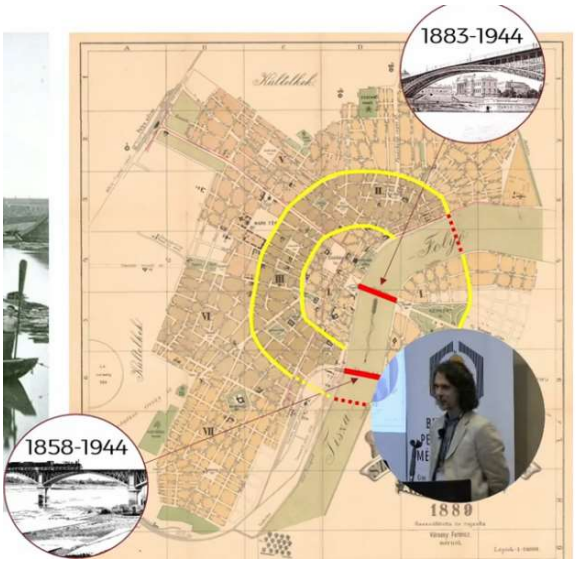
A következő rajzon a pirossal jelölt helyeken.

Az alsó piros a meglévő vasúti hidat, a felső a Nagyárvíz után építendő közúti hidat mutatja. Miközben a sárgával jelölt körutak Tisza felőli végei természetes hídhelyek lettek volna. Piros a két hídhely.

Valami furcsa átgondolatlanság okán a vasúti híd a két körúti ív közé került. A nagykörút íve pedig nem érhette el a Tiszát! Nem tudni az okát, mert Lechner ezeket a sárga íveket bárhová eltehette volna, hisz Szeged Nagyárvíz utáni

újjáépítése lényegében egy zöldmezős beruházás volt, a Tisza minden korábbit elmosott. Szó szerint eltörölte a múltat, nem csak a későbbi nóta szerint.

Nagyon lényeges: elődeinknek eszükbe sem jutott a két híd egybeépítése, összevonása!



https://www.youtube.com/watch?v=7G2s9tKmU7k&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=5

7.2 közúti és vasúti hidak egymás mellé, de külön-külön pillérre rakása Csongrád megyében

a) A szokásos megoldás volt:



...



https://lechnerkozpont.hu/cikk/tobb-mint-8000-uj-legifelvetel-a-fentrol-hu-n

https://www.youtube.com/watch?v=XG5VNlXHUtc a csongrádi hidak

Algyőnél a régi vasúti híd MELLÉ épült meg az új közúti híd-
Szentes és Csongrád között a régi vasúti híd MELLÉ ment az új közúti.



https://www.youtube.com/watch?v=3sIwR_dU1nA

Makónál is a meglévő régi vasúti híd MELLÉ építették meg az új közúti hidat.

A melléépítés minden esetben azt jelentette, hogy az alapjuk elválik egymástól, a pilléreik egymástól FÜGGETLENEK, nem épültek egybe, nem érnek össze!

Az elkülönülésnek az üzemeltetés miatt nagy szerepe volt. Nem véletlenül nem épültek egybe!

Ugyanígy jártak el az országban más helyeken is, pl. Dunaföldvárnál.

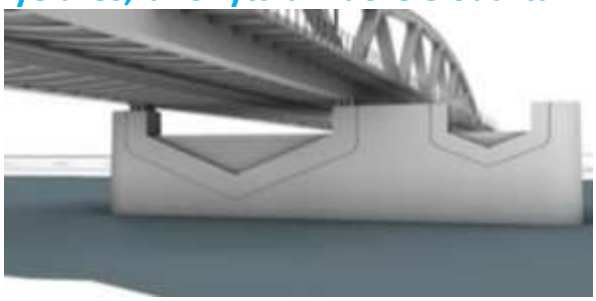
b) A kirívó megoldás született:

Mindennel szembe ment a 2. szegedi híd terve. Arra hivatkozva, hogy a finanszírozó EU nem ad pénzt közúti hídra, csak vasútira, úgy cselezték ki, hogy **egybeépítették a kétféle hasznosítású hidat. Egy közös pillérre tették a közúti hidat a vasútival**. Majd kitalálták, hogy az építés kér ütemű lesz, és első ütemben csak a közúti híd fog valamikor elkészülni.

Ilyennel a Szeged eddigi közlekedésfejlesztési terveiben nem lehet találni! A városvezetés engedett a pénzügyi zsarolásnak!

A következő rajz mutatja a közös hídpillért.

Ennek bal oldali nyílásába betették a közúti hidat, a vasútit pedig kihagyták, a helye üres, bizonytalan időre elodázták.



https://www.youtube.com/watch?v=7G2s9tKmU7k&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=5

A helyzet azóta megváltozott: az EU már ezt sem finanszírozza. Helyére beállt a Magyar Állam, és nagyon furcsa módon bevállalta ezt a

műszaki tendenciákkal ellentétes megoldást. Nem kellett volna. Ugyanis a MÁV fejlesztési terveiben nincs olyan vasútvonal, amely Szegednél átmenne a Tiszán. Beindult egy kétségbeesett keresés. Célja: bármi áron legyen ilyen vonal. Két vonal jöhet szóba: egy Szeged-makói tram-train, és a Szeged-temesvári vasút. **Egyik sem tudta eddig sem igazolni azt, hogy profitot, és nem ráfizetést termelne! A temesvári vasút agóniája tehát megy tovább. Nehezíti a profitábilitást összehozni, hiszen a két város között közben autópálya épült ki. Másrészt Szeged és Temesvár kapcsolata ma sem felhőtlen.**

Ha ilyen lenne a vonatok használata, ha ekkor igény lenne rájuk, senkinek sem jutna eszébe a megszüntetésük!



https://www.youtube.com/watch?v=M7VprhiLM9I

Gondolná valaki, hogy Itt az emberek alatt egy igazi vonat van?

Ilyen vagy ehhez hasonló helyzet – azaz ekkor igény a vonatra - sem a tram-trainon, sem Szeged és Temesvár között is elképzelhetetlen.

Közben az is kiderült, hogy az EU követelése nem igaz, vagy valamit a városháza nagyon félreérthetett. **Révkomáromnál ugyanis az EU a meglévő vasúti híd mellé egy szép új közúti hidat finanszírozott:**



https://www.duna-drava.hu/hu/komarom-duna-hid

Hogy lehet, hogy az új közúti hidat nem préselték a régi vasút mellé, mint Szegeden akarják? Mi ez, ha nem kettős mérce?
Hogy nem vesszük észre?
Nagyon furcsa, hogy a döntéshozó NEM azonosítható, mindent egy kollektiv homály rejt el, és ebbe bújnak, akik dönthetnek! A szokásos módon így itt sincs semminek feleőse.

7.3 A régi és az új híd egymás mellé rakása, nagyon közelre, de külön pilléreken





https://aduepitesz.hu/?portfolios=gubacsi-híd

A Gubacsi hídnál.

7.4 A közúti és vasúti hidak egymás mellé rakása, mindent a régi pillérekre hárítva, a bajai példa

Ez is egy elfogadott műszaki megoldás. Minden attól függ, hogy a régi híd pillérei menyire teherbírók, képesek-e az új híd többlet terheit hordani. Ehhez statikus mérnök kell.





...

Kezdetben volt egy vasúti híd, melyet használt a közúti forgalom is, mely 1909-ben készült el.

Mivel egymást akadályozta a vasúti és a közúti forgalom, szétválasztották 1999-ben. Nem építettek egy új hidat, hanem a meglévőt szélesítették ki úgy, hogy a vasúti híd két oldalán egy-egy közúti sávot alakítottak ki a vasúti hídon kívül.

A végeredmény:



A híd alját nézve jól elválik a középső rácsos régi vasúti híd és a kétoldali új mellészélesítés a közúti forgalomnak. Továbbá: az is látszik, hogy az új elemeknek nincs közvetlen közük a régi pillérekhez. Az újak a régi szerkezetre „ragadnak rá.”



Itt látszik a masszív régi vasúti híd, és déli oldali egy forgalmi sávos új út. Ehhez vízszintes gerendákat helyeztek el a vasúti híd tetejére nagy sűrűséggel.

A gerendákat fehér színben láthatjuk a következő lépen:



https://www.youtube.com/watch?v=yNNlH7TUYVY

Lényegében ezek tartják a szélesítéseket, A gerendák jobb szélén láthatók azok az acél rudak, melyek tartják a mellészélesítést. A vasúti híd másik oldala ugyanilyen megoldású. Így most középen megy az egyvágányú vasút, a két oldalán pedig egy-egy közúti forgalmi sáv.

https://pontterv.hu/munkaink/turr-istvan-hid-atepitese/

7.5 A konzol fogalma, tekintettel a laikus olvasókra.

Ázsia magas hegyeiben a szinte függőleges sziklafalak mellett mély szakadékok vannak. A sziklába utat vájni iszonyú munka lenne. Közlekedni azonban itt is kell. Az ötletes ember deszka lélekvesztőket talált ki. Az emberek egy keskeny deszka járdán mennek, alattuk a rettenetes mélység. De mi tartja a levegőben meg a deszkajárdát? Még nézni is borzalmas.

Ami megtartja, ami alátámasztja az a látható vízszintes gerenda, melyeket bizonyos távolságonként helyeznek ki. Nagyon lényeges, hogy ennek a gerendának az egyik vége benne van a sziklafalban, a gerenda egyik vége tehát fix. **Ezt a teherhordó elemet hívják a statikusok konzolnak, mint az egyik végén befogott tartót.**



https://www.youtube.com/watch?v=eYAKGyOr3rs

Láthatók még közel 45 fokban álló megtámasztások, melyek a gerenda szabad vége előtt segítenek be a teherviselésbe.

Az emberi súlyt így átadják a sziklafalnak. A mi esetünkben a sziklafal a régi híd szerkezete lehet.

Az építőiparban ez így néz ki:


...

...


A következő képen egy kőhídra rakja fel az első piros konzolt a munkás, mely a hasonlókkal együtt a jobb oldali felületet fogja majd alátámasztani.


...


https://www.cc-millaugrandscausses.fr/information/actualites/voie-cyclable-debut-des-travaux-au-pont-de-cureplat-2405

7.6 Az kerékpárutak a meglévő, régi hidak mellé rakása

Hasonlóan a nagy hidakhoz itt is mindkét műszaki megoldás szóba jöhet a régi híd pillére teherbírása függvényében, tehát a külön pillérekre tétel is, és a régi híd pilléreire terhelés is. A következő példák mutatnak mind hazai, mind külföldi példákat. Olyanokat is, melyeknél a pillére elkülönülnek, és olyant is, amelyeknél nem. Mindenre van példa, a választék nagy. A későbbiekben nem teszem meg azt a különbséget, amit a nagy hidaknál a pillérhasznosításban megtettem, mert a kerékpárút hidaknál teljesen hasonló a helyzet. Mint ahogy egymás mellett mutatom a hazai és a külföldi példákat is.



Miskolc
https://kekesonline.hu/2022/04/08/uj-kerekparos-hidat-epit-az-y-hid-mellett-a-he-do-kft-miskolcon/



https://www.vendee.fr/actualite/laiguillon-la-presquile-une-nouvelle-passerelle-au-dessus-du-lay

Itt is látszik az új híd saját „lába”, pillére, alátámasztása.




...

https://pers.oost-vlaanderen.be/provincie-oost-vlaanderen-bouwt-fietsbrug-over-schipdonkkanaal-in-landegem

A Tisza-tavi híd Poroszló és Tiszafüred között









https://bringazas.hu/hirek/tisza/atadtak-a-tisza-tavat-megkerulo-bicikliut-tiszafured-es-poroszlo-kozotti-szakaszat/
https://bringazas.hu/hirek/tisza/szerkezetkesz-a-poroszlo-tiszafured-kozotti-kerekparos-hid/
https://szallas.hu/programok/kerekparos-tisza-hid-poroszlo-p7717?utm_source=blog.szallas.hu&utm_medium=link&utm_campaign=20200622_vegre_korbetekerheto_a_tisza_to_kesz_a_kerekparut_es_a_kerekparos_hid_is_poi#image-3

Albi, Franciaország, **vasúti viaduktra, pedig ez biztos műemlék! Mégis!**



https://eumiesawards.com/heritageobject/cycling-and-pedestrian-bridge-albi/

„A Tarn **folyó felett mintegy húsz méterrel magasodó gyaloghíd** 3,5 és 7 méter közötti szélességű …”

https://www.francebleu.fr/infos/transports/la-passerelle-d-albi-un-nouveau-trait-d-union-entre-les-deux-rives-du-tarn-2566090



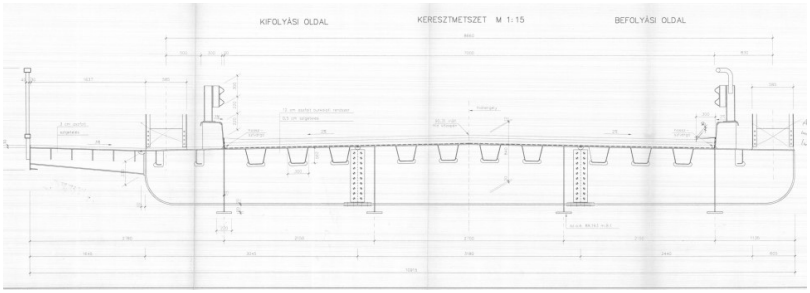


Itt két híd látható, egy régi, a viadukt, és egy új.
Az új hídnak azonban nincsenek a mélységbe leérő „lábai”.
Helyettük a régi hídra támaszkodik, konzolokkal.
Mint a 7.5 pontban látható deszka lélekvesztő-

https://actu.fr/occitanie/albi_81004/une-nouveaute-vient-de-faire-son-apparition-sous-la-passerelle-d-albi-elle-va-plaire-aux-touristes_63820151.html#google_vignette

A következő hidakra – mint remek hazai példákra - Szabó Hajnalka hídmérnök asszony hívta fel a figyelmem. Köszönöm most is!

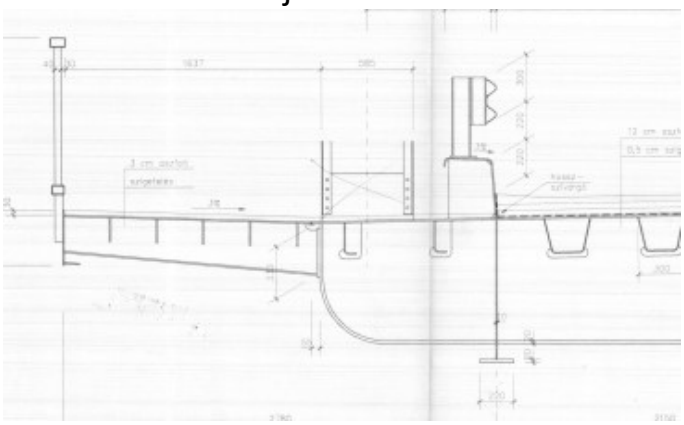
A szeghalmi Berettyó híd





http://www.uvaterv.hu/hu/modszerek+meglevo+kozuti+acelhidak+korszerusitesere+1.html

A járófelület a főtartó és a korlát között van.
A bal oldalon lévő járófelület konzolos alátámasztású.



A gyulavári Fehér-Körös híd


...


https://www.gyulatelevizio.hu/2014/09/29/lezarjak-a-gyulavari-hidat/



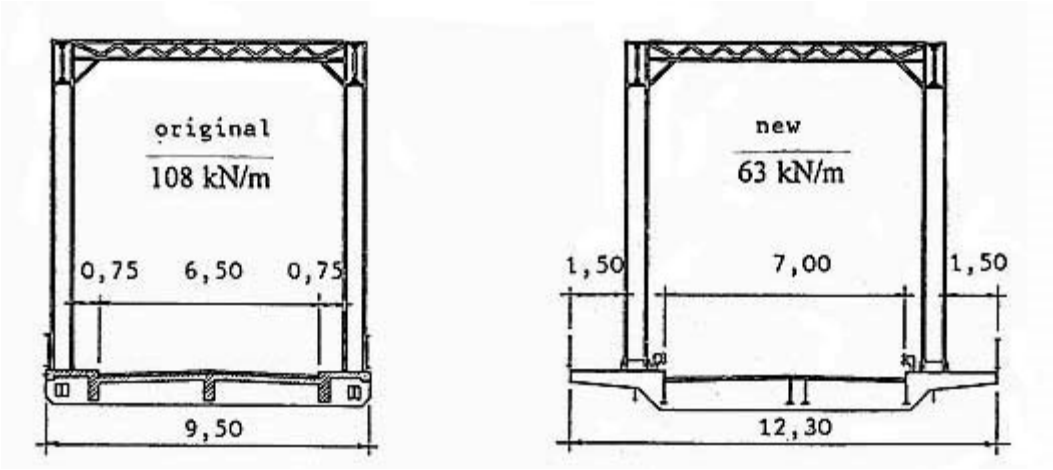


A járófelületet itt a zöld színű konzolok tartják.

De ilyen pl. a ráckevei Kis-Duna híd is, ahol egy második ütemben készül a konzolos szélesítés:


...


https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%81rp%C3%A1d_h%C3%ADd_(R%C3%A1ckeve)
https://kisdunainagyhajok.hu/kis-dunai_hidak/rackevei-arpad-hid.php

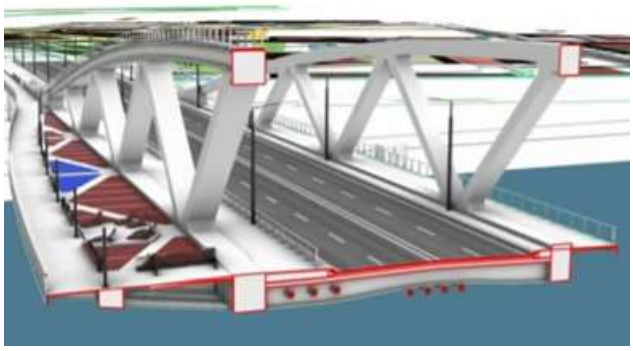


„A ráckevei Kis-Duna-híd keresztmetszete az átépítés előtt és után”
http://www.uvaterv.hu/hu/modszerek+meglevo+kozuti+acelhidak+korszerusitesere+1.html

7.7 Hogyan kerékpározható Szeged többi hídja?
a) Szeged 3. hídjának
egy csodaszép hídalakot sikerült találni, amely már-bár egy biológiai forma, , mely igazán tájba simuló, mely jellegében rokona a Belvárosinak:



Mint egy krokodil, egy tiszai krokodil!
Megvalósítja maradéktalanul a dolgozatom 6. pontjában leírt vezérelvet, azaz a kerékpárosok mind a gyalogosoktól, mind a járművektől elkülönítve használhatják. Mint az alábbi rajzon látható a bringások önálló sávjait kapnak a négysávos útpálya és a főtartó között, valamint a várossal átellenes járdán.


…


A jobb oldalon a fehéren hagyott sávokat használhatják a bicajosok.

Beépítettek egy újabb gondot, egy újabb buktatót ebbe a tervbe!

Ez nem más, minta monofunkcionalitás vs. multifunkcionalitás ötlelete, melyet országosan először itt akar a tervező bevetni. Miről van szó? Ezt bevetni kinek érdeke? Miért Szegeden kell a világot megváltani? Ha egy olcsóbbra sem akad pénz, miért kell tudatosan megdrágítani? Kinek érdeke ez? z egyre távolabbra viszi és nem közelíti a megépítést!



A hídon padokat láthatunk, melyen emberek üldögélnek. **Ez lenne az új embertípus, aki már nagy zajban tud igazán üldögélni?** A megelőző képen a pirossal festett, változó szélességű felületről van szó. Nézelődnek, pihengetnek. A főtartó egy kilátó, ott emberek sétálhatnak.

Növények jelennek meg. Fákat akarnak ültetni a hídra, melyek gyökerei SOHA nem jutnak el a talajba! Ládákban és felületekre felfuttatva. Alapvetően faellenes környezetbe fát ültetni? **Nem lehetne esetleg befásítani a Holdat is?**

Mivel a régi elvek szerinti hidak CSAK a kért part közötti átjárásra voltak használatosak, azokat monofunkionálisoknak=egyfunkciósoknak nevezik. Szemben az előbb láttatott multifunkcionálisnak=más funkciókkal feldúsítottakkal.

De kellenek-e ide ezek?

a) a polgármester már évekkel ezelőtt egyértelműen kijelentette, hogy Szegednek **CSAK egy olyan híd kell, amelyen átmegy a 4 forgalmi sáv, legalább egy kerékpársáv, és vannak széles járdák a gyalogosoknak.**

Még vasúti híd sem kell!

Miért nem lehet ezt hallani?

Mekkora költséget lehetne megspórolni, ha valaki fenn meghallaná!

Micsoda barbár monofunkcionalitás!

Így veszik semmibe az egyik beruházó ötletét, ha ebben többen is vannak, mint Szegeden. Miért akarnak idegenek ránk kényszeríteni olyan környezetet, amiből mi nem kérünk? Miféle kényszer ez?

b) Teljesen nyilvánvaló, hogy a multifunkcionális a vasúti híd kényszerével spékelve a multi sokkal drágább a mononál. Az sem érdekes, hogy amikor még a monora sincs pénz, miért lenne a multira! Még újabb kérdés: kinek érdeke a megépítést drágítani és ezzel a meg távolabbra kivinni.

c) A szegedi nyarakban ma már természetes a levegő 40 gok körüli felhevülése. Mekkora lesz a hídon ekkor, mely teljes napsütést „élvez". Az ottani vasbeton környezet izzani fog, mint ma a betonsivatagos rakpart. Elképzelhető, hogy mi vár a hídra elképzelt növényekre. A fák lassú, de biztos halála lesznek kényszerítve. Talán jobb lenne eleve műanyag fákat tervezni.

d) Szegednek ott van a Huszár Mátyás rakpart a Stefániával, ahol a hídra elképzeltek mind megvalósíthatók lennének. Ha valahol, akkor itt kellene azokat a funkciókat megcsinálni, amit a hídra terveztek. Ott kellenének azok a közösségi terek, hűvös pihenőhelyek. Igazi mononak kellene lennie, de nem! Ott a város erőlteti a multi jelleget azzal, hogy bármi áron fenntartja a rakparti autópályát, az autósok szavazatvesztésétől tartva. A városháza 2026-os attrakciója lesz a rakpart milliárdos költségű melléfogása.

e) Ez a multi izé egy nagy durranás akart lenni. De nem ájultak el a szegediek, mert látják, hogy ez az értelmetlenség csak távolabbra viszi a megépülést. Le kell ezeket a karácsonyfa díszeket szedni a hídról.

https://www.youtube.com/watch?v=7G2s9tKmU7k&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=6

A déli, a 3. híd, híd monofunkcionálissá alakításával megtakarítható pénzt inkább a Belvárosi híd bővítésére használják!

Az eddigiekből nyilvánvaló, hogy minden műszaki megoldásra vannak még hazai példák is. Azaz én semmi extra dolgot nem javaslok, csak csupa olyanokat, amelyeket itthon már valahol megcsináltak.

Azok bármelyike megvalósítható, mert kiváló a magyar hídépítési tudomány, kiválók a hídépítőmérnökök, ők bármilyen hidat meg tudnak építeni. Nekünk csak választani kellene tudnunk! A folyamat tehát nem lehet meg laikusok nélkül-

b) Na és a Bertalan hídon?

A Bertalan híd kerékpáros szempontból 3 szakaszból áll. Középen van a mederhíd, és a két oldalán egy-egy feljáró híd. Míg a középső szakasz sívidéki jellegű, azaz majdnem vízszintes, addig a két feljáró hegyvidéki, mert olyan meredek a lejtése, a hosszesése, mintha a Himalája Szegeden lenne, amit nagyon nem szeretnek a kerékpárosok. Sőt ami taszítja a kerékpárosokat, akik között természetesen gyerekek és idősek is lennének.

Ez a híd abból az időből vette a tervezési elveit, amikor csak az autós érdek létezett, amikor a kerékpárosra illett NEM odafigyelni. Mivel az a híd a városközponton kívül van, és így a gyalogosforgalma is kicsi, ugyanígy jártak a gyalogosok is. Nekik elégnek találták a keskeny járdákat, melyekbe még vastag kandelábereket is raktak, hagy kerülgessék.

Itt is jó lenne a dolgozatom 6. pontja szerinti vezérelvet megvalósítani, azaz a mai tervezési elveket beépíteni a hídba.

Ez a híd még akkor készült, amikor Szegedet nagy folyami kikötőnek képzelték, ahol folyami-tengerjáró hajókkal számoltak, nagy kikötővel. Ezek a hajók csak akkor fértek volna el a híd alatt, ha azokat felrakták a felhők közé.

MINDEZ TÉVEDÉS VOLT!

Ez a tévedés fenyegeti a 3. hidat is, mert ott is van törekvés a felhők közé rakásra, telesen értelmetlenül, indokolhatatlanul.

A párizsi típusú kis sétahajók elférnének az alacsonyra tett hidak alatt is, de ezt sem akarják meghallani a fővárosi döntnökök.

Annak ellenére, hogy megépült az M43 autópálya, nem tűntek el a teherautók a Bertalan hídról. Ugyanis Szeged és Makó között egy település-sorozat van közel 5 km-enként. Mivel ezen a szakaszon nincs a Maroson híd, minden ezekbe igyekvő teherautónak át kell menni a Bertalan hídon. A teherforgalom viszont kerékpárost taszító, mert számukra ez nagy baleseti veszély.

Másrést a Bertalan híd egy idegennek már erősen külterületi jellegű. Semmi olyan nincs rajta, mai miatt belvárosi környezetre kellene az autóvezetőknek gondolni. Hiába a sebességkorlátozó jelzőtábla, nagy a száguldás, mai szintén nem kerékpáros barát környezet, ez is taszítja őket.

Mint írtam a feljáró szakaszokon gond a 3% körüli emelkedés. Ezen haladva a kerékpáros lelassul, sőt cselleng, mely miatt a száguldó autók alá kerülhet. Csoda, ha nem használják?
A megoldása 3 % csökkentése 2%-ra, melyhez a mai feljáró hosszakt a kerékpáros részére meg kellene hosszabbítani, mivel egy lejtő emelkedése akkor kisebb, ha messzebbről fut neki egy magasság leküzdésének.
Kellene a híd és a kétoldali árvédelmi töltések metszési pontjaiba egy-egy spirális rámpát építeni. A spirális rámpa ugyanis feltekeri a hosszú lejtőt, így viszonylag kis helyen elfér, melyre ma még lenne hely Szegeden, amíg el nem építik ezt is!
Valami ilyesmi kellene, meghosszabbítani a tekergős rész révén a felhajtó ágat, de erre itt már nincs hely:



https://www.landscapefirst.com/nigtevecht-bicycle-bridge/

Hasonlót használnak a világban másutt is.




https://www.bunniksnieuws.nl/lokaal/verkeer-en-vervoer/1160388/nieuwe-fietsbrug-moet-bunnik-vrijhouden-van-autoverkeer
https://www.destentor.nl/harderwijk/met-de-fiets-over-dit-meer-er-wordt-serieus-werk-gemaakt-van-bijzondere-fietsbrug~a6e3f4e6/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F

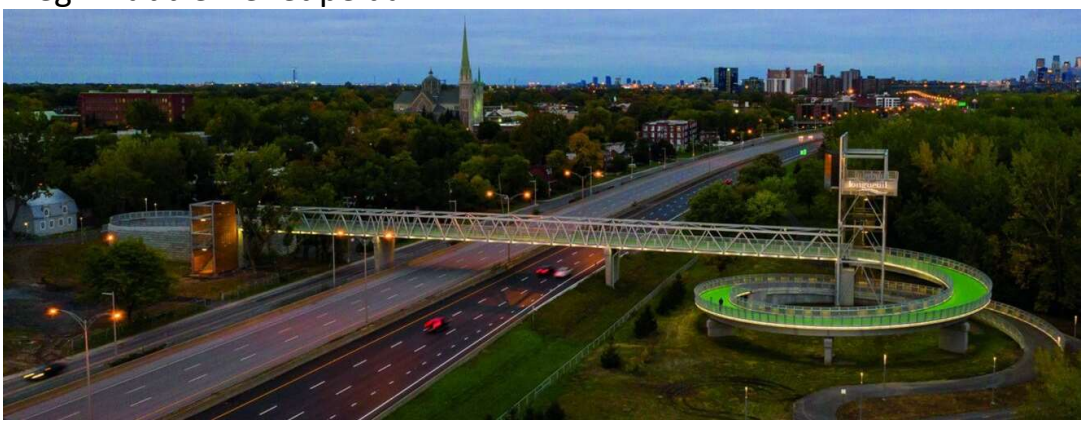
Egy kicsit jobban mutatja a megoldási lehetőséget a svájci minta:



https://hu.wikipedia.org/wiki/Brusi%C3%B3i_spir%C3%A1lviadukt

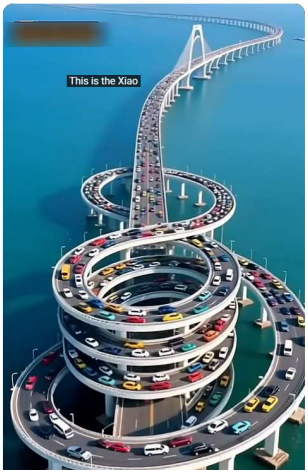
Érdemes végig követni az emelkedő vonat útját, honnan hová lehet eljutni lentről a hegyre. A spirál előtti, és a spirál utáni vasútszakaszok párhuzamosak, csak az első lent, a másik már fent megy!

Még inkább ez lehet példánk:



https://www.youtube.com/watch?v=7G2s9tKmU7k&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=5

Na, ebből a zöldből kellene egy-egy a Bertalan híd két végére a töltések mellé.





https://www.youtube.com/shorts/1ETzUcdii8I

7.8 Önálló gyalogos és kerékpáros híd ötlete Szegeden

Ilyen ötlet is megszületett Szegeden.
Egy helyi építész, Vesmás Péter úr, egy csak gyalogos hidat javasolt telepíteni a Tisza-Maros torkolatba.
Egy budapesti tervezőiroda pedig önálló, csak kerékpáros hidat javasolt a Tisza L. krt. és a Tisza déli metszéspontjába.
A gond csak az, hogy nem illeszkedik a szegedi meglévő kerékpárút hálózatba, a hozzáigazítás is jelentő költséget kérne. Másrészt a használata kerékpárosoknak kerülő utat jelentene. Végül minden kerékpáros célpont a Belvárosi híd közelében van.
Szerintem a csak kerékpáros híd építése HELYETT a meglévő szegedi hidakat kell alkalmassá tenni!

7.9 Új, könnyű hídépítési anyagok megjelenése

Jelentőségük különösen fontos a mi esetünkben, mert a velük készült szerkezetet légiessé teszik.




http://helistop.cluster013.ovh.net/pont-mobilite-ecologique-durable/

Ezek szerint van egy francia üvegszálas kompozit szerkezet, mely kis súlyú és az időnek ellenálló.

Láthattuk az ázsiai lélekvesztőnél, hogy a könnyűség ott is fontos szempont volt. De van ilyen célra itthon is kapható anyag is: a szolnoki hídnál is „A mederhídon fa-műanyag kompozit anyagú pallóburkolat készül (TWINSON O'Terrace)."
https://epiteszforum.hu/uploads/files/2011/02/tiszaviraghid-ismertetes.pdf
https://www.utiber.hu/tiszavirag-hid/#gallery-1

Ezeket célszerű lenne Szegeden is használni.

Szeged, 2026. II. 23.