Az olcsóbb hídért

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

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

Ezek szerint elképzelhető egy olcsóbb és egy drágább szegedi 3. híd is. A továbbiakban a józan észre, a szegedi társadalom józan eszére apellálok, mert úgy tűnik, hogy az ún. szakembereknél ez hiánycikk lett.
2022. XI. 26—án írtam egy dolgozatot „Bajra bajt” címmel, melynek megállapításait nem szeretném megismételni, ezért csak hivatkozni szeretnék arra. Ez az anyag itt érhető el:

https://civilcafe.hu/RM.html

A kérdéseket a józan ész jegyében teszem fel, amely nem idegen a civil társadalomtól. **Vajon a felvetett pazarló megoldásokat a döntéshozók ugyanígy meghoznák-e, ha azt a saját zsebükből – és nem az adófizetők pénzéből - kellene finanszírozni?**

Mi befolyásolja egy híd árát?

1. „Egyszerű hídból közúti-vasúti vegyeshíd”?

„Ha magára a hídra, mint mérnöki létesítményre tekintünk, akkor már 1994-ben elkezdődtek az előkészületek. Ekkor módosították ugyanis a város építési szabályzatát, melyet végül többszöri módosítás is követett. Ezekkel 2008-ra alakult ki a mai, véglegesnek tekinthető állapot, már ami a híd elhelyezkedését illeti. 2021-ben jutottunk el oda, hogy megtudtuk, nettó 27 milliárd forintba kerülne a harmadik híd (ez ma már drágább lenne).”
https://szegeder.hu/helyi/2022-11-24/kilatoval-es-fuggokerttel-epulne-szeged-kovetkezo-hidja/637e32b947d3c0291e6985b8
Mint írtam Szegeden kifordult magából a kereskedelmi szlogen, az „egyet fizet, kettőt kap”, mert itt ebből „hármat fizet, egyet kap” lett.
Mint a hivatkozott dolgozatomban leírtam ennek egyetlen oka egy **pénzügyi zsarolás, egy finanszírozói KÉNYSZER volt**, ahogyan azt akkor a Polgármester úr világosan előadta.
Kérdés a józan ész jegyében: miután az EU helyett a finanszírozó a magyar állam lett, miért fogadta el változatlanul ezt a kényszert? Miért nem állt vissza a polgármester és a város eredeti, korábbi elképzelésére? Miért terhelik, terhelhetik a társadalmat értelmetlen többlet költséggel?

2. Tram-train híd?

A dolgozatomból kiderült, hogy a 3. szegedi hidat a MÁV részéről EGYEDÜL az elképzelt Szeged-makói tram-train használná, amely híd nélkül is maga lenne a soha meg nem térülő beruházás.
A mai nehéz gazdasági helyzetben miért szabad soha meg nem térülő beruházásokat elkezdeni, elemi pénzügyi elvárások meghágásával?
De mintha mégis kezdenének kissé a józan észhez igazodni, mert ma már teret nyert a kétütemű hídépítés gondolata, amely azt jelenti, hogy az I. ütemben csak a közúti hidas rész készülne, de sajnos megerősített hídalapokkal. Majd egy későbbi időben építenének rá a vasúti hídszerkezetet, de az időpontot ma senki sem képes megjósolni. Hiszen nagyon jön felfelé a vasútnál, a kötött pályánál sokkal rugalmasabb elektromos meghajtású autóbusz közlekedés Magyarországon, melynek semmi szüksége sem a vasút vágányra, sem

felsővezetékre! Nyilván ennek építése és főleg a fenntartása lényegesen olcsóbb a vasúti megoldásnál.

De ez is értelmetlen, mert senki sem tudja, hogy a vasúti hídra mikor lesz a városnak szüksége. Addig ez HOLT TŐKE. Ha ezt ebben az ínséges időben nem ide nyomnák be, ezer jobb helye lenne a pénznek, ahol fialhatna. **Miért engedhető meg a pazarolás?**

3. A „zöld híd”

Ez egy újabb fantazmagóra, melyet olyanoknak próbálnak elővezetni, akiknek semmit sem számít a szava a döntéshozóknál, miközben a Város vezetését az ég világon semmi sem ösztönzi az olcsóbb megoldás megtalálására, hiszen az állam – pontosabban az félrevezetett adófizető - fizet mindent, mint a katonatiszt. Egyetlen „innováció”: az hogy ilyen még nem volt! De nem is kellene lenni, mert mindaz, amit a FŐMTERV bemutatott ebben a témában, annak a tiltott listán lenne a helye.

2022.november 23.

„Park a harmadik hídon – zöld hídja lesz a zöld városnak.

Olyan tájba illeszkedő, függőleges zöldfelületekkel és közösségi terekkel ellátott híd lesz a déli Tisza-híd, amely igazi találkozási pontja lesz a szegedieknek, ha egyszer elkészül. A harmadik Tisza-híd tervezői tájékoztatták az érdeklődőket szerdán a városházán tartott közmeghallgatáson.”

https://szeged.hu/cikk/park-a-harmadik-hidon-zold-hidja-lesz-a-zold-varosnak





„Mindenki meglepetésére egy olyan hidat prezentáltak a tervezők, mely északi oldalán függőlegesen, valamint vízszintesen is impozáns kertfalak létesülnének. Ráadásul a szerkezet felső ívét megnyitnák az emberek előtt, így 13 méter magasban sétálhatunk majd át rajta, de közösségi tereket is terveztek fákkal.” Ez aztán az ötlet! **Többlet funkciókkal terhelni egy hidat, miközben a városnak csak egy normális hídra lenne szüksége, letisztult funkciókkal, de minél előbb. A drágítás gyorsítja vagy lassítja a beruházást?**

https://szegeder.hu/helyi/2022-11-25/meg-tobb-latvanyterv-jelent-meg-a-nagyon-zoldre-tervezett-harmadik-hidrol/63809b9447d3c0291e6985f2

https://szegeder.hu/helyi/2022-11-24/kilatoval-es-fuggokerttel-epulne-szeged-kovetkezo-hidja/637e32b947d3c0291e6985b8

Ezzel a logikával miért nem telepítenek fákat a szegedi villamosokra és trolikra?

A városunk közepén ott éktelenkedik az árvédelmi támfal és mellette beton-aszfalt sivatagként a rakparti út, melyet az előbbiekkel együtt változatlanként meg is akarnak vezetőink tartani. **Miért nem cél ennek a zöldítése? Miért zöldítenék pótcselekvésként helyette a hidat?**

Ezt akarjuk?



Vagy inkább ezt?



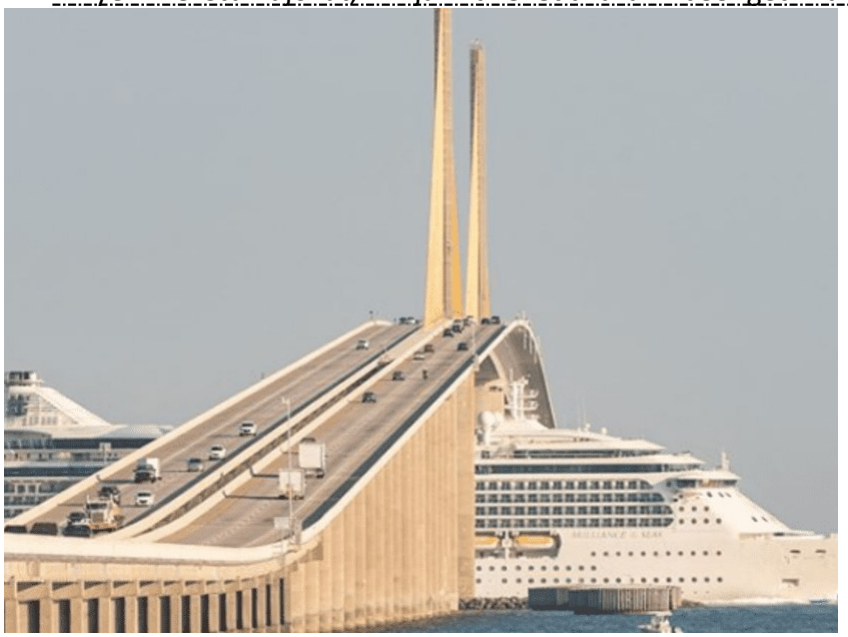
https://epiteszforum.hu/szeged-a-hidhianyos-varos

4. A híd térbeni helyzete, elhelyezése

4.1 A Tisza vízszint magasságának módosítása, CSÖKKENTÉSE, amely fölé az új híd kerülne

Szegeden erre is lenne mód, amint azt a „A példamutató városfejlesztés-képekkel bemutatva” című dolgozatomban leírtam, amely megtalálható:
https://civilcafe.hu/RM.html

4.2 Milyen méretű hajókat, vízi járműveket akarunk beengedni a híd alá?



Kéretik elsőként a több emeletes óriás kirándulóhajót figyelembe venni, majd csak utána a fölötte lévő hidat!




https://www.icepop.com/worlds-most-terrifying-bridges/2/

A valószínűen 10 perces mechanikus döntés helyett, ezt alaposan át kellene gondolni.

Eshima Ohashi, Japán



„A híd állványzata megemelkedik az elhaladó hajók számára.”

https://weather.com/de-DE/bildergalerien/news/2016-03-29-einzigartige-brucken-schwindelgefahr-architektur-weltweit

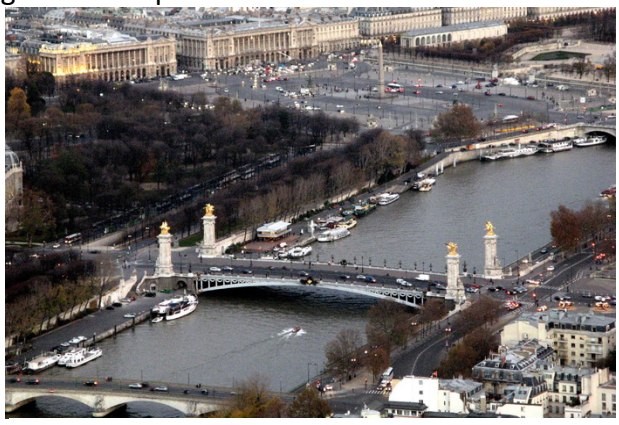
Mi van, ha ez a szegedi minta? Hiszen mifelénk nem járnak ekkora hajók, mégis a felhők közé emelik fel a szegedi hidat!

4.3 Utcaszintű átvezetést!

Megoldották ezt a párizsi Notre Dame hídnál:




Megoldották a párizsi Sándor hídnál is:



„Az egyíves hidat az út szintjén építették, hogy ne takarja el a Champs Elysees panorámáját.”

https://vfs-france.ru/hu/fider/samye-znamenitye-mosty-parizha-mosty-v-parizhe-kakoi-znamenityi-most-v.html

4.4 A pillértáv, az alátámasztások közti táv

Nyilván kisebb méretű hajók esetén a hídpillérek is közelebb lehetnek egymáshoz, mivel a hajózáshoz nincs szükség a teljes mederszélességre. Ez is olcsóbbítana.

4.5 A hídszerkezet típusa

Ha hídpálya a vízhez közelebb lehet, a pillértáv pedig kisebb, más típusú is lehet a híd! Kevésbé kell a drága, nagy fesztávú hidat választani.

4.6 Mi van, ha nagyobbak a hajók, a hidat mégsem akarják az egekbe emelni, ha a pályaszinttel szeretnének a csatlakozó utak szintjén maradni? Nem ez a valódi innováció? Mi mindent elkövetnek az utcaszintű átvezetés érdekében?

Pont Jacques Chaban-Delmas, Franciaország




„Európa leghosszabb függőleges emelőhídja címmel büszkélkedhet, négy forgalmi sávval, valamint egy külső járdával és kerékpársávval. Az emelőszerkezet négy független pilontornyot tartalmaz, amelyek a fesztávolságot támasztják, és 50 méter (164 láb) magasságba emelhető.”

Gateshead Millennium Bridge, Egyesült Királyság




„A hídon van egy fedélzet gyalogosok és kerékpárosok számára, valamint egy tartóív. Egyetlen szerkezetként forog, az ív lesüllyedésével és a fedélzet felemelkedik”

Merülő hidak, Korinthoszi-csatorna, Görögország




„A Korinthoszi-csatorna 1881 és 1893 között épült”

„Azonban nagyon keskeny, és egyszerre csak egy hajó fér el. Az 1988-ban épült merülőhidak 8 méterrel (26 láb) a víz alá süllyeszthetők, így magas hajók is áthaladhatnak rajta.”

Puente de la Mujer, Argentína




„Ez a forgó gyaloghíd”
„… a 800 tonnás gyalogoshídnak két rögzített szakasza és egy középső szakasza van, amely 90°-kal elfordul, hogy áthaladjon a vízi forgalom.”

River Hull Footbridge, Egyesült Királyság




„Ennek a hídnak egy izgalmas tulajdonsága, hogy forog, miközben a gyalogosok még rajta vannak. A híd nyitása vagy lezárása két percet vesz igénybe a vízi forgalom számára, és a gyalogosok számára egyedülálló élményt nyújt a városról. Éjszaka a híd fényei ki- és bekapcsolnak, miközben a híd mozog, így lenyűgöző fényjáték jön létre.”

El Ferdan vasúti híd, Egyiptom




„Az egyiptomi El Ferdan vasúti híd, amelyet a Szuezi-csatorna fölött építettek, köti össze a Sínai-félszigetet Egyiptom szárazfölddel. Ez a híd 335 m (1100 láb) hosszú, így a világ leghosszabb lengőhídja. Kinyitása vagy bezárása 30 percet vesz igénybe. Nyitva marad a vízi forgalom számára, és csak akkor zárják le, ha a vonatnak át kell kelnie a csatornán.”

Hörn híd, Németország




„A németországi Horn folyó egy összecsukható híddal rendelkezik, amely három szakaszból áll. Az innovatív híd „N” alakúra hajtódik.”

Foryd Harbour Bridge, Egyesült Királyság




„Ez a modern híd egy kicsit úgy működik, mint egy vitorlás, árbocokkal, kötélzetrendszerrel, kábelekkel és csigával. Ez a szemet gyönyörködtető gyalogos híd a walesi tengerparti Rhyl üdülővárosban található.”

Slauerhoffbrug, Hollandia







„Ennek a sárga-kék automata hídnak van egy oszlopa, amely gyorsan megemeli a fedélzetet, lehetővé téve a vízi forgalom áthaladását, miközben csak rövid ideig késlelteti a közúti forgalmat.”
https://www.ba-bamail.com/design-and-photography/engineering-at-its-best-movable-bridges/

És a legismertebb, a londoni Tower híd:



Ugyanez mobil hidak mozgó képei
https://www.designboom.com/technology/10-amazing-movable-bridges-around-the-world-07-14-2017/

Hol tart ma Szeged?
SZEGED FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE
2017. szeptember
„A Tisza a Schengeni övezet határa, de a folyón személyszállítás jellemzően csak turisztikai céllal, szezonálisan folyik. Állandó új határátlépési pont a Belvárosban üzemel. A százas nagyságrendű határátlépő személyforgalom kis mértékben növekszik. **Az áruszállításra alkalmas, iparvágánnyal rendelkező Szegedi medencés kikötőben 2006-óta nincs árumozgás.** Ezzel szemben a fejlesztési korlátokkal bíró Boszorkányszigeti teherrakodó éves szinten 100 ezer tonnás nagyságrendű építési ömlesztett árut fogad."
Ha éppen van ilyen méretű valamilyen építkezés Szegeden - RM
„A Tisza magyarországi szakasza Csongrádig hajózható. Az országhatártól Szegedig a folyómeder és a vízmélység 25 dm merülésű hajók forgalmát teszi lehetővé egész évben, kivéve a – viszonylag ritka – extrém alacsony és magas vízállású időszakokat."
Sajnos ezek gyakorisága is nő – RM.
„A szerb területen lévő törökbecsei duzzasztó hatására a magyar-szerb országhatár és Csongrád-Bokros között a Tisza folyó duzzasztással befolyásolt. Ezen a szakaszon a folyó hajózásra alkalmas, illetve hajózásra alkalmassá tehető IV. osztályú hajóút. A folyó a déli országhatártól Szegedig „E" kategóriájú nemzetközi jelentőségű belvízi út.
Valószínűen ezeket a minősítéseket kellene alaposan felülvizsgálni – RM.

„A Szegedi Medencés kikötőt 2012 óta az ATIVIZIG üzemelteti. A kikötőt 2015-ben felújították, melynek keretében az út- és rézsű burkolatok és a meglévő kikötői épület újult meg. Az eddig eliszapolódott bejárati csatorna kotrása is megoldottá vált. **2006-ban még 6000 t gabona berakodása történt a kikötőben, de ezt követően napjainkig érdemi árumozgás nem történt**. A jelentős szintkülönbség (kb. 8 m) miatt rakodás csak daruval oldható meg, mely jelenleg nincs a kikötőben. A létesítmény iparvágány kapcsolata biztosított."
„Az áruszállítással korábban jellemzően a TIG Állami Tartalékgazdálkodási Nonprofit Gazdasági Társaság foglalkozott, mely felszámolás alatt van. A kikötői telephelyet jelenleg a Sygnus Kereskedelmi Kft. bérli,"
„A Boszorkányszigeti teherrakodó éves szinten 100 ezer t nagyságrendben fogad útépítési és betongyártáshoz szükséges kő és kavicsárut. A kikötő fejlesztését a város rendezési terve korlátozza. A beszállítás 150- 300 km-ről történik, alapvetően a Duna és mellékfolyóiról, illetve az ezekhez közel fekvő szerb bányákból. **A Vajdaságban jelenleg nem tapasztalható a tiszai áruszállítási igény Szeged felé.** Az ömlesztett áruk kiszállítása Szegedről mintegy 50 km-es

körzetben történik. **Visszárú Szegedről nincs, ami csökkenti a szállítás gazdaságosságát**. Gyakorlatilag egész évben mód van a déli irányú szállításra, ha mégis árvíz van, akkor arra az időre a mentetlen oldalon lévő rakodó bezár. A jelenleg legjelentősebb folyami áruszállítás megőrzése stratégiai jelentőségű. **Északi irányban a Tisza hajózhatósága korlátozott**, ezért a Szegedi Vízi Határátkelőhely uszályforgalmának alakulásából a Szerbia irányú folyami áruszállítás mértékére lehet következtetni. Az utolsó két évben a korábbiakhoz képest ugrásszerű növekedés volt tapasztalható. Az éves szinten néhány darab belépő uszály mennyisége 2014-ben és 2015-ben 109-re, illetve 77-re növekedett, de ebből hosszútávú következtetés még nem vonható le."
file:///D:/Users/User/Let%C3%B6lt%C3%A9sek/sump_vegleges_434_2017_1110_kgy_hat_modositasaival%20(1).pdf
A szegedi medencés kikötő ma gyakorlatilag kihasználatlanul áll, holott az 1988-ban állami beruházásként elkészült."
http://nol.hu/archivum/archiv-446909-254375
A vízi közlekedés
„Ezt kihasználva a múlt század közepén még jelentős szerepet kapott a hajón és tutajokkal a vízi szállítás. A II. világháború alatt a frontvonal közeledtével azonban torpanás következett be. A németek a hajók egy részét elvitték, az itt maradtakat pedig megsemmisítették. A háború után az újjáépített hajókon ismét megindult a személy- és teherforgalom. A Tisza és a Maros jelentős vízhozam-ingadozása a hajózást szakaszokra bontotta, **nyáron és télen gyakran szüneteltetni kellett a vízi járművek közlekedését. A vízmeder kotrások hiánya miatt a Tisza egyre inkább hajózhatatlan lett. A személy és teherszállítás … nem fizetődött ki, ezért ezt a föladatot teljes egészében a vasút és közút vette át. Az 1960-as években a személyforgalom teljesen megszűnt, az áruszállítás pedig jelentéktelen lett.** Az ezt követő években még áprilistól novemberig turisztikai célból Szeged és Csongrád között hetente két alkalommal közlekedett hajójárat, de néhány év múlva ez is megszűnt.
https://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/telepulesek_ertekei/szeged/szeged_tortenete_5/pages/018_kozlekedes_es_hirkozles.htm

A Tisza magyarországi szakaszának osztályba sorolása

	A víziút neve	Folyamszakasz (fkm)	A szakasz hossza (km),	Osztálya
1.	Tisza	685-612	73	I
2.	Tisza	612-544	68	III
3.	Tisza	544-403	141	III
4.	Tisza	403-254	149	II
5.	Tisza	254-160	94	IV

Szakaszhatárok a Tiszán

Folyamkilométer	Település
685	Vásárosnamény
612	Komoró
544	Tokaj
403	Kiskőre
254	Csongrád
160	Déli országhatár

Víziutak egyes ürszelvényméretei

	Víziút osztálya			
	I.	II.	III.	IV.
A hajóút legkisebb ürszelvénymagassága hajózási kisvízszintnél (HKV) híd alatt, m	4,50 6,40	4,50 6,40	5,25 6,40	6,40- 7,00
A hajóút legkisebb szélessége egy-, illetve több nyílásos híd nyílásában, m	30 18	35 25	44 30	50 35-45

https://mszp.hu/sites/default/files/vizikozlekedes_tiszai_hajozas_1.pdf

Nemzeti hajózási stratégia szerint, 2012. szeptember
„Európai kitekintésben a hazai belvízi hajózás teljesítménye az összes szállítási teljesítményhez viszonyított részarányával jelenleg az európai uniós átlag alatti."
„Másik nagy folyónk, a Tisza, a hajóút elégtelensége miatt **csak kisebb személyhajók által használható. Áruforgalomban betöltött jelenlegi szerepe elhanyagolható."**
Lényegében csak a dunai hajózással foglalkozik!
https://2010-2014.kormany.hu/download/c/eb/a0000/NHS_20120919.pdf

Egy szegedi vágyálom:

„A tiszai hajózás történetében először, 1965. június 6-án tengerjáró hajó kötött ki Szegednél. A Hazám nevű hajó 83 méter hosszú volt, 4,7 méter magas oldalfalú, 1300 tonnás, 1600 lóerős, a legnagyobb vízi jármű, ami Szegednél addig a Tiszán járt."



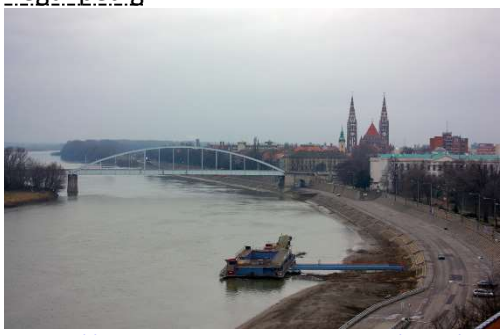
A Hazám nevű Duna-tengerjáró hajó Szegeden 1965 júniusában.

„A Délmagyarország 1967-ben feltűnést keltett **"A távlat: tengeri kikötő Szegeden"** című cikkével, amelyben egy "tanácskozásra" hivatkozva az állt, hogy **2000 körül tengeri kikötő lehet** a városból, miután megoldották a Tisza 10-11 méteres vízszintingadozását. Az elgondolás szerint a vajdasági Óbecsénél a Tiszát egy széles csatornával összekötik a Dunával és a visszaduzzasztott folyón így vált volna lehetővé a tengerjárók felúszása Szegedig. Még arra is volt elképzelés, hogy a rakpartot a Boszorkányszigetig meg kell majd hosszabbítani, mivel a tengerjáró hajók nem tudnak átbújni a híd alatt. Ez azonban nem valósult meg, s már akkor is csak félig hitték, hogy így lesz."

https://www.delmagyar.hu/anno/2020/07/szep-alom-volt-de-nem-lett-tengeri-kikoto-szegeden

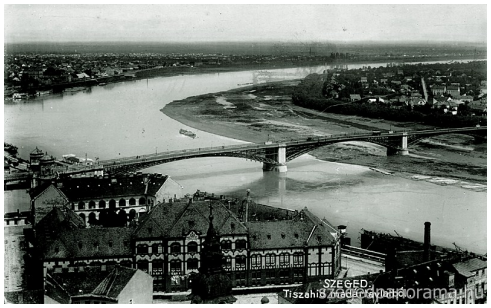
Ez is „elúszott, már ilyen méretű hajókra sem kell készülni."

Végül pedig



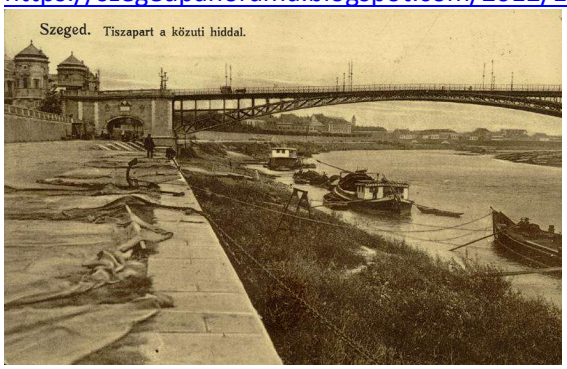
https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Belv%C3%A1rosi_h%C3%ADd_%28Szeged%29#/media/File:1_Szeged_View.jpg

A mindent uraló, a látvánnyal a Dóm-mal is vetélkedő, 1948-as újjáépítésű mai Belvárosi híd.
Ez pedig az alig látszó Feketeházy-féle régi hidunk:





https://szegedpanorama.blogspot.com/2012/12/a-szegedi-belvarosi-hid-epitoje.html



https://hu.wikipedia.org/wiki/Belv%C3%A1rosi_h%C3%ADd_(Szeged)#/media/F%C3%A1jl:Seghedino01_flickr.jpg

Épült 1883-ban. Nagyon karcsú, nagyon szép arányú.

Szeged, 2022. XII. 5.