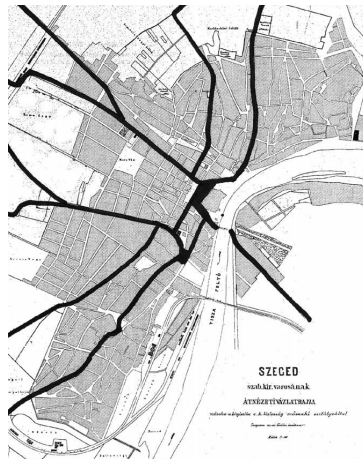


A szegedi Déli-hídról

dr. Rigó Mihály
okl. erdőmérnök
okl. építőmérnök

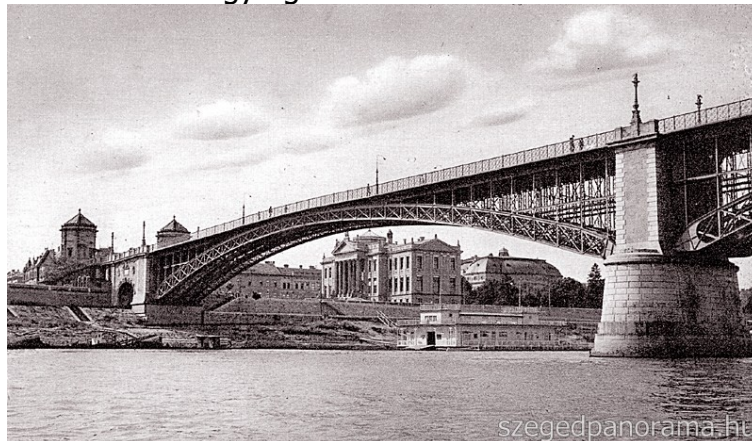
*„Áldott a Tisza tája,
Magyarország Kánaánja!”
Juhász Gyula: A Tisza*

Mióta van ember és van Tisza, az ember azt hosszában is és keresztben is használja. A folyó a hajózással segíti a mozgásunkat, hídhiány esetén pedig akadályozza. Ezek a használati irányok ráadásul össze is függenek. Annak ellenére, hogy igyekeztem csak a hídról írni, kénytelen voltam röviden kitérni a hajózásra is és a vasúti közlekedésre is. A Tiszán Szegednél már a rómaiak idejében is volt gázló, amely körül létrejött a „szerette város”, amely gázlóhoz azután az utak minden irányból oda futottak.



1. kép: a Tisza keresztezéséhez futó sugár irányú utak még a szegedi nagyárvíz előtti városban
(Talán nem is kellett olyan nagy fantázia az 1879-es nagy árvíz követő újjáépítéskor felvenni a sugaras-gyűrűs városszerkezetet!) [1]

Szeged első közúti hídja a mai Belvárosi-híd, melynek elődje az 1879-es nagyárvíz után épült. Megvalósulásához egy egész várost leromboló árvíz kellett.



szegedpanorama.hu

2. kép: a Belvárosi-hidunk gyönyörű elődje (1883.)

Az első és máig az utolsó vasúti hidunk néhány csonkja még látszik. Nemzetközi volt, mert a franciák és a magyarok építették, az angolszászok és a németek pedig lerombolták.



3. és 4. kép: az első szegedi vasúti híd (1858.)

<http://iho.hu/hir/emlek-a-multbol-111118>

Harmadikként a Bertalan-híd készült el. Ára ennek is nagyon nagy volt, mert a városnak cserébe le kellett azt nyelnie, hogy a balkáni tranzitforgalom továbbra is átgázol Szegeden. Építéskor csak annyi történt, hogy a bajt az egyik utcáról egy másik utcára tették át a városon belül.

Három hidunk és sok hídálmunk van.

Az első szegedi közúti híd helyét eleink annyira eltalálták, a városhoz olyan nagyszerűen illesztették, hogy a két forgalmi sávós Belvárosi-híd mai forgalomnagysága közel azonos a négy forgalmi sávós Bertalan-hídéval. Egy nem régi vizsgálat szerint, míg a Belvárosi-hídon 9.600, a Bertalan-hídon 9.900 egységjármű megy át naponta.

A város most küzd a Déli-hídjért, mely Szegeden a Nagykörút folytatásában, a szegedi Oldal utca és az újszegedi Kertész utca között lenne. Építését már minden „nagy”

ember megígérte, - főleg a négyévenkénti választások hajráiban, aki felénk tévedt -, azonban mintha mégsem bírna megszületni. Hasonló értékű beruházások a fővárosban szinte pillanatok alatt valósulnak meg, itt viszont évtizedek kínja is kevés ehhez az egyhez. A hidak sorsa sokban hasonlít az emberekéhez. Szeretnék ebből sokak számára érthető módon részleteket felvillantani.

Hol próbáltak elődeink Szegeden hidat építeni?

Az első közúti hidunk, helyét az 1879-es nagyárvíz után a várost újjáépítő mérnökcsoport határozta meg a város közepén. A várossal együtt épült meg, helyének kiválasztásával kapcsolatos vitáról nem tudok. Bár a Tiszának két partja van, Szeged még ma is féloldalas, hiszen csak a folyó jobb partja lett a „palotás” város. Máig ható oka az lehet, hogy az akkor még más megyéhez tartozó Újszegedet eleink nem beépítésre vették meg, hanem térnek a Tisza számára, ahová kedve szerint bármikor kiönthet. Itt volt a rendkívül kanyargós Maros hatalmas vízzel járt területe, itt egészen a mai Hódmezővásárhelyig a víz volt az úr, hiszen régen Szegedről Hódmezővásárhelyre hajóval mentek át. Jól látható ez a gondolat az utcák vonalvezetésén. A Kiskörút csak egy félkör, mert nincs és már nem is lehet Újszegeden folytatása. A Nagykörút északon folytatódik ugyan, de délen már megszakad. A Déli-híd éppen ezt akarja bezárni.

Sokat vitatták azonban a régi vasúti híd helyét! Érdeemes egy kicsit ezt a történetet megismerni, mert a történelem ismétli magát. A hídhely azért volt vitatott, mert a hídhöz vezető vasúti nyomvonalban is nehezen tudtak megegyezni.

Baj volt az újszegedi oldallal:

„A Szeged-Temesvár vasúti fővonal kulcspontja a tiszai áthidalás volt, ami rendkívül heves és több évig elhúzódó vitákat váltott ki nemcsak a városban, de a kormányzati körökben is. Az ekkortájt zajló nagy folyószabályozási munkák keretében ugyanis terv készült a Maros Tiszába való beömlésének délebbre helyezésére. Természetesen az Osztrák Délkeleti Államvasút hevesen ellenezte ezt, hiszen megvalósulása esetén mindkét folyó felett hidat kellett volna építeni. (Tehát mind a Tiszán, mint a délebbre helyezett Maroson – RM.) Az elhúzódó tárgyalások csak 1853-ban nyertek lendületet, a „magasabb vasúti érdekeknek megfelelően” (azaz a vasút érdeke szerint a nekik olcsóbb megoldás maradt - RM) a Maros-torkolatot eredeti helyén hagyták meg. Nem sikerült eldönteni Újszeged sorsát. Kijelentette a város, hogy ezen túl is ártérül fog szolgálni a terület, s erre való tekintettel a vasútnak 200 öles ártéri hídja legyen, hogy ott a felduzzadó vizek lefolyhassanak. A vasút részéről jelezték, hogy mindez mellőzendő, mert Újszeged nem maradhat meg ártérnek. (A vasútnak ez egy újabb hidat jelentett volna a vasúti nyomvonalon, mely az építési költségeit növelte volna – RM). A bécsi igazgatóság – attól tartva, hogy a város álláspontja fog érvényesülni – megfenyegette a szegedi tanácsot, hogy Magyarországnál (ma Kanjiža, Szerbia) építi meg a hidat. Elkéseredésében a város vezetése kérvényt írt a császárhoz, hogy mégis Szegednél valósuljon meg az áthidalás. A végső megoldás 1855-ben született meg, amikor a kormány Szegednél adott engedélyt a Tisza-híd megépítésére, az

újszegedi ártéri híd ötletét pedig elvetette. (Azaz ebben is az akkori nagyvállalat érdekeit vette figyelembe.)” [2]

De baj volt a szegedi oldalon is:



5. kép: A Budapest – Szeged - temesvári vasút korabeli szegedi nyomvonalváltozatai [1]

„Az első elképzelések szerint a vasút kettészelte volna Szegedet: a széles budai országúton (a mai Kossuth Lajos sugárúton) kívánták bevezetni a síneket a központba. A környékeliek nyomban tiltakozni kezdtek, mert „a vonatok a futkosó gyermekeket könnyen elgázolhatják, s a mozdonyból kihulló sziporkák a házakat felgyújthatják”. Elégedetlenségük miatt egy másik terv is készült, amely szerint a mai Kálvária sugárúton érkeztek volna a belvárosba a szerelvények. A mérnökök a pályának Temesvár felé történő továbbvezetését is vizsgálni kezdték. Ennek megvalósítása előtt egy igen szeszélyes természeti akadály: maga a Tisza állt. Már ekkor felmerült a gondolat, hogy a vasutat egy Szeged térségében építendő hídon kell átvezetni a folyó felett. Az első tervek értelmében az akkor még álló szegedi vár északi falaira és bástyáira vezették volna fel a síneket, a híd pedig a vár Tisza-parti falához támaszkodott volna.” [3]

Érdekes, hogy a városközponti vonalvezetést a Múgyetem „leporolta” és új formában előadta, ahogyan a 14. képen látszik. Ekkor ugyanis egyszerre teljesül két jó alapelv: legyen a pálya minél „egyenesebb”, a pályaudvar legyen minél közelebb a városközpontozhoz.

A fentiekén túl az döntötte el a nyomvonalat, hogy hol tudott területet biztosítani ingyen a város. Így került ez a vasútvonal a mai helyére, amely az előbbi rajzon a 3. jelű változat.

Az első pályaudvar sem a mai Nagyállomás helyén épült, hanem a várostól messze a mai Rendező-pályaudvar területén, mert a végleges építés helyszínén nem tudtak megegyezni a szükséges földterület áraban, illetve akkor még nem tudták, hogy

melyik nyomvonal lesz a végleges a Tisza másik oldalán. A Rendező-pályaudvari ideiglenes állomás volt az utolsó olyan pont, ahonnan még mindkét irányban lehetett folytatni a pályát.

Áy Zoltán úr szerint: *„Mindenképpen közel akarták hozni a belvároshoz az állomást, mivel kikövezett utak még nem voltak, sem közvilágítás, és a kezdeti években gyakran éjszaka érkeztek meg Szegedre a vonatok. Nehéz volt bejutni a központba, bérkocsit fogadtak, ami esőben a sárral, máskor a porral küzdött.”* Azaz: kövezett utcát pótoltak vasúttal.

Mindenképpen közelebb kellett jönni az állomással, ezért a vágányt a városközpont felé kellett fordítani, mint ahogyan ma is van. A Tisza mellett ki kellett hagyni annyi helyet, hogy a Tiszáig beférjen egy negyed kör, amellyel a vasút ráfordul a Tiszára. Így maradt ki a mai Tisza-pályaudvar helye a vágányok és a Tisza között. A régi térképek szerint ez is vízzel járt terület volt, ágakkal, erekkel.

Mivel a vasúti híd alatt el kellett férni a hajóknak, a hidat magasra kellett tenni, de igazodtak természetesen az akkori legmagasabb vízszinthez és az akkori hajóméretekhez. Időközben természetesen mindkettő egyre nagyobb lett.

A vonat azonban csak nagyon kis emelkedésű/lejtésű pályán tud a „fellegekbe” emelkedni, ezért magas töltést kellett földből építeni a híd két oldalára. Erre a töltésre kellett kényszerből megépíteni a mai Nagyállomást, és ezért érkeznek Szegedre a vonatok az első emelet magasságában.

„Fél évvel a határidő előtt, 1858. december 2-án Albrecht főherceg átadta a Habsburg Birodalom legszebb, és minden tekintetben legmodernebb hídját (a szegedi vasúti hidat – RM), Európa műszaki egyetemein pedig oktatni kezdték a hídépítés szegedi modelljét.” [3] Hiszen az építkezésen a korszak legkorszerűbb építőipari technológiáit alkalmazták. A világon itt alkalmaztak először keszont és szegecselet. A munkahelyet annak idején a technikai újdonságokat kedvelő Jókai Mór is bejárta. Lényegesnek tartom megemlíteni, hogy a híd tervezője és építője egy 27 éves francia mérnök volt.

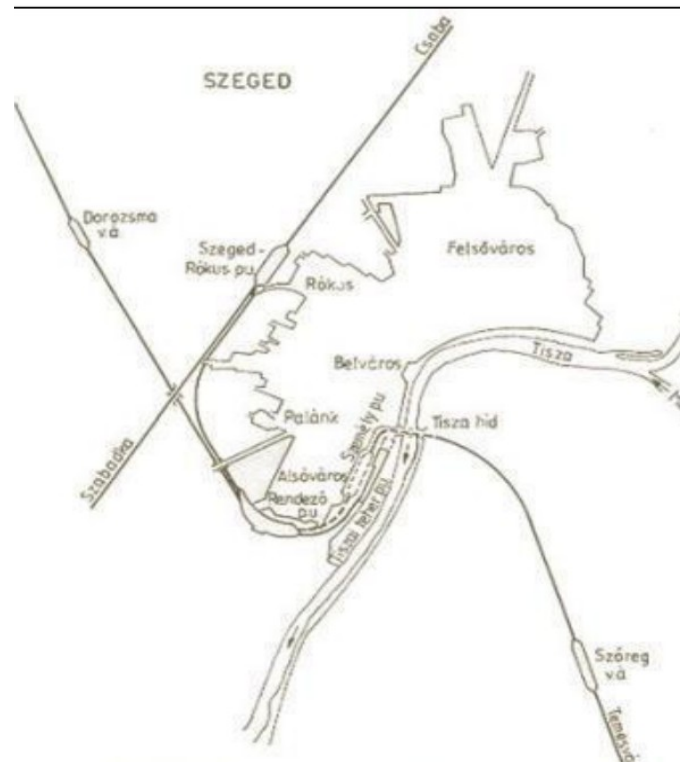
Nehogy azt higgye azonban bárki, hogy ez meghatotta az akkori szegedieket! Alig készült el a nagy mű, már mondogatni kezdték:

„Szegeden is van ilyen kívánság (t.i. a Nagyállomás kihelyezése a mai helyéről – RM): „ki kell helyezni a Szeged – Tisza pályaudvart és a személypályaudvartól Újszegedre vezető vonalat, sőt magát a személypályaudvart is, mert ezek a pályaudvarok és a (vasúti - RM) Tisza-hídra vezető magas töltés elcsúfítják a várost és elzárják az Alsóvárost a Tiszától.” Sőt: „... útjában állnak a város fejlődésének”. [5]

Miből állt Szeged vasúti hálózata az első világháború előtt?

„Szegeden két vasúttársaság ... fővonalait egymástól teljesen függetlenül építették meg, úgy egymástól, valamint a város központjától távol fekvő külön-külön

állomással." Az egyik a mai Nagyállomás a Budapest-temesvári vonalon, a másik pedig Szeged Rókus-pályaudvar a Nagyvárad-fiumei vonalon.



6. kép: A város vasúti fővonalai a XIX. század második felében

Az előbbi képen felül látszik a Szeged felirat. A vasúti fővonalaink ezt „X” alakban veszik közre. A Szabadka és Csaba feliratú vonal a Nagyvárad-fiumei vasútvonal, melynek állomása Szeged-Rókus pályaudvar. A másik vonalon olvasható a Dorozsma v. á. felirat. Ez pedig a Budapest – Szeged - temesvári vonal, mely két félkörrel kikerüli Szeged déli alját, metszi a Tiszát, majd Szóreg vasútállomáson át elmegy Temesvárra. Ennek állomásai Rendező és a Személypályaudvar feliratúak.

„A Dél-alföldi vasúthálózat kiépülésének első lépcsője az Osztrák (–Magyar) Államvasút-Társaság (ÁVT) által megépített és 1854-ben átadott Félegyháza – Szeged vonalszakasz volt. Ezt követte az 1857/58-ban kiépült Szeged – Temesvár kapcsolat a Tiszán átvezető vasúti híddal, amely korának kiemelkedő színvonalú műszaki létesítménye volt. Az Alföld-Fiumei Vasúttársaság által épített Bácsalmás – Szabadka – Szeged vasútvonal 1870-ben kapcsolódott Szeged Rókus pályaudvarhoz, és Szeged térségében keresztezte az ÁVT vonalát, az ún. "osztrák híddal". Ekkor építették meg az építési engedélyben előírt Rókus és a Nagyállomás közötti összekötő vonalat, a mely a két vasúttársaság hálózata között biztosított kapcsolatot. A XIX. század végére gyakorlatilag teljesen kiépült a magyar vasúthálózat. **Ekkor Szegednek közvetlen összeköttetése volt Temesvárral, Nagyváraddal, Béccsel, Pozsonnyal, illetve Orsovánál, és Bajánál a Dunával, valamint Fiuménél a Földközi-tengerrel.** [7]

Ma ez a kapcsolatrendszer nincs, csodálkozunk hát azon, hogy Szeged fejlődése megakadt?

A második világháború legnagyobb szegedi áldozata a vasúti híd és ezzel Szeged vasúthálózata

„A város a trianoni határok miatti perifériára került. A vasúti Tisza-híd megszűnése tovább rontotta a helyzetet, és a személypályaudvar: - a Budapest – Cegléd - Kiskunfélegyháza – Szeged (140 sz. vasútvonal), a Szeged – Hódmezővásárhely – Békéscsaba (– Kötegyán oh.) (135/128. sz. vasútvonalak) - és a Szeged – Rösztke (135. sz. vasútvonal) vonalnak végállomása lett.” [7]

„Korábbi jelentőségét elveszítve 1944 óta fejállomásként működik, a felvételi épülettől a végpont felé pár száz méterrel földkúppal érnek véget a vágányok. A régi híd felé vezető vasút nyomvonala már beépült, ennek újra felélesztése városszerkezeti okok miatt sem lehetséges. A vasúti tranzitforgalom a Szeged közelében elvágott vasúti kapcsolatok miatt, áthelyeződött a Budapest - Kelebia illetve a Budapest - Békéscsaba - Lökösháza vasútvonalra.” [12]

Ez a lehető legsúlyosabb helyzet, ami egy város életében előfordulhat. Hiszen Szeged vasúti szempontból két nemzetközi vasútvonal közé került, egy gyakorlatilag légtüres térbe, egy fekete lyukba. Tovább súlyosítja a helyzetet az a döntés, amely szerint a kínai finanszírozású Budapest és Belgrád közötti vasút is elkerüli majd Szegedet, hiszen Kelebia felé fog menni!

Valahogyan ebből ki kellene tudnunk mászni.

A vasúti híd felrobbantása után ez a vonal elszakadt, a Nagyállomás fejállomás, azaz vasúti végállomás lett, a hozzá vezető vasútvonal pedig egy vasúti zsákutca. Ezen helyzet megpecsételte Szeged sorsát! Vasút nélkül ma nincs fejlődés!

Mi volt a Trianon utáni kor két elismert mérnökének a véleménye a szegedi vasúti hídról?

Róluk van szó:

Koren Emil, a Magyar Államvasutak igazgatója (1885-1972).

Pálfy-Budinszky Endre, városi főmérnök (1902-1968).

1934-ben és 1938-ban már a szakemberek véleménye is kezdett kritikussá válni:
„A (vasúti - RM) hidat meg kellene erősíteni (a nagyobb súlyú vasúti kocsik megjelenése miatt – RM), vagy át kellene építenünk. A megerősítés a különleges szerkezet miatt nem gazdaságos. Az átépítés ugyancsak a különleges szerkezet miatt csakis egy teljesen új hídból állhatna új pillérekkel. A régi hídból tehát semmit sem lehetne felhasználni az új hídhoz. Ha már egy új hidat építenénk, azt a hajózás miatt sokkal magasabbra kellene építeni (valószínűen az időközben megemelkedett árvízi szint és a nagyobb hajók miatt – RM): tehát a pályaszint nemcsak a hídra vezető nyílt vonalon, hanem, ha a híd a mai helyén maradna, a személypályaudvaron is. Ez

óriási átalakításokat és nagy költségeket vonna maga után. **A hidat tehát máshová kellene építeni. Ennek az új hídnak a helyéül önként kínálgatik a rendező pályaudvartól Kiskundorozsmáig terjedő egyenes szakasz vonalnak a meghosszabbítása,** esetleg ettől való némi eltéréssel. Ezen a helyen a Tisza áthidalásának nem volna lényegesebb akadályá."

„Elgondolásom szerint a személypályaudvar ebben az esetben fejjállomás volna a jelenlegi helyén, ... , később körülbelül a Liliom utcáig , sőt a József főherceg térig el lehetne vele menni, ahol a polgári iskolai tanárképző ... , a női klinika, ... , a gyermekklinika épületei már most is díszes és Szegedhez méltó keretet adnának az előtérnek."

„Egy új vasúti híd építésénél felszabadulna a jelenlegi vasúti híd s azt a sokkal kisebb igénybevételű jelentő közúti kocsis és gyalogos-m esetleg villamos vasúti forgalom céljaira lehetni még hosszú évtizedeken át felhasználni." [5]

Majdnem szó szerint ugyanez a vélemény 1938-ban:

„A jelenlegi vasúti híd teherbírása a mai terhelési viszonyoknak nem felel meg, azon nehezebb típusú mozdonyok közlekedése nincs megengedve. amiért is ezt előbb-utóbb át kell építeni. Ekkor azonban a hajózás érdekére való tekintettel a pályaszintet is emelni kellene, ami jóformán új híd építését jelentené. Mivel pedig a híd után következő vasúti töltés vágánykanyarulati viszonyai is olyanok, hogy a mai 90 km-es vonatsebesség és nagy tengelytávolságú kocsik mellett egyenesen veszélyes pontjai a pályának, erősen problematikus, hogy **az új vasúti hidat a régi helyén építsék-e meg?** A vasúti hídnak a személypályaudvarhoz való közelsége vonta maga után, hogy azt magas töltésen kellett megépíteni s ezért annak további bővítése, valamint szigetperonokkal való ellátása rendkívül nagy költségbe fog kerülni. Ezen okok miatt tehát **nem lenne célszerű az új hidat a jelenlegi helyén építeni, sokkal inkább célszerűnek látszik egy Boszorkánysziget környéki elrendezést megvalósítása. ...**

Szeged személypályaudvara ebben az esetben fejjállomássá válna és a felvételi épületet egészen a József főherceg-térig lehetne behozni, (Dr. Péter László: Szeged utcanevei szerint ez a tér az orvosi egyetem kiskörúti gazdasági épületének közelében volt.) ami az utazóközönség nagy kényelmét jelentené. A felszabaduló vasúti híd pedig a közúti forgalom céljaira szolgálhatna. ... **Előreláthatólag új vasúti vonalak létesítésére is szükség lesz. Így honvédelmi, gazdasági és vasútüzemi szempontok kívánatossá teszik Szeged-Rókus és Dorozsma állomások összekötését,** ami már egy ma is meglévő iparvágány felhasználásával aránylag könnyen megtörténhet." [4]

Miközben a világ elismerte és ma is elismeri a várost újjáépítő mérnökök teljesítményét, a korabeli vezető vasúti mérnök éles kritikát fogalmazott meg [5]:

„Szeged úgy vasúti, mint vízi közlekedés szempontjából két fővonal metszéspontjában épült, és pedig vasúti szempontból a Budapest – temesvári és a Nagyvárad – fiumei vasúti vonalnak a metszéspontjában, vízi közlekedés terén pedig a Maros torkolatánál."

Szerinte „300.000 lakóság elegendő egy városnak egy központi pályaudvar.” Ezt részben magyarázza a két magánépítető, a sokban ellenérdekelt két tőkés társaság, üzleti érdeke. Ma is érdekes lehet az, hogy a korabeli Város vezetése nem tudta érvényre juttatni a város érdekét.

Azt azonban már nehezen bocsátotta meg Koren vasútigazgató úr a várost újjáépítő Lechneréknek, hogy az 1879-es árvíz utáni újjáépítési „... Lechner-féle városszabályozási terv ... egy szóval sem emlékezik meg a vasutakról.” Továbbá:

„... a királyi biztosság ... nem használta ki azt a soha vissza nem térő szomorú, de ebből a szempontból kedvező alkalmat, amidőn t. i. a Tisza valósággal leradírozta Szegedet, amidőn tehát mód és alkalom lett volna arra, hogy a vasutak építésénél elkövetett ... hibákat helyrehozzák, mert hiszen akkor pénz erre nem volt, de legalább olyan városszabályozási tervet készítettek volna, hogy a vasutaknak módjuk lett volna esetleg évtizedek múlva fokozatosan átépíteni, áthelyezni vasúti hálózatukat és pályaudvaraikat.”

Valószínűnek tartom azt, hogy Koren igazgató úrnak igaza van. Ma elképzelhetetlen lenne egy városfejlesztési tervet a vasút nélkül kiadni! Ez ma durva hibának számítana. Azért is igaza lehet, mert a szegedi vasútállomások ügye minden általam megtalált fejlesztési tervben, elképzelésben központi téma. **Szinte minden tervezőnek volt ötlete arra, hogy hány állomása legyen Szegednek és azok hol legyenek.**

A rombolás. A városfejlesztést „segítő” rombolás?

„Az amerikai-brit, majd a szovjet gépek ... romboló tevékenységükkel a német csapatok Balkánról való visszavonulását kívánták megbénítani. Augusztus 24-én a csehországi olajfinomítók ellen repülő kötelékből 70-80 gép kivált, és a műemlék jellegű szegedi vasúti híd lerombolására indult. Augusztus 29-én érte a legsúlyosabb légitámadás Szeged térségét. **A teher- és a rendező pályaudvarra mintegy 400 bombát vetettek.** Szeptember 2-án a híd egy része a Tiszába zuhant. Október elején a visszavonuló németek aláaknázták a szegedi vasúti híd maradványait, nehogy az érkező szovjetek üzembe helyezhessék a kulcsfontosságú műtárgyat 1944. október 9-én ... jött az utasítás a robbantás előrehozataláról ... Az utasítás nem német, hanem magyar katonai hatóságoktól érkezett, Kecskeméten keresztül Budapestről. Két egymást követő, fülsiketítő robbantás rázta meg a várost ... a 86 éves híd végleg meghalt” [3]

„A régi híd lerombolása – bármennyire szomorú tény is önmagában – mai szemléletünk szerint valóban kedvező adottságként értékelhető, mint ahogy az 1879-es árvíz is – roppant gazdasági kár árán – a korszerű városszerkezet és városfejlesztés alapját teremtette meg.” [8]

Élünk vagy visszaélünk ma ezzel a lehetőséggel?

És mégis?

„A vasúti hídnak a régi helyen történő megépítését városszerkezeti, városfejlesztési, árvízvédelmi és légoltalmi szempontból is megengedhetetlenek tartjuk. A régi vasúti híd a városközpont közvetlen szomszédságában épült, ezáltal a természetes irányú fejlesztést lehetetlenné tette, holott egy folyóparti város fejlesztése a folyó vonalát kell, hogy kövesse.” [8]

Csatolt – valószínűleg minisztériumi - szakvélemény:

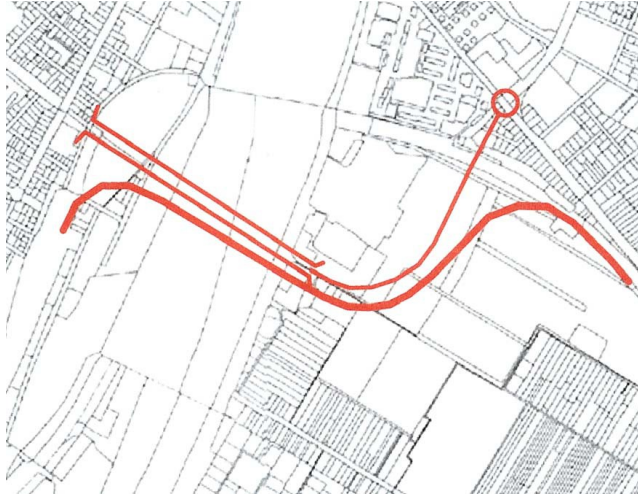
„A Tisza-átkeléssel kapcsolatban változatlanul az az álláspontunk, amit az 1957. évi közlekedésfejlesztési tanulmányunkban is határozottan leszögeztünk, hogy az új Tisza-hídat a Boszorkány-sziget táján kell megépíteni, és a jelenlegi híd helyét, amely árvízvédelmi szempontból sem kedvező, fel kell hagyni.” [8]

A régi vasúti híd helyének elvetése elég rendszer-szemleges. A vélemények nagyon különböző politikai rendszerek ellenére jelentették ki ugyanazt!

„Ha megvizsgáljuk az elmúlt 100-150 év hídépítéseit a világban, a közös közúti-vasúti hidak száma viszonylagosan alacsony. A kétféle közlekedési rendszer igényeinek összehangolása nehézségeket okoz, így az ilyen szerkezeteket csak indokolt esetben építettek. A közösökös számok problémát vet fel. (A magyar közmondás szerint: közös lónak túrók a háta! – RM) A kétféle közlekedési rendszer terhelése, vonalvezetési igényei eltérőek, ezeket összhangba kell hozni. Általában nehézséget okoz a hídfők kialakítása, a közlekedési rendszerek szétválasztása. Fenntartás, üzemeltetés szempontjából is adódhatnak nehézségek.

Magyarországon jelenleg 2 db közös közúti-vasúti híd létezik. A bajai Türr István Duna-hídat a háború utáni újjáépítéskor már úgy alakították ki, hogy az egynyomú, váltakozó irányú közúti forgalom később konzolokra kerülhessen. Az egyvágányú vasúti forgalom a főtartók között középen halad. A Kiskörei Tisza-híd elavult szerkezete váltakozó irányú egynyomú forgalmat tesz lehetővé 20 km/óra sebességkorlátozással.” [7]

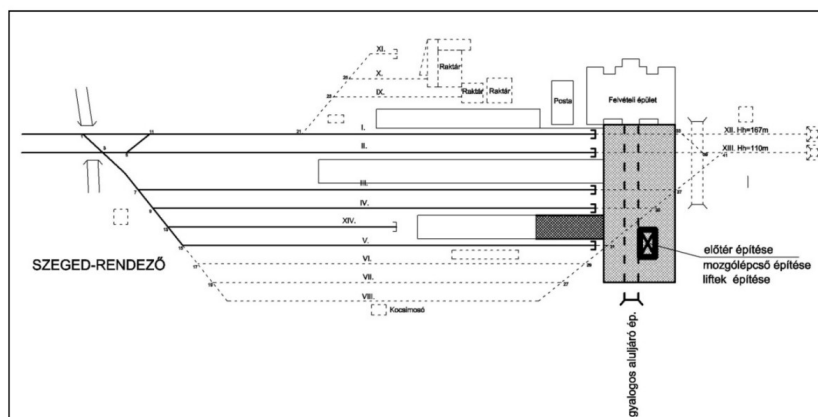
„A közút- és vasúthálózat területén elindult fejlesztések általában kedvező irányúak, a jövőben is folytathatók. További komplex vizsgálatot igényel a feltétlenül megépítendő közúti Déli híddal együtt tervezett vasúti híd. A magasan vezetett vasút mindkét hídfőben leértékelheti a városszerkezeti szempontból értékes területeket.” [6] Tájékvédelem? Városeresztés?



7. kép: A 7-8 m magasan vezetett vasútvonal [6]

Itt a várostervező azt teszi szóvá, hogy át kellene még egyszer gondolni a Déli-híd közös közúti-vasúti hídként való építését, mivel Szeged belvárosában nem túl jól mutat a 7-8 m magasan vezetett vasút. Egy másik városrendező a tervezett híd előtti és utáni vasúti kanyarok területeket értéktelenebbekre feldaraboló hatását nehezményezi. Többen voltak, akik a híd újszegedi hídfőjét követő „könyököt” kifogásolta. Szerintük a Nagykörút azért nem kör alakú ezen a tájon, mert helyet kellett szorítani egy mai multinak, egy áruháznak.

Mindezek után vissza akarják állítani azt a 6. ábra szerinti helyzetet, állapotot, amiről híres elődeink megállapították, nyilatkozták azt, hogy nem jó? Sőt, ha korábban kicsi volt a vasúti híd és a Nagyállomás közti távolság, akkor mit mondunk arra, hogy a tervezett megoldás szerint ez a táv még kb. 400 m-rel rövidül? A régi vasúti híd a mai Pathológia Intézet helyén volt, a tervezett Déli-híd pedig 400 m-rel közelebb a Nagyállomáshoz, az Oldal utca és a Kertész utca vonalában. [7]



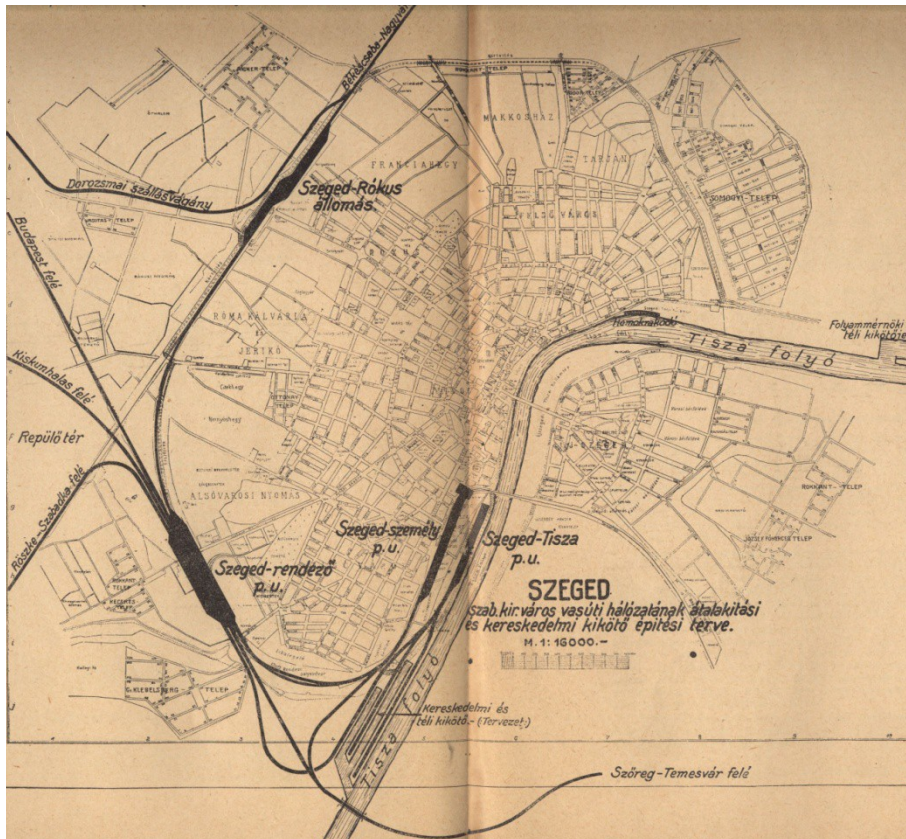
8. kép: A személypályaudvar átalakítása

A képen látható az, hogy a mai Nagyállomás épület – melynek itteni neve: felvételi épület – elől elmegy a Rendező pályaudvar felé a vágánymező, mintha még inkább az állomás végére csúszna az állomásépület.

Hol akartak hidat építeni elődeink?

Ezt láthatjuk az alábbi néhány nem régi térképen is, melyet Takács Máté volt szegedi főépítész úr gyűjteményéből vettem át [1], [6] és [11]:

A hidakat a könnyebb észrevehetőség miatt karikával vettük körül.



9. kép: Az **1934**-es vasúti elképzelés [5]

Látható:

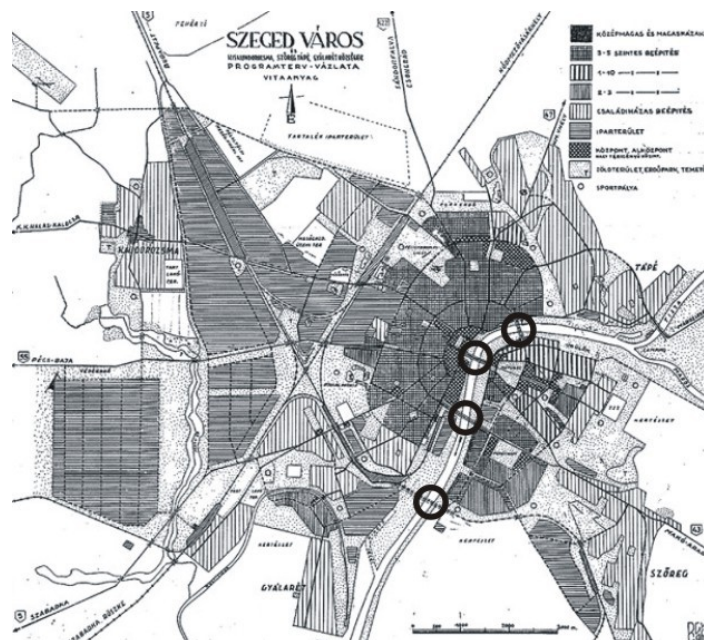
- Nincs közúti híd a Nagykörút vonalában.
- Önálló vasúti híd van a Boszorkány–szigetnél.
- A Nagyállomást meghagyja fejállomásnak, de a végét bentebb viszi, a Nagykörúton belülré, szinte a régi vasúti híd vonaláig.
- A Rókusi-pályaudvart összekötötte a dorozsmai állomással, azaz a budapesti fővonallal.
- Új nagy rendező állomást javasol a meglévőtől északra.
- Nagyban épít a hajózásra, összekapcsolja a hajózást a vasúttal. Érdekes szinte végig az, hogy miközben mindenki látta a szegedi hajózás elhalását a vasútra, majd a közútra való áttérőldés miatt, mégis mindig számolnak a vízi szállítással. Ez ma is így van, csak ahogyan távolodunk az időben, úgy a vízi szállítás szükségességének megfogalmazása egyre sejtelmesebbé válik.



10. kép: Tervezett városszerkezet **1952.**

Látható:

- Nincs közúti híd a Nagykörút vonalában.
- A közúti és a vasúti híd két külön híd a Boszorkány-szigetnél, egymás mellett.
- Megszűnik a Nagyállomás, csak a Rókus-pályaudvar létezik, ennek érdekében a budapesti vasútvonalat bevezették volna Rókusra.



11.kép: Az **1963.** évi fejlesztési program

Látható:

- A Déli-híd közúti híd a Nagykörút vonalában.
- A Boszorkány-szigetnél külön vasúti híd van.
- A Nagyállomás fejállomás, mint ma.

- Építeni akart egy új vasútállomást a Rendező pályaudvar fölött, majdnem, mint a 9. képen.



12. kép: Az **1970**-es térszerkezet

Látható:

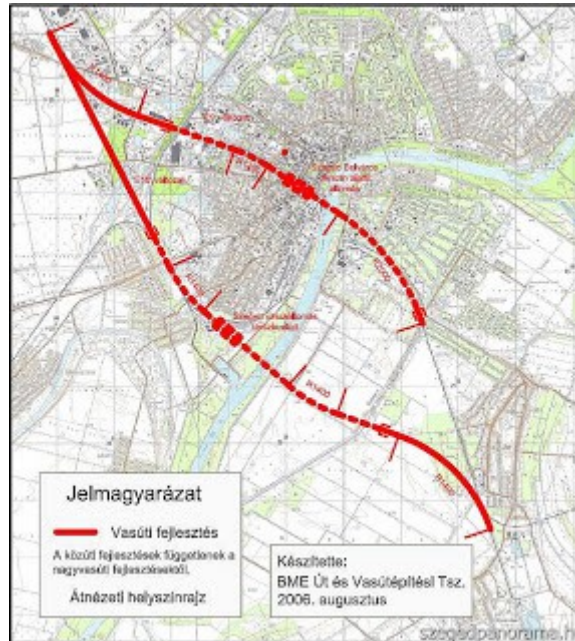
- közúti híd a Nagykörút vonalában
- vasúti híd a Boszorkány-szigetnél,
- a mai vasútállomások változatlanok.



13. kép: BME Út és Vasútépítési Tanszék **1990**.

Látható:

- A Déli-híd közúti híd.
- A Boszorkány-szigetnél külön vasúti híd van.
- A Nagyállomás fejállomás, mint ma.



14. kép: BME Út és Vasútépítési Tanszék, **2006.**

Két vonalváltozat látható:

- Az alsó, a már ismert Boszorkány-szigeti vasúti hidas megoldás és egy különlegesség a felső vonal:
- vasúti alagút a város alatt, híd nélkül, Dóm alatti vasútállomással, álomszép vonalvezetéssel.



15. kép: A **2010**-ben érvényes településszerkezeti terv

Látható:

- közúti híd a Nagykörút vonalában
- vasúti híd a Boszorkány-szigetnél,
- a mai vasútállomások változatlanok.

Nem tudom, hogy vannak-e ezeken kívül még más városrendezési tervek és így azt sem tudom, hogy azoknak mi a tartalma, de a látottak alapján két következtetés levonható.

A tervezett Déli-hídra erősen kiható tények:

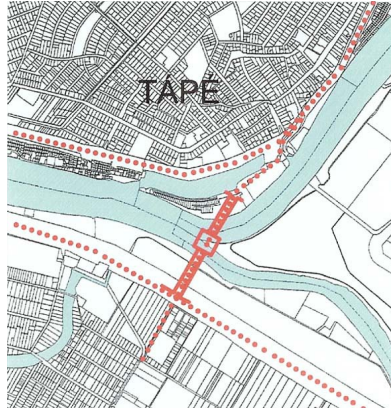
- **majdnem mindegyik városrendezési elképzelésben benne van a Boszorkány-szigetet átszelő, különálló vasúti híd!**
- **Nincs nyugvóponton ezekben a dokumentumokban a pályaudvarok ügye.**

Végül érdekességként említem meg azt, hogy az eddigi hidak mellett szinte mindig előbukkantak Szeged térségében a gyalogos hidak. Merő fantáziálásnak tűnhet, de a szép szolnoki gyalogos híd után ár nem nevezhetők az erre vonatkozó szegedi elképzelések naivnak.



16. kép: A szép szolnoki gyalogoshíd képe. Érdemes bízni a fantáziában!

Szegedi jellegzetesség az, hogy a Kiskörútnak az újszegedi oldalon nincs megfelelő utca. Ide csak gyalogos hidak jöhetnek ezért szóba, de azoknak az újszegedi hálózatba kapcsolása is problémás. Nekem tetszik a Tisza-Maros torkolatba elképzelt gyalogos-kerékpáros kishíd, kilátóval [11]:



17. kép: gyalogos-kerékpáros híd, kilátóval a Maros-torkolatban

A korabeli szegedi hajózásról

A hídtervezés szempontjából csak az érdekes, hogy fog-e alatta hajó járni vagy sem. Ha igen, akkor magasabbra kell emelni a hidat, hogy a nagy víz fölött is elférjen a híd alatt a hajó. Ha viszont nincs, akkor alacsonyabban lehet építeni. Valószínűen az építési költségben is van különbség!

Szegednek valamikor csodálatos hajózása volt, nem szabad azonban elfelejteni: abban a világban út helyett csak sár és por volt, vasút pedig sehol.

[10] szerint:

„A gazdasági élet a 90-es években (1790-RM) annyira fellendült, hogy a gabona szállítását a hajók már nem győzik, s Vedres István Szeged főmérnöke ekkor veti fel a Duna-Tisza csatorna gondolatát”, és a szegedi vár gabonatarházzá való átalakítását.”

[9] szerint:

A szállítási igényeket „... Szegeden a XIX. sz. első évtizedeiben, amikor országos utak még kiépítetlenek voltak és a vasút csak gondolatokban fogalmazódott meg, elsősorban a hajózás, a vízi út, nevezetesen a Tisza és a Maros elégítette ki ...

1858-ban a Maroson is megindult a gőzhajózás. Utasszállító gőzösök indultak Szegedről Aradra minden szerdán és szombaton délben, Aradról Szegedre minden kedden és pénteken reggel. Az 1850-es évek közepén ... A Magyar Néplap szegedi tudósítója azt írta: „Van itt sürgés-forgás a szőke Tiszán, melynek sima tükre a számtalan hajó miatt alig látszik.”

*„1860-as évektől ... a szegedi és nagybecskereki kereskedők ... Mozgalmat indítottak gőzhajózási társaság létesítésére, ... Neve: „Szegedi Gőzhajózási Társaság” volt. ... Alakult 1867-ben. Bár a hajók, a „Klauzál” és a „Szeged”, el is készültek, azonban a társaság már 1872-ben beszüntette működését. A felszámolás alatt lévő társaság hajóit Zsótér János és társai vásárolták meg, ... a hajózási üzemet tovább folytatni. **A társaság azonban fuvarkereslet és megfelelő mennyiségű tőke hiánya miatt nem volt életképes. Ezért a gőzösöket eladták 1876-ban...**”*

"A szegedi hajózás 1850-1870-es évekbeli fejlődését a következő összefoglaló adatok szemléltetik: 1854-ben gőzhajón 7 099 utas érkezett Szegedre és 4 225 távozott. Gőzhajón 64 800 mázsa teher érkezett és 122 243 mázsát szállítottak el. A következő évben a behozatal 214 636 mázsa, a kivitel pedig 334 078 mázsa volt. Ebben az évben a hídnyitások alkalmával Szegeden átment 228 hajó. Ezekből a sőt szállító hajók rakománya 520 000 mázsa volt. A szállított áruféleségek között fontos szerepet játszott a gabona, elsősorban a búza.

A tűzi- és épületfán kívül majdnem mindegyik folyónak megvolt a maga sajátos forgalmi tárgya, amely az általa közvetített áruforgalmat jellemezte: a Tiszát és a Marost elsősorban a gabona és a só.

Az 1865-ös év hajóforgalmi adata a következőket mutatják. A Tiszán érkezett és elindult hajók száma 47 929, hordképességük 21 408 378 q volt. Ugyanez a két számadat a Maroson: 117 949, illetve 44 416 220. Ha figyelembe vesszük azt, hogy a Duna mellékfolyóin és csatornáin összesen 108 337 volt az érkezett és elindult hajók száma 92 295 250 q hordképességgel, akkor látható, hogy a Tisza és a Maros a Duna mellékfolyói közül számottevő áruforgalmat bonyolított le.

Nem érdektelen ugyanezen év adatai alapján megemlíteni a Tiszán és a Maroson lebonyolódott gabonaforgalom adatait. A két folyón Szegedre érkezett és innen elszállított mennyiség 8 985 815 q volt. ... ugyanebben az évben a Dunán és mellékfolyóin összesen 23 409 576 q gabonát szállítottak."

„Az 1880-asévek elején **hanyatlást mutat** a hajózás, kivált a szegediek magánhajózása. Megfogyott Szegeden a hajósgazdák, hajósok, elsősorban a hajók száma. ... 1880-ban Szegeden, ahol azelőtt egy-egy nagy hajósgazdának száz hajója is volt, összesen sem találtak már 100 hajót. ... összesen 84-et vettek számba, míg 1890-re számuk 54-re apadt."

„A nagy cég, mint a Dunagőzhajózási Társaság még ezekben az években is szép eredményekkel dicsekedhetett. A lóvontatású hajózás a századforduló tájáig élt.”
„Utaltunk arra, hogy a tiszai áruszállítás nagy része a gabonaféleségekből került ki. Ezek szállítása éltette és tartotta fenn a hajóforgalmat. A századfordulóra és a XX. század első évtizedére azonban **a forgalom jelentős része átterelődött a kétségkívül korszerűbb és gyorsabb vasútra**. 1911-re a tiszai gabonaforgalom csaknem teljesen megszűnt."

A malomipar ugyanis annyira kifejlődött Szegeden, hogy az ide áramlott gabona egy részét nem szállították tovább, hanem azt a malmok feldolgozták. A fennmaradó mennyiség szállítása viszont vasúton történt. 1912-ben már csak két hajótulajdonos volt Szegeden; egy-egy hajóval. A két hajó hordképessége 80 tonna volt."

Ugyanez történt a szénnel is, szenet erőművekben árammá alakították és a villanyáramot továbbították a nagy tömegű szén helyett.

[5] szerint:

„A szegedi hajózás adatai 1925-1932 között.” „... a személyforgalom csekély, de a teherforgalom elég jelentékeny. A feladás általában jóval nagyobb, mint a vasúton Szeged-Tiszán és Szegedrókuson feladott áruk mennyisége együttvéve. ... **A hajón érkezett áruk mennyisége már jóval kevesebb, mint a vasúton érkezettek.** ... (ugyanis – RM) a hajón feladott áruknak – főleg a gabonának – egy része vasúton érkezett ... s úgy lett hajóra átrakva.”

Vegyük észre: volt hajózás,

- **ha volt áru, melyet szállítani kellett, lehetett,**
- **addig, amíg a vasúti szállítás nem lett olcsóbb. Az olcsóság a döntő szempont.**

Milyen elképzeléseket találtam a szegedi hajózás felélesztésére?

A [8] szerint:

„Szeged „kikötőváros” igényeinek területi biztosítása és szerkezeti hangsúlyozása” (szükséges – RM). „A hajózás előfeltételei azonban **a Tisza csatornázása és a vízlépcsők kiépítése** révén belátható időn belül megteremtődhetnek, s az évszázados múltú kikötőváros vissza fogja kapni egyik legfontosabb és legrégebb szerepkörét. Ha a Tisza nemzetközi víziúttá válik – a KGST keretén belül felvetődött már ez a javaslat – akkor nemcsak a magyarországi észak-déli irányú teherforgalom szempontjából lesz jelentősége, hanem tranzit jelleggel Csehszlovákia és Jugoszlávia közötti viszonylatban is.”

„A vízi közlekedés előfeltételeit a hazai és jugoszláviai **Tisza-csatornázás, vízlépcső** teremtheti meg. A jugoszláviai Újbecsnél tervezett vízlépcső az év 300 napján át – a jegesedési időszak kivételével – a Csongrádnál tervezett duzzasztóműig fog hajóutat biztosítani **1000-1350 tonnás tengerjáró hajók** részére is.”

„A Dél-Alföldi régió legjelentősebb vízi útvonala **lehet a Tisza**, a Kárpát-medence második legnagyobb folyója. Jelenleg a Tisza Záhonyig hajózható, viszont problémát jelent Csongrád-Kisköre szakaszon az alacsony merülési mélység, itt nem biztosított a kívánt 2,5 méter.” [12]

„A Tisza és a Maros folyók, mint vízi utak a város éltető elemei voltak évszázadokon keresztül. **Előbbi a vasúti közlekedés, majd a közúti szállítás terjedése a XX. sz. közepére visszaszorította a vízi személy- és teherszállítást.**” [13]

Elfogadjuk, megértjük, vagy elbizonytalanítunk?

„A környezetet kevésbé szennyező vízi közlekedés napjainkban fölértékelődik, **versenyképessé tétele azonban igen költséges fejlesztést igényel: kikötők építése közúti-vasúti kapcsolatokkal, mederkotrás, -szabályozás, vízlépcső építése Csongrádnál, járműpark beszerzése.**” [13]

Van valaki, aki lenyilatkozza ezen feltételek valamikori teljesülését a hídtervezőnek?

„A szegedi országos közforgalmú kereskedelmi medencés kikötő első üteme a 70-es években elkészült. Vasúti kapcsolattal rendelkezik, ideiglenes közúti megközelítése Klebelsberg telep lakóterületét zavarja, ezért a forgalom növelésének feltétele az összekötő út megépítése a Szabadkai útig (az önkormányzat az engedélyezési terveket elkészítette). A kikötő medencéje szükség esetén az iparvágánnyal párhuzamosan a jelenlegi kétszeresére bővíthető. A Boszorkánysziget elején a kő- és homokrakodónál ideiglenes engedéllyel működő teherkikötőt a környezet jelentős zavarása miatt meg kell szüntetni.” [13]

Ez a szegedi kikötő talán még hajót sem látott. Érdeemes lenne közismertté tenni ezen kikötő építés előtt készült gazdaságossági számítását. Jellemző, hogy bejáratát maga a Tisza torlaszolja el, tömi be. Ez egy holt tőke. Ezt még bővíteni akarja valaki?

Néhány kérdés, melyet még a hídtervezés előtt érdemes lett volna tisztázni a megbízónak, mert ennek eldöntése nem hídmérnöki feladat:

- **Lesz-e hajózás a Tiszán?**
- **Lesz-e a hajózás gazdaságosságához elegendő szállítási feladat, kellő mennyiségű tömegáru?**
- **Csatornázva lesz-e a Tisza?**
- **Megépül-e a csongrádi vízlépcső?**

Ezeket szükség lenne tisztázni, mert különben nem lehet eldönteni azt, hogy kell-e biztosítani a híd alatt a hajózási úrszelvényt. Ha van hajózás, akkor a hajóknak el kell férni a híd alatt és a hidat jól ki kell emelni a Tisza fölé. Ha viszont nem lesz hajózás, akkor nem kell hajózási úrszelvény, és a hidat lentebb is meg lehet építeni.

Sőt, ekkor még a hídpillérek száma is növelhető, miáltal az áthidalandó táv rövidülne. Ezek pedig bizonyára olcsóbb hidat eredményeznének.

[7] szerint

„Az új híd a Tisza folyó 272,350 km szelvényébe kerül, a víziút IV. osztályba tartozik. A hajózási úrszelvény szélessége 50 m, magassága 7,00 m.”

„Fontosabb vízszintek a szegedi vízmércén (173,600 km) elérhető adatokból számítva:

- *HNV (hajózási nagyvíz): 80,00 mBf*
- *MÁSZ (mértékadó árvízszint): 83,39 mBf*
- *LNV (legnagyobb víz): 83,77 mBf”*





Egy folyót – itt vízi utat – valamely alábbi osztályba sorolják az alábbi rendelet szerint.

A víziutak osztályba sorolása

A víziút neve	A hajózható szakasz hossza, folyamkilométer	A szakasz hossza (km), illetve a vízfelület területe (km ²)	A víziút osztálya
1. Duna (nemzetközi víziút)	1812-1641	171	VI/B
2. Duna (nemzetközi víziút)	1641-1433	208	VI/C
3. Mosoni-Duna	14-2	12	III
4. Mosoni-Duna	2-0	2	VI/B
5. Szentendrei-Duna	32-0	32	IV
6. Ráckevei-Duna	58-0	58	III
7. Sió-csatorna	121-23	98	IV/időszakosan ³²
8. Sió-csatorna	23-0	23	IV
9. Dráva	198-70	128	II
10. Tisza	685-612	73	I
11. Tisza	612-544	68	III
12. Tisza	544-403	141	III
13. Tisza	403-254	149	II
14. Tisza	254-160	94	IV
15. Bodrog	51-0	51	III

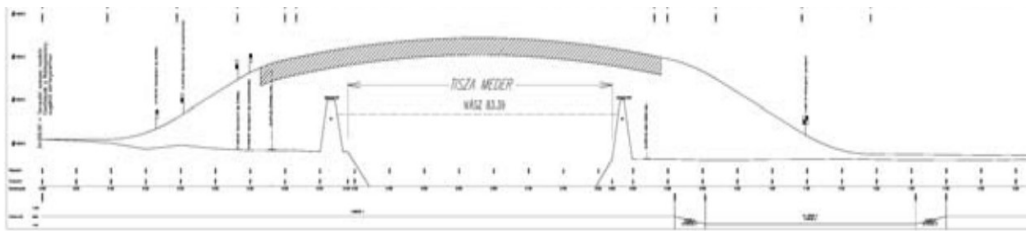
Érdekes, hogy a 272 km sz. szerint a Tisza hidat tartalmazó szakasza a táblázat 13. sorába esik, így osztálya: II. Tehát nem IV, ahogy a hivatkozott anyag tartalmazza. Ez azonban nem mindegy, hiszen a híd alatt szabadon hagyandó tér mérete ettől függ, amint a következő táblázatban látható:

A hajózásra alkalmas természetes, illetve mesterséges felszíni víz osztályba sorolásához alapul szolgáló hajó, illetve tolt kötelék méretei

A víziút osztálya	A víziúton közlekedtethető hajók, illetve tolt kötelékek ábrázolása ³³	Magányos géphajó				Tolt kötelék			
		Hosszúság, m	Szélesség, m	Merülés, m	Hordképesség, tonna	Hosszúság, m	Szélesség, m	Merülés, m	Hordképesség, tonna
		40	5	1,4	200	-	-	-	-
I		57	7,5	1,6	500	-	-	-	-
II		70	8,2	2	650-1000	-	-	-	-
V		85	9,5	2,5	1000-1500	85	9,5	2,5	1500

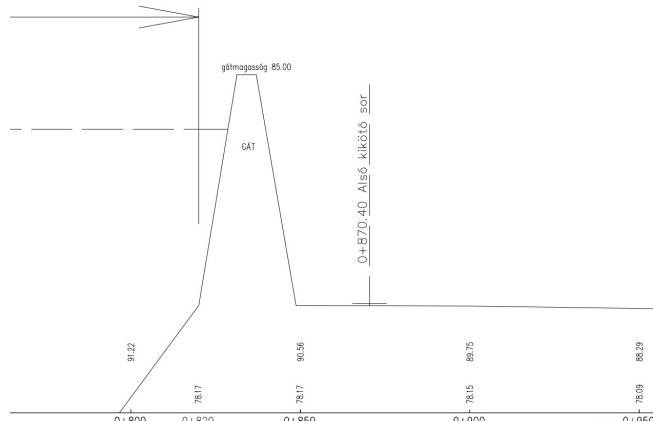
A II. osztályban 550 t-s, míg a IV-ben 1000-1500 tonna hordképességű hajók járhatnak.

A tervezett Déli-híd megvalósulása esetén egy múdomb épül Szegeden [7]:



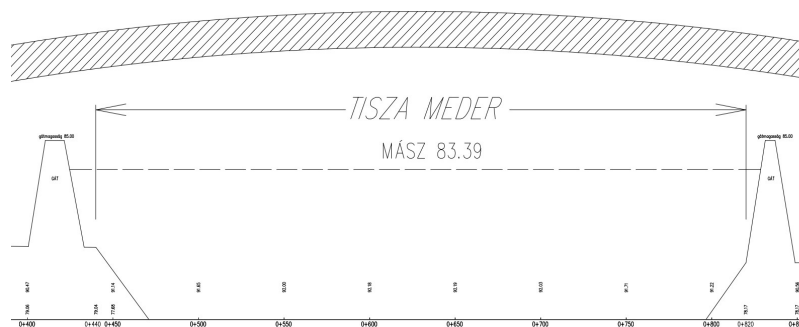
18. kép: a Déli-híd magassági vonalvezetése

A képen látszik a híd alatti két árvédelmi töltés. Közelebbről megnézve:



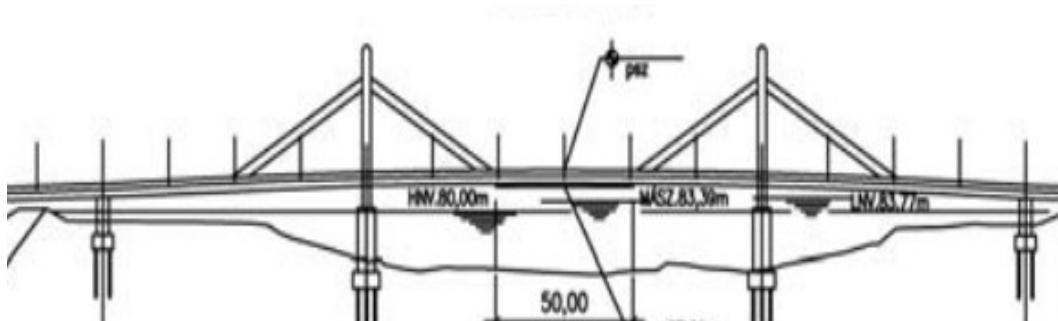
19. kép: Az újszegedi oldali árvédelmi töltés és környezete

Az újszegedi oldali terepszint 78 m magasság körüli, a gát teteje 85 méter magasságban van, tehát a 7 m-rel a terep fölött!



20. kép: A tervezett híd közepe

A híd domború részének legmagasabb pontja 92,20 m magasságban van, azaz 7 m-rel az árvíz elleni védtöltés magassága fölött és 14 m-rel az újszegedi terepszint fölött!



21. kép: A Déli-híd egy lehetséges oldalnézete

Láthatók az alátámasztók, a pillérek és a pillértávolságok:

$96+144+96= 336$ m, de a három helyett négy közzel $336/4= 84$ m lenne a pillértáv. Olcsóbb lenne így a híd?

A pénzről, a vonalhúzogató hálózatfejlesztés helyett

Ma nagy a kísértés sokakban, hogy a fantasztikusabbnál fantasztikusabb hálózatfejlesztési javaslatot terjesszenek elő, egy-egy szép vonal behúzásával, semennyit sem törődve annak gazdaságosságával, megtérülésével. Nem volt ez mindig így! Régen is nagyon fontos volt annak vizsgálata, hogy megtérül-e az építése, a fenntartása egy vonalnak. Ha igen, és még profit is jelentkezett, akkor elindult a folyamat, egyébként pedig nem!

[3] szerint:

„... a Pozsonyban székelő rendi országgyűlés ... megalkotta 1836. évi XXV. törvénycikket, hazánk első vasúti törvényét. A jogszabály megnevezte a legsürgetőbbben kiépítendő vasútvonalakat, összesen tizenháromat. A Pest-Bécs és a Pest-Debrecen útirányra alapozta elgondolásait a bécsi Rothschild bankházra támaszkodó pesti nagykereskedő, Sztányi Ullmann Móric, amikor megalapította a „Magyar Központi Vasúttársaság” nevű céget. A budai Helytartótanács 1844-ben szerződést kötött Ullmann vállalatával ...”

*„A Párizsban működő „Société générale de credit nobilier” **érdekkörébe tartozó francia, belga, német és osztrák bankárok** 200 millió frankot kitevő tőkével megalapították a „Kaiserliche und Königliche Privilegierte Österreichische Staatseisenbahn Gesellschaft” (STEG) nevű céget.*

... a nyugat-európai pénzvilág fejei ... mozgolódní kezdtek: mesés haszon reményében azonnal élni kívántak a nem mindennapi lehetőséggel. A részvénytársaság (az Osztrák Államvasút – RM) 80 millió forintért megvásárolta a kincstári tulajdont képező Marchegg - Szeged pályát és az építés alatt álló Szeged – Temesvár vonalat, valamint 211 ezer holdnyi fában és ércben gazdag földet a Bánságban.

A kormány 5 év adómentességet biztosított a STEG-nek és engedélyezte a gépek, kazánok, mozdonyok, vagonok és műszerek vámmentes behozatalát.”

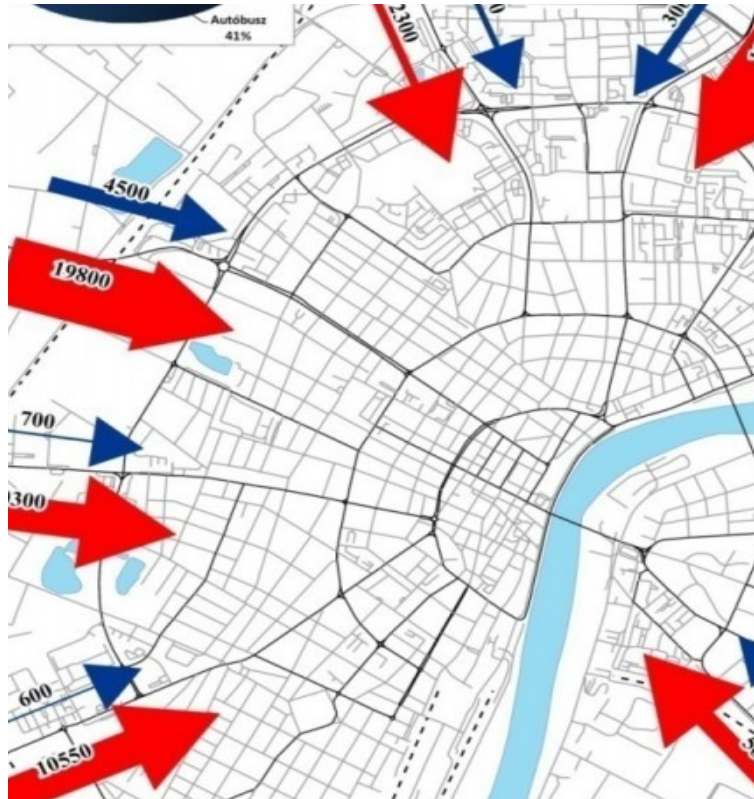
Az Osztrák Délkeleti Államvasút már 1854-ben építeni kezdte Szeged és Temesvár között a vasutat. Az állam célja a Déli-Kárpátokban lévő **bányavidék elérése** volt. Hatalmas nehézségekkel járt ugyanis a kitermelt ásványok nyugat felé szállítása: szekerekkel hordták a bányakincseket az Al-Duna partjára és vízi úton vitték tovább. A megrakott hajók azonban folyásiránnyal szemben közlekedtek, ami nagyon megrágította a fuvarozást. Hamar belátták Bécsben, hogy a problémát a vasúti közlekedés megindításával lehet **leghatékonyabban** megoldani. Pénz, nagyon sok pénz, lehet vonalakat húzogatni a pénzre tekintet nélkül, csak nem érdemes.

Vizsgálta a tervezés megbízója azt, hogy

- van-e annyi szállítandó áru a Tisza völgyében, hogy itt ma érdemes lenne hajózásra vállalkozni?
- Szeged valamint Arad és Temesvár közötti gazdasági kapcsolat sajnos ma szinte nulla, melynek következménye az a sokatmondó tény, hogy „Arad és Temesvár felé nincs semmilyen közforgalmú közlekedés, se vonat, se autóbusz (a Temesvári repülőtér jelenleg elérhetetlen).” [12] Van-e annyi szállítandó áru, személy, hogy megérje feléleszteni, fenntartani a Budapest - Szeged-temesvári vasutat?
- Van-e annyi szállítandó áru, személy, hogy megérje feléleszteni, fenntartani a Szeged – Szabadka – bajai vasutat?
- Lefölözi-e Szeged –Arad - Temesvár között elkészült M43 autópálya ezen városok közötti szállítási feladatot? Marad itt még feladata ezek után a vasútnak is?
- Érdemes-e a busszal már jól megoldott feladatot tram-trainnal kiváltani Szeged és Hódmezővásárhely, illetve Szeged és Makó között?

Az előbbi vizsgálatok, elemzések, meggondolások nem hídtervezési feladatok. Csak ezek átgondolása után tudjuk megmondani a Déli-híd hidas szaktervezőjének azt, hogy mi menjen át a hídon, azaz milyen sávok, pályák legyenek a hídon, mi legyen a híd keresztmetszete!

Jó lenne-e az Szegednek, ha a Déli-híd szegedi hídfőjébe kerülne a Mars térről a buszpályaudvar?



22. kép: A Szegedre közúton belépő napi utasok száma (utas/nap)
A piros nyíl a személygépkocsival, míg a kék az autóbusszal érkezők napi száma irányonként.

A kiváló ábrán a kék színű nyilakat és a melléjük írt számokat javasolom figyelembe venni. Ezek együtt ugyanis azt adják meg, hogy milyen irányból hány utas érkezik naponta autóbusszal. Az érkezőket két csoportba rendeztem. Az egyikbe azokat, akik északról, észak-keletről érkeznek városunkba. A másik csoportot a délről, dél-keletről érkezők adják.

északról	3000 utas/nap,
észak-nyugatról:	1600 utas/nap,
nyugatról:	4500 utas/nap,
	<u>700 utas/nap.</u>
együtt:	9800 utas/nap
dél-nyugatról:	600 utas/nap,
dél-keletről:	<u>2500 utas/nap.</u>
együtt:	3100 utas/nap.

A ma a Mars téren lévő autóbusz pályaudvar két helyen lehet. Vagy észak-nyugaton (a Rókusi-pályaudvar mellett), vagy dél-keleten (a Déli-híd szegedi hídfőjében). A kedvezőbb helyszín kiválasztási szempontjának javasolom azt figyelembe venni, hogy mikor gázol át a teljes városon a lehető legkevesebb busz.

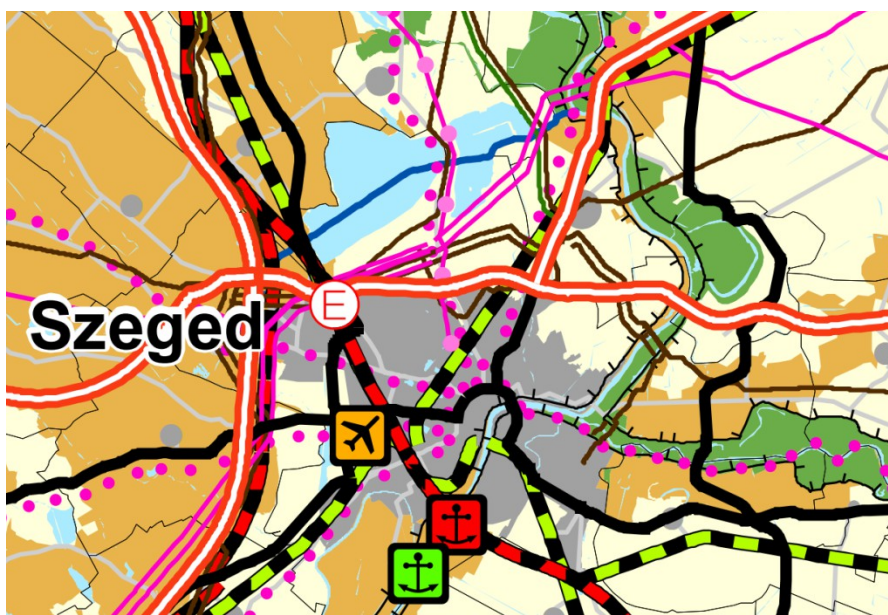
A Város most a Déli-híd mellé akarja telepíteni a buszpályaudvart, ezzel eléri azt, hogy 9800 utas fog naponta értelmetlenül várost nézni. Buszaik átgázolni a városon.

Mi van az OTrT-ben?

Az OTrT egy magyar törvény, teljes neve: 2003. évi XXVI. törvény az Országos Területrendezési Tervről. Tartalmazza Magyarország legfontosabb infrastruktúráit, így az autópályákat, gyorsforgalmi utakat, vasúti fővonalakat is. A törvényt a Parlament 5 évente frissíti, leporolja, követni próbálja az élet változásait. A következő kép a törvény térképes mellékletének Szeged térségét láttató része.

„Az Országos Területrendezési Terv utolsó módosítása során sikerült elérni, hogy belekerült a tervbe Szegednél új közös közúti-vasúti híd építése amellet, hogy délebbre vasúti híd is szerepel a Tervben.” [14]

A tény az, hogy a Boszorkány-sziget átszelő vasútvonal és annak hídja már korábban bekerült és bent is maradt a törvényben.



23. kép: Az ország legfontosabb infrastrukturális elemei Szeged térségében

ORSZÁGOS JELENTŐSÉGŰ MŰSZAKI INFRASTRUKTÚRA- HÁLÓZATOK ÉS EGYEDI ÉPÍTMÉNYEK

Országos jelentőségű közlekedési hálózatok és egyedi építmények

— Gyorsforgalmi út

— Főút

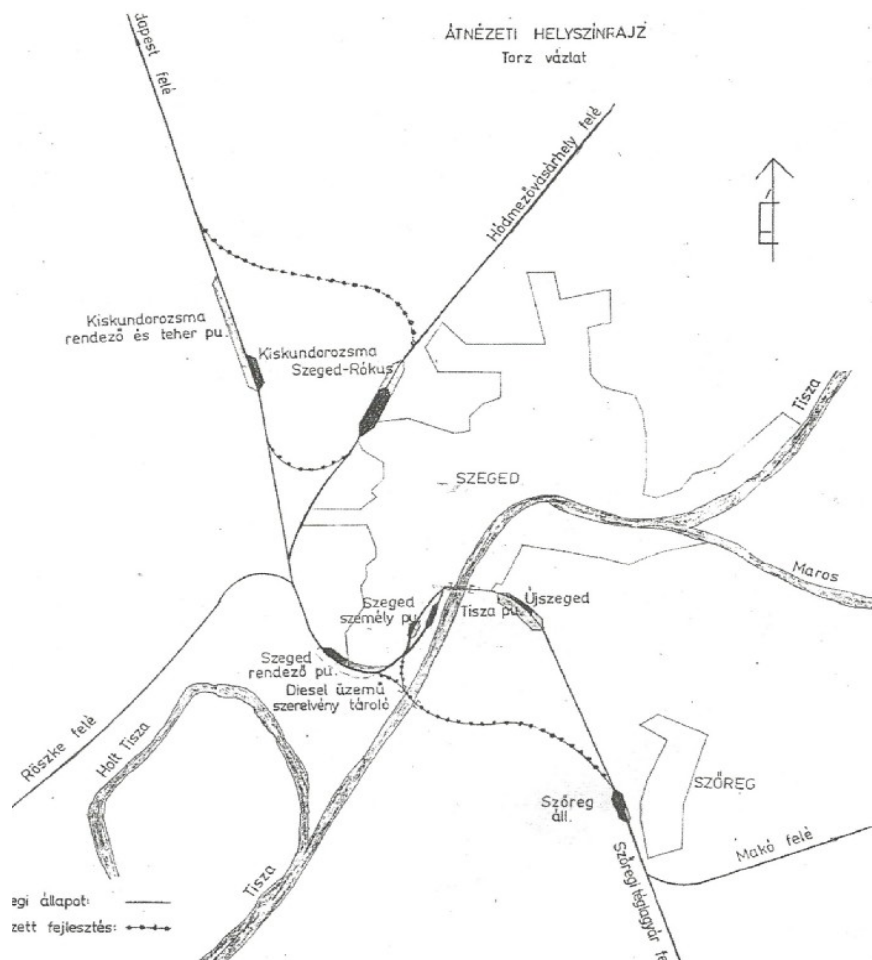
— Nagy sebességű vasútvonal

— Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya

A fentebbi jelmagyarázat fekete-piros jelű vonala a vasút vonala, mely Szegedtől dél-nyugatra metszi a Tiszát.

A javaslatom lényege (a fentiekre tekintettel)

1. Közúti hidat építeni – vasút nélkül - a Nagykörút folytatásában. Nem kellene bevezetni Szeged belvárosába a nemzetközi vasúti teherforgalmat, közvetlenül a klinikai és az egyetemi fejlesztési területek mellé.
2. Külön vasúti hidat építeni a Boszorkány-szigetet átszelve.
3. A mai Nagyállomás maradjon meg fejállomásnak. Környezetének rendezésére tettem javaslatot az alábbi írásomban:
http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Indohaz_ter-varoskapu.pdf
4. Vasúti kapcsolatot kiépíteni az alábbi ábra szerint a budapesti vasútvonal (Kiskundorozsma) és a Rókusi-pályaudvar kapcsolataként. Ahogyan ezt pl. [6] is írja: „... a Budapest – Szeged vasútvonalat össze kell kötni a Hódmezővásárhely – Békéscsaba vonallal.”
5. Az autóbusz pályaudvart a Rókusi-pályaudvar mellé telepíteni, ahogyan azt már a korábbi dolgozatomban is javasoltam:
<http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/buszpalyaudvar-3.pdf>
6. Fel kell hagyni azzal a kényszeres, torzító fejlesztéssel, melynek egyetlen elve, szempontja: a mikor mire van pénz. Helyette az időtálló gondolatokat kellene megvalósítani.



23. kép: Szeged javasolt vasúti hálózata Engi József mérnök úr szerint

Szeged, 2015. szeptember 10.

A felhasznált szakirodalom:

- [1] Magyar várostörténeti atlasz 3. Szeged, 2014.
- [2] Áy Zoltán: Ívek a Tisza felett, 2009.
- [3] Áy Zoltán: Visszatekintés a Szeged-Temesvár vasútvonal százötven éves történetére, 2007.
- [4] Dr. Pálffy-Budinszky Endre (városi főmérnök): Szeged fontosabb városépítési kérdései, 1938.
- [5] Koren Emil (MÁV mérnök-főfelügyelő): Szeged város vasúti-, vízi- és légiközlekedésének kérdései a városrendezéssel kapcsolatban, 1934.
- [6] Szeged megyei jogú város fejlesztési koncepciója
T.T.T. Városépítő Település-, Magas és Mélyépítés Tervező Bt 2007.
http://www.szegedvaros.hu/letoelthet-anyagok/cat_view/302-varosfejlesztes.html?start=20
- [7] „Szeged – Makó elővárosi közösségi közlekedés vizsgálata 2012.
KÖZLEKEDÉS –PRO-URBE - V-PLAN – UVATERV - UNITEF KONZORCIUM”
- [8] Pálffy-Budinszky Endre: Szeged programtervezete, 1964.
- [9] Kristó Gyula: Szeged története 3/1. kötet, 1983.
- [10] Pálffy-Budinszky Endre: Szeged szabad királyi város városfejlesztési programja, 1941.
- [11] Szeged megyei jogú város integrált városfejlesztési stratégiája
II. A város egészére vonatkozó helyzetértékelés, 2008.
- [12] Szeged vonzáskörzeti közlekedésfejlesztési terve.
Nagytávú koncepció.
Közlekedésfejlesztési programalkotás, 2012.”
KÖZLEKEDÉS - PRO-URBE - V-PLAN – UVATERV - UNITEF KONZORCIUM
- [13] A város egészére vonatkozó egészére vonatkozó helyzetértékelés, 2008.
- [14] Szeged Megyei Jogú Város
2. számú Integrált Területi Beruházási programcsomagja
Közlekedésfejlesztés, 2014.
- [15] Országos Területrendezési Terv (OTrT), 2013.
http://www.terport.hu/webfm_send/4209