

## Szemponatok a szegedi Déli-hídhöz

dr. Rigó Mihály  
ny. mérnök

Egyik bakot fej, másik rostát tart alája.

### A kényszeres fejlesztés

Állítom: a hídépítés kényszerpályára tett, kényszerpályán járó beruházás, mivel nem műszaki okból terveznek közös vasúti és közúti használatú hidat, hanem a pénzhiány kényszere miatt.

Annak tipikus példáját láthatják a szegediek, amikor a pénzhiány drágít! A drágítás ráadásul kétszeres!

Mintha ismétlődne a történelem: hiszen a szegedi hídépítésben ma is mértékadó a vasút, a Tisza és a szállítási feladat léte.

A mostani írásom rövid, szinte csak egy felsorolás, mert nem akarom magamat ismételtetni. Jelen írásom szerves része a „Porlód vagy inkább Szeged?” című dolgozatomnak, mely a Szeged folyóirat 2016. májusi számában jelent meg, annak mintegy összefoglalva a 4. pontját. Tandi Lajos főszerkesztő úr az írásomat vitairatnak minősítette. Még a vita elején szeretnék műszaki jellegű dolgokat is a vitázók asztalára tenni.

### A helyek, ahol az érdeklődők részletesebb leírást találhatnak

<http://static1.architectforum.hu/files2012/n00/02/89/21/deli-hid-.pdf>

<http://epiteszforum.hu/tram-train-szeged-mako-kozott>

<http://epiteszforum.hu/hol-lehetne-a-buszpalyaudvar-szegeden>

<http://epiteszforum.hu/a-szegedi-indohaz-ter>

<http://static1.architectforum.hu/files2012/n00/02/94/20/indohaz-ter-varoskapu-szerk.pdf>

<http://epiteszforum.hu/mindenek-felett-es-elott-szeged-megovasa-az-arviztol>

<http://epiteszforum.hu/szeged-a-hidhianyos-varos>

<http://epiteszforum.hu/az-epito-es-a-rombolo-tisza>

<http://static1.architectforum.hu/files2012/n00/02/91/90/rakpart.pdf>

<http://static1.architectforum.hu/files2012/n00/03/35/37/rogo-mihaly-a-tisza-es-arvizei.pdf>

<http://epiteszforum.hu/szemben-vedres-elveivel>

### A téves finanszírozási modell téves műszaki megoldáshoz vezet

A képlet egyszerű: a hídhöz pénz kell, mely nem áll a város rendelkezésére, emiatt társfinanszírozókat kell bevonni. Itt lehet kisiklani, mint ahogyan ki is siklottunk!

Dr. Botka László polgármester úr szerint Szegednek elegendő lenne egy kb. 12 milliárd Ft-ra becsült építési költségű közúti híd, helyette azonban **kénytelen** egy 36 milliárdost építeni.

Hogyan jutottunk el idáig?

Mivel nincs ennyi pénz, behívták társfinanszírozónak az Európai Uniót. Ennek szó szerint nagyon nagy az ára, mivel a pénzt csak feltétellel adja. A feltétele a vasút felrakása a hídra.

De mit ér a vasútvágány, ha az csak a hídon van? A vasutat el kell vinni Szegedtől Makóig, mert a lehetőségek között még ez a legrövidebb, így a legolcsóbb, és még vasútvonalnak nevezhető valami. Ez a rosszul választott társfinanszírozó miatti első drágítás.

Az egykori Szeged-temesvári vasútnak mára már felszedték egyes szakaszait. Emiatt és a nagyobb hossza miatt drágább lenne a makóinál. A Szeged-makói vasútvonal még létezik, de annyira lepusztult, hogy a megszűnés határán van. Lényegében nem felújítani, hanem teljesen újjá kell építeni, mely drasztikusan növeli a híd költségét, 12-ről 36-ra.

#### A téves finanszírozási modell, mint az ok

A helytelenül kiválasztott társfinanszírozó értelmetlen többletköltséget okoz már az építéskor.

Ez azonban még nem minden! Hiszen egy vasútvonal amortizálódik, azaz évtizedekig javíthatni, felújítani, karban kell majd tartani, ami az egyszeri kiadás után évtizedekre szóló újabb kiadást jelent. Az utóbbi az amortizációs költség, melyre az EU egy fillért sem ad! Ez a helytelen társfinanszírozó választás miatti második drágítás.

Rendkívül fontos lenne elmondani a szegedieknek az építési költség mellett az évtizedekig jelentő terhet, a fenntartási, üzemeltetési költséget is.

Nem szabad csak az építési költséget nézni, tudni. Ismerni kell az építési+fenntartási, üzemeltetési költségek összegét is!

Ezek figyelembe vételével, a vasúttal vagy a vasút nélküli híd összköltsége közti különbség még sokkal nagyobb!

Mivel az EU-s pályázat a fenntartásra nem ad pénzt, az a beruházó feladatává válik! De miből?

Rossz példaként előttünk van a szegedi villamoshálózat teljes újjáépítése, villamoskocsik lecserélése. E beruházás legfőbb ellenzői éppen azzal támadták a beruházás ötletét, hogy a városnak nem lesz majd pénze az újak fenntartására.

**Mintha kezdene igazuk lenni!** Nem elég ez a batyu? Még egy púp kell a hatunkra?

A villamosjegy árunk magasak, további emelésük sem húz ki a gödörből, mert az emberek elpártolnak a drága utazási módtól.

Most valóban ezt akarjuk megismételni? Az EU erre nem ad pénzt, a MÁV szegényebb a templom egerénél, a város pedig még ennél is.

Ma furcsa az, hogy a projekt elvtelen támogatói a pénztől függetlenítik magukat! Fittyet hánynak a finanszírozásra, pedig ma mindent a pénz határoz meg.

**Vajon támogatnák-e ekkora elánnal a projektet, ha a többletköltségeket a saját pénztárcájukból kellene kifizetni, mint elmaradt hasznot, elmaradt tőkehozadékot? Az adófizető pénze pedig most sem számít.**

El kellene érni az EU kihagyását és az Állam belépését. Reményt ad az ún. „Modern városok” program, még akkor is, ha ennek nagy része is EU-s pénz. Annak van magyar költségvetési forrása is! Az a gyanúm, hogy a hídepítés finanszírozásának elképzelésekor ezzel nem is számoltak.

**Téves tehát a finanszírozási modell a helytelen társfinanszírozó választása, a magas építési költség és a magas amortizációs költség miatt.**

A téves műszaki megoldás, mint az okozat

Tévedés lenne:

- az új hídra a vasútvonal rakása,
- a makói vasútvonal újjáépítése,
- a Szeged-makói tram-train beállítása, mely a modernség látszatát kelteve alacsonyabb szolgáltatási színvonalat adna, mint a mai autóbuszos kiszolgálás, és végül
- a buszpályaudvar hídfőbe telepítése is!

Ezekről részletesebben írok a dolgozat elején felsorolt helyeken.

Látható, hogy egy rossz döntés miként vonzza magához a helytelen döntések sorozatát. Ezzel pedig olyan kárt okozva, melyet helyrehozni csak nagyon nagy pénzzel és sok idővel lehet majd.

Mikor van szükség útra, hajózható folyóra, hajóra, autópályára, vasútra?

**Akkor, ha van elszállítandó utas és akkor, ha van elszállítandó áru!** Ugyanis a személy- és áruszállítás bevétele, haszna szükséges az építési és a fenntartási, üzemeltetési költségek fedezetére és még kellene egy kis profit is, hogy piaci alapon működjön! Hol van ez itt?

Ha pedig nincs elszállítandó személy, nincs szállítandó áru, akkor fizetőképtelen a vállalkozás, ami maga a csőd.

Sajnos Szeged – Arad – Temesvár között ma szinte semmilyen gazdasági kapcsolat nincs és ezért nincs elszállítandó áru sem!

Szeged és Makó között a személyszállítás tökéletesen megoldható buszokkal. A Budapesti Közlekedési Vállalat ennél jóval nagyobb forgalmú viszonylatot buszozással oldanak meg.

A mai 43 sz. főút az M43 megépültével nagy forgalomtól szabadult meg, mivel a nemzetközi forgalom átment az új autópályára. Van helye a buszok beállításának. Rövid időn belül elektromos buszok várhatók, de szükség esetén a trolibusz sem lehetetlen megoldás. A világban ennél hosszabb troli vonalak is léteznek.

A svédok troli-rendszerű elektromos kamionok beállítását tervezik az autópályáikon. Közúton is lehetnénk úgymond környezetvédők!

Temesvár és Szeged között annyira nincs személyszállítási igény, hogy jelenleg naponta egyetlen autóbusz sem közlekedik a két város között.

Hogy is állunk ma az igényekkel és az igények kiszolgálásával?

Miközben nincs sem elszállítandó személy és áru sem, erre a nulla feladatra van egy kétsávos főutunk és mellette egy óriás kapacitású autópályánk! Természetesen kihasználatlanul.

Logikus ez után az előbbiekkal párhuzamosan beépíteni MÉG EGY hatalmas szállítási kapacitást, a vasutat?

Miért megyünk szembe a józan ésszel? Nem lenne ennek a pénznek ezer értelmesebb helye a városban?

Na és a Tisza?

Amikor nem létezett út és vasút, virult a folyami teherszállítás. Majd a folyami teherszállítást tönkretette a belépő vasúti. Végül a vasútit teszi tönkre nálunk az autópályás teherszállítás.

Természetesen lehet nosztalgizálni, de a szállítási költség és ma már a szállítási idő is, nagy úr! Ábrándozásból pedig nem lehet megélni.

Szeged ebben is elég reménytelen: miután ugyanis a 70-es években a MAHART abbahagyta a tiszai teherhajózást, a szegediek kikötőt építettek a semminek! Szegeden 1988-ban átadták a medencés kikötőt, kikötőt a nem létező teherhajóknak! Azóta sem láttak arra hajót, már a kikötő tiszai bejárata is föliszapolódott, aminek kikotrásához pénzt kellett koldulnunk.

Kidobott pénz, holt tőke. A pénzpazarlás emlékműve, melynek arra kellene a szegedieket figyelmeztetni, hogy nehogy létrehozzanak még egy hasonlót, mondjuk egy értelmetlen vasútvonal képében.

**A frissen elkészített állami, Nemzeti Közlekedési Stratégia, még meg sem említi a tiszai hajózást!**

Kivétel lehet persze a sétahajókázás! Ezt sem halljuk meg, ezt sem értjük meg?

Azt sem lehet tudni, hogy kell-e ehhez a fantomhajózáshoz mondjuk a csongrádi vízlépcső, vagy a Duna-Tisza-csatorna? Ha véletlenül a „zöldek” hozzájárulnak, ki finanszírozná ezeket? Nem beszélve a kikötők újjáépítéséről, mely szintén nem két fillér.

Az ELI-hez olyan nagy tömegű áru fog érkezni, vagy dolgozók ezrei, hogy ahhoz autópályák és vasutak kellenének? Nem hiszem!

Mennyi is az a 12 milliárd Ft?

Nagyon sok pénz!

Dzsudzsák Balázs, a ma legjobb magyar focista, ára 2,3 milliárd Ft, de pl. Cristiano Ronaldó ára már egymilliárd euró, azaz kb. 300 milliárd Ft. Így a hidunk 5-6 magyar focista árával azonos, de egy portugál világsztár árának viszont csak a huszad része! Nézzünk néhány fővárosi beruházást!

- A budapesti vizes VB 80-90 milliárd Ft-nyi építést jelent. Intő példaként ne felejtsük el, hogy az elfogadása előtt ezt a projektet 8-9 milliárd értékűre becsülték. Ára az elfogadás után kúszott a fellegekbe!
- A Városliget projekt becsült ára 200 milliárd körül lehet.
- A hírhedt 4-es metró elvitt 452 milliárdot!
- A most felújítani kezdett 3-as metró várhatóan 137 milliárdos áru lesz.
- A Lánchíd felújítására 15 milliárdot szánnak.
- 50-be kerülne fővárosi belváros a Liszt Ferenc reptérrel összekötő, tervezett vasúti kapcsolat.
- 25-ért újítják majd fel az Operaházat.
- Le sem merem írni a budapesti olimpia becsült (=elhazudott) költségeit!

**Mivel a fővárosnak a vidékhez képesti túlfejlettsége miatt már nem ad fejlesztési pénzt az EU, kitalálták a szabály kijátszására a budapesti olimpiát. Ez bárhogy is kábítanak bennünket, egyértelműen főváros-fejlesztése, pénzélése! Van itt pénz, ha a fővárosról van szó!**

Ezek mellett áll szerényen a mi 12-ónk! Szinte nem is tétel, mégis évtizedek alatt sem lett belőle semmi! A nemrég elkészült partfal is a lehető legolcsóbb megoldás lett a maga 2 milliárdocskájával. Így fizetgetnek ki bennünket, míg az ellenérdekelt fővárosiak döntenek a vidék pénzéről.

### A szomszédos nagyvárosaink

Szomszédunk Arad 163 ezer lélekkel és Temesvár 300-320 ezerrel. Velük ma szinte nulla a gazdasági kapcsolata Szegednek.

### **Nemrég javasoltam egy konferenciát a szegedi különféle kamaráknak.**

Ezen az érintett önkormányzatok és az egyetemek bevonásával meg lehetett volna tárgyalni az elmozdulás lépéseit, a kapcsolatok, az együttműködés kiépítését.

**Természetesen nem kellett!** Kamaráink jól megélnék a gazdaságélénkítés elősegítése nélkül is, az adószerűen kivetett óriási, kötelező tagdíjakból!

Budapest természetesen felérte ésszel e két város fontosságát, és **lenyúlta Szeged elől ezt a kapcsolatot**, hiszen nemsokára 160 km/órás sebességű vasút fűzi egymáshoz Budapestet Araddal és Temesvárral. Szegednek, tudtommal, még csak véleménye sem volt a jelenségről.

Közben megjelent egy hír:

„Elássa a csatabárdot Temesvár és Arad

Temes és Arad megye szomszédi viszonya – már csak a foci miatt is – sokáig nem volt felhőtlen: **a két megye állandó rivalizálása korábban rendszeresen megmutatkozott, de úgy tűnik, a városvezetők rájöttek arra, hogy jobban járnak, ha összefognak.** Nicolae Robu Temesvár és Gheorghe Falcă Arad polgármestere szerdán aláírt egy megállapodást **egy közös hosszú távú fejlesztési stratégia elkészítéséről, és egy egymillió lakosú metropolisz övezet kialakításáról.**

A dokumentum címe Arad és Temesvár egy közös jövőért, és célja:

- a régió együttműködésének a megalapozása gazdasági és szociális téren;
- egy tudományos és technológiai kutatásokra épülő közös brand kiépítése;
- a lakosság életminőségének, mobilitásának és az infrastruktúrához való hozzáféréseinek javítása;
- az országos költségvetési pénzek közös lehívása;
- közös pályázatok előkészítése a 2021–2027-es költségvetési keret lehívására;
- az Arad-Temesvár metropolisz övezet összehangolt fejlesztési tervének előkészítése.”

[http://foter.ro/cikk/20160803\\_elassa\\_a\\_csatabardot\\_temesvar\\_es\\_arad](http://foter.ro/cikk/20160803_elassa_a_csatabardot_temesvar_es_arad)

Ha egy töredéke valósul meg, már megérte! Lenne Szegednek mihez csatlakozni, de mi beérjük önámításunkkal, gőgünkkel. Ha sokáig így maradunk, nem is fogunk kelleni!

### A Szegedre hátrányos friss vasúthálózati döntések

Határozottan rögzítem ma is: írásom most sem a vasút elleni!

A mellékelt térkép a MÁV fejlesztési elképzeléseit tartalmazza 2022-ig.

Ezt a térképet használom föl a régi szegedi vasúti fővonalak bemutatására, bár maguk a vonalak nincsenek a térképen, de a városok, melyeken egykor áthaladtak, igen.

### **Városunkon a boldogabb időben két vasúti fővonal ment át.**

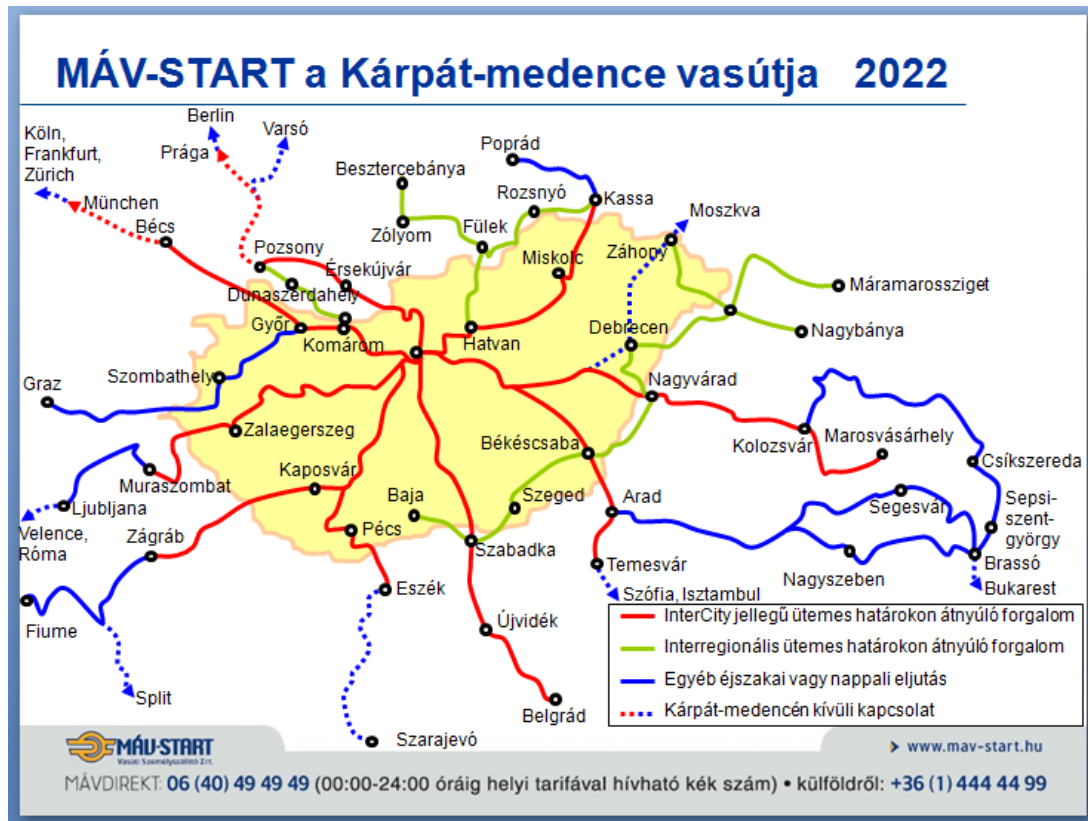
Az egyik a Budapest – Szeged – Temesvár vasútvonal volt. A másik pedig a Nagyvárada – Békéscsaba – Szeged – Szabadka – Eszék vasútvonal volt, az Alföld – Fiumei Vasútvonal névvel.

Két vasút, két gazdával, emiatt két külön vasútállomással. Ez a szegedi vasutas történet lényege.

A fiumei vonal tulajdonosa egy magyar vasúttársaság volt. „A vonal építésének célja az volt, hogy az Alföld terményei közvetlenül, a főváros érintése nélkül, eljuthassanak a fiumei kikötőbe.” Tehát akkor volt mit a vonatra rakni!

„A vasútvonal Szegednél külön szintben keresztezte az Osztrák-Magyar Államvasút-Társaság Pest – Szeged – Temesvár-vonalát, de nem volt közös állomásuk. A mai nagyállomás az Államvasút –Társaságé (tehát osztrák), míg a rókusai állomás az Alföld–Fiumei Vasúté (tehát magyar) volt. Emiatt szükség volt egy 3 km-es összekötő vágányra.”

[https://hu.wikipedia.org/wiki/Alf%C3%B6ld%E2%80%93Fiumei\\_Vas%C3%BAt](https://hu.wikipedia.org/wiki/Alf%C3%B6ld%E2%80%93Fiumei_Vas%C3%BAt)



1. kép: a MÁV 2022-ig szóló fejlesztési elképzelései

<http://slideplayer.hu/slide/2069484/>

<http://slidegur.com/doc/1235985/let%C3%B6lt%C3%A9se---magyar-k%C3%B6zleked%C3%A9s>

**Ma és a jövőben sokkal rosszabb lesz a helyzet, mivel egyetlen vasúti fővonal sem megy át 2022-ig Szegeden!**

Mint az előző térképen látszik, újjáépítették – és ezzel egyetlen vonalra fűzték a vonal nagyvárosait, rákapcsolva közvetlenül Budapestre azokat - a Budapest – Békéscsaba – Arad – Temesvár vonalat! Ez a közelmúlt egyik friss döntése volt! **Budapest lenyúlta Szeged elől Aradot, Temesvárt. Szeged helyett pedig Békéscsabát hozta helyzetbe. A fenti térképen ez egy piros vonal!**

Egyértelmű a térkép alapján az is, hogy a Budapest – Szeged – Arad - Temesvár vonal az előbbinek egy megduplázása lenne, egy szegedi kitérővel. De ugyan miért támogatnák ezt a fővárosi döntéshozók, ha a céljaiknak már az első kiépítés is

tökéletesen megfelel? **Ugyan miért költenének egy újabb vonalra rengeteg pénzt, ha az már nekik semmit sem hozna?**

A közelmúlt Szegedre nézve nagyon káros második vasúti döntése volt a kínai érdekű, a kínai finanszírozású Budapest – belgrádi vasútvonal kiépítésének eldöntése, **de megint Szeged kihagyásával!**

Ez a vasút ugyanis a Budapest – KELEBIA - Szabadka- – Belgrád vonalon fog futni. A fenti térképen ez egy piros vonal! Építésének célja a kínai árukat a román kikötőkből szétteríteni Európában. Megint egy nem óhaj szintű, ún. „területfejlesztő” vasút! Lenne szállítandó áru bőven!

**Ezek után Szeged ott marad két vasúti fővonal KÖZÖTT, a nagy semmi közepén!**

E döntéseket nem az átkosban hozták, hanem 5 éven belül!

A rosszabbnál is rosszabb lehetőségek:

- Szeged vagy nem tudott az érlelődő döntésekről,
- nem akart tudni róluk, mert érezte tehetetlenségét,
- semmit sem tett, mert értelmetlennek látta a vasúti döntéskonzentráció elleni fellépést,
- lépett valamit, de figyelmen kívül hagyták.

**Ehhez talán mégsem kellene egy vasúti hidat építeni Szegeden!**

**Akkor kell utat, vasutat, hidat építeni, amikor arra a szállítási feladat miatt szükség van és kitermeli mind az építési, mind a fenntartási és üzemeltetési költségeit is!**

Ha pedig nincs szállítandó áru és személy sem, akkor a költségeket a területfejlesztő ideológusok fogják majd fizetni? Nem elég intő példának a szegedi villamos-felújítás? Nem holt tőke a medencés kikötő? Az oda benyomott és halott pénz másutt fialt volna.

Hátrányosnak tartom a tram-train (lényegében MÁV vasúton járó villamos-szerű valami) bevetését. Fanatikusaik most Szegeden érezték elérkezettnek az időt, hogy mindenhová tram-traint tegyenek. Még szerencse, hogy annyira visszafogták magukat, hogy a Tisza medrébe nem húztak be egy tram-train vonalat.

Szeged és Makó között ma a buszok mindenütt a települések főutcáin járnak és állnak meg. A buszmegállók szinte a házak kapui előtt vannak. A megállók szükség esetén rugalmasan átrakhatók tetszés szerinti helyekre.

A makói vasútvonal megállóhelyei viszont mindenütt a települések szélén vannak, így a vonatozónak naponta oda és vissza nagy távokat kell megtennie a vasútállomás és a lakása között.

A tram-trainnél összekeverték a kettőt. Lesz ugyanis, ahol a tram-train bemegy a település központjába, de lesz olyan is ahol marad a szélén. Ezért alacsonyabb szolgáltatási színvonalat fog biztosítani egy korszerű autóbuszos kiszolgálásnál.

A tram-train nagyvasúton jár, melyet a nemzetközi tehervasút is használ. Ha Szeged és Makó (Arad) felé beindul majd valamikor a nemzetközi teherszállítás, a tehervonat IS be fog menni azokba a településközpontokban, ahová a tram-train bemegy. Ezeket a településeket súlytani fogják a negatív hatások.

Kihat-e mindez a Déli-híd tervezésére?

A 3. híd építése előtt érdemes lett volna egy tanulmánytervet készíteni, melyben el lehetett volna dönteni: mi megy majd a leendő híd alatt és mi megy majd a hídon.

Szeged valóban tengeri kikötő lesz-e az ennek megfelelő hajókkal, ahogy hajdanán képzelték az akkor is bölcs településfejlesztők? Lesz-e Duna-Tisza csatorna? Lesz-e csongrádi vízlépcső? Lesz-e valamilyen áru a Tisza mentén egyáltalán, melyet hajókázni érdemes?

Végleges vagy ideiglenes lesz-e a mobil partfal? A Juhász Gyula-szobor mellett a Vízügy egy oszlopot állított, melyen bemutatja nekünk, laikusoknak azt a folyamatot, mely szerint a szegedi árvizek egyre magasabban tetőznek. A várost elpusztító Nagyárvíz kisöccse sem lehetne a mai árvizeknek! Milyen lesz Szeged árvíz elleni védelme 50 év múlva? Akkor is tart ég szerelmünk a mobil partfal iránt? Természetes lesz az, hogy a Tisza áradáskor a Múzeum tetejének a magasságában fog folyni?

A híd geometriája ugyanis nagyon függ az előbbi kérdésekre adott válaszoktól!

A hídtervezőnek tudnia kell pl. azt, hogy a híd alatt tengerjáró hajók vagy csak nyári sétahajók járnak majd. Nem mindegy, hogy a hidat fel kell emelni a felhők közé, vagy utcaszinten átvihető az útburkolat a folyó fölött. A Boszporusz-híd vagy a párizsi Szajna-híd a minta?

Nem mindegy ugyanis a pillérek távolsága sem. Minél hosszabb hídtartó kell, annál drágább.

Nem mindegy, hogy mi megy át a hídon? Csak autó vagy a villamos is, esetleg a vasút is. Ezeket nem a hídtervező dönti el! Ezek számára csak bemenő adatok.

Igaz az, hogy majd fejleszti környezete gazdaságát?

Ezek az ún. térségfejlesztői, településfejlesztői mesék.

Nem javított Szeged helyzetén sem az M5, sem az M43 autópálya, csak úgy magától. Nem javított a város helyzetén a medencés kikötő és végül nem javított Alsóváros helyzetén a felújított Nagyállomás az Indóház térrel.

Lehet, hogy a város, a térség fejlődéséhez nem elég egyedül csak az infrastruktúra?

Mit gondoltak a korábbi szegedi fejlesztő mérnökök, milyen tendenciák léteznek?

- Ha valaki megnézi városunk korábbi fejlesztési terveit, akkor láthatja, hogy szinte minden időben két további híd szerepelt a valódi mérnöki elképzelésekben. Egy közúti híd a Nagykörút és a Temesvári krt. között, és egy külön vasúti híd a Boszorkány-sziget mellett, a Budapest – Kiskundorozsma vasút Tiszáig kihosszabbított vonalán. Ezen mehetne az aradi és a temesvári vonat is, ha szükség lesz rá, azaz, amikor építése is és a fenntartása is profittermelő lesz.
- Egy 1933. áprilisi szegedi városfejlesztési konferencián hangzott el egy meglepő javaslat. A konferencia létrehozásában nagy szerepe volt Szeged híres mérnökének Pálffy-Budinszky Endre úrnak, aki ráadásul maga vasúti mérnök is volt, és aki Szeged város főmérnöki posztját is ellátta egykor.

A koncepció megfogalmazója pedig a helyi MÁV egyik vezetője, Koren Emil úr volt, aki akkor a MÁV üzletigazgató helyettese volt, tehát laikusnak nehezen nevezhető! Ne feledjük, hogy 1933-ban még állt a szegedi vasúti híd!

**A javaslat lényege pedig az volt, hogy a meglévő vasúti hídról vegyék le a vasúti pályát! Azaz: a vasút hagyja el a meglévő vasúti hidat!**

A vasúti pálya **egy új vasúti hídon** menjen át! Az új híd helye a Budapest-kiskundorozsmai irány Tisza felé való meghosszabbítása lett volna, mely a Tiszát a Boszorkány-sziget térségében metszette volna.

**Az akkori vasúti szaktekintély tehát az ellen érvelt, amit ma meg akarunk építeni!**



- Tervezik Budapesten kívül, a fővárost délről elkerülő vasúti körgyűrű építését, hasonlóan az autóutas körgyűrűhöz! A neve az M0 mintára a V0 lenne. Célja az, hogy kivigyék végre a fővárosból a vasúti teherforgalmat. Ha mi most vasutat teszünk a Déli-hídra, akkor az előbbi normális tendenciával megyünk szembe, mert nem lehet kizárni azt egykor, hogy a Déli-hídon a klinikák mellett, Szeged belvárosában átmenjen egykor a vasúti nemzetközi teherforgalom.
- A közösködés, a közös közúti-vasúti híd, szinte sehol nem vált be. A magyar közmondás szerint **a közös lónak túros a háta**. A szegedi vasúti-közúti híd pedig a szegedi város is és MÁV-os közösködés lenne. Ez a közösködés a hazai tendenciákkal is szembe megy!  
Érdekességként írom, hogy a szegedi közúti hidat nem támogató az EU Komáromban 33 milliárdot ad egy olyan közúti hídra, amelyet egy vasúti híd MELLÉ fognak építeni. Szegeden is így kellene tenni!  
Igaz, nem illik a képbe a bajai közös, közúti-vasúti híd és a kiskörei hasonló sem, de a tisztesség kedvéért megemlítem. Viszont:

- a komáromi új közúti hidat a meglévő vasúti híd MELLÉ fogják építeni és nem rá.
- A budapesti Lágymányosi (=Rákóczi) hidat a meglévő vasúti híd MELLÉ építették és nem rá.
- Dunaföldváron úgy számolták föl az öszvérséget, hogy leszedték róla a vasutat.
- Tiszaugnál, Tiszafürednél szintén az új közúti híd épült a korábbi közös híd MELLÉ, tehát soha sem rá, sohasem egybe.
- Záhonynál, Tokajnál, Tiszafürednél egymás MELLÉ építették a kétféle hidat és nem egybe De nézzük megyénk példáit!
- A Csongrád - szentesi közúti hidat nem építették egybe a meglévő vasúttal, hanem MELLÉ tették. Ugyanez volt a helyzet Algyőnél és a Makóinál is. Sőt!
- Elődeink külön építették meg Szegeden a vasúti és külön a közúti hidat!

Vajon ennyiszor tévedtek a mérnökök?

### Mi ígértek a politikusok?

Nagyon érdekes a Délmagyarország 2006-ban közreadott gyűjteménye. Pártszíntől függetlenül mindenki (miniszterelnökök, miniszterek, polgármesterek szerepelnek az újság listáján) megígérte a Déli-hidat.

Most ezek közül az aktualitása miatt csak egyet emelek ki:

**„Két nagyobb terv fölött alkudoztunk, az egyik a vasúti híd (...), a másik pedig egy déli közúti híd (...), abban egyetértünk, hogy ezekre szükség van. Ha még kétszer, háromszor meghív a polgármester úr, kapitulálok. (Orbán Viktor, 2002. január 28.)”**

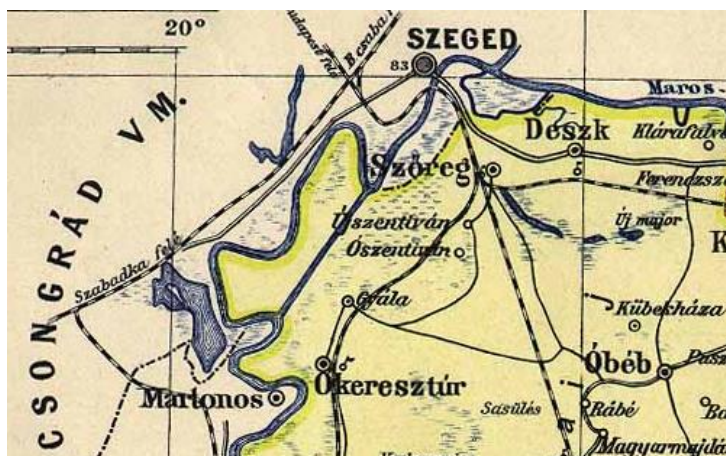
Ezt kellene betartani és semmi bajunk sem lenne!

Valami mégis elcsavarodott és egy huszárvágással egyszer csak megjelent a közös, a vasúti és közúti híd, a torzó! Sajnos úgy tűnik, hogy borzasztó nehéz megszabadulni a torzótól és visszazökkenni a rendes kerékvágásba.

**2002-ig tehát még jó pályán haladtunk! Ki és miért siklatta ki az ügyet? A szegedieknek joguk lenne tudni a rossz döntés kiagyalói és döntéshozói nevét!**

Mi a tényleges városi igény?

A mai Újszeged az 1879-es szegedi nagyárvíz előtt Torontál vármegyéhez, míg Szeged Csongrád vármegyéhez tartozott. A Marostól északra pedig Csanád vármegye feküdt. Újszeged tehát nem tartozott szegedhez, területén a Torontál megyei megyeszékhely Nagybecskerek rendelkezett.



2. kép: A Szegedhez nem tartozó, a Torontál vármegyei Újszeged térképe

[https://hu.wikipedia.org/wiki/Toront%C3%A1l\\_v%C3%A1rmege](https://hu.wikipedia.org/wiki/Toront%C3%A1l_v%C3%A1rmege)

Újszeged a kezdetektől elmaradt Szegedtől.

„... a Tisza és a Maros deltája Szóregtől Vedresházáig, s onnan le a Tiszáig és Marosig, egész Mária Terézia koráig vízállás, mocsár volt, teljesen lakatlan, ... Mária Terézia királynőnk létesítette ott először szegény halászokból a nádgulibás gewehrscheinista községet. ... Egy 1773-ból származó följegyzés szerint 14 háztelekből állt. A hatalmas torkolati mocsárvilág fölött a Város az állandó forgalom biztosítására Vedres István tervei szerint Újszeged és Szóreg között hatalmas fahidat építtetett. Ez volt a százlábú híd, mely 1870-ig állt. Az 1800-as évek elején a városi hatóság igen fontos területnek tartotta Újszegedet, igyekezett az ottani birtokok tulajdonjogát megszerezni. Így keletkezett Újszeged község ... A fejlődés lassú volt, mert a város mint földesúr, a Torontál megye főnhatósága alatt álló községek fejlődését nem támogatta. 1836-ban Újszegeden még mindig csak 13 ház állt. Az egész Újszeged egyetlen utcából álló, Torontál vármegyei piciny település volt, mely a Temesvári országút két oldalán terült el, és az úgynevezett százlábú hídig terjedt. Közigazgatásilag a törökkanizsai járáshoz tartozott.”

„Szeged régi óhaja, hogy a Tisza túlsó partján levő Újszeged község törvényhatóságukhoz csatlakozzon. Újszeged területe kevés kivétellel szegedi polgárok birtokában volt, és e terület külön hatóság alatt állt. Szinte nevetséges körülmény, hogy a saját városi tulajdonban levő népkert területén nem voltunk urak. Itt a nemes vármegye parancsolt.”

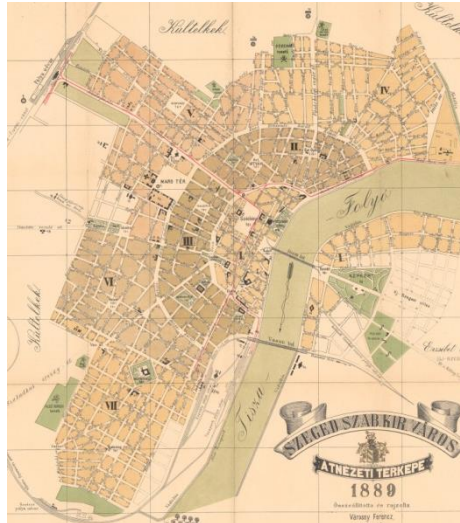
„A köztörvényhatósági bizottság a város tartozékát képező terület bekebelezéséért másfél évtized óta írta fölterjesztéseit a belügyminiszternek, de az állapot nem változott.”

**„Az 1879. évi árvíz után az újjáépítést intéző királyi biztos előterjesztésére a törvényhozás Torontál vármegyéből kihalította Újszegedet, és a városi**

**földek legnagyobb részét, és azt Szeged törvényhatóságának területébe bekebelezte. Ekkor, 1880. június 5-én egyesült Újszeged Szegeddel. ... Egyesüléskor Újszeged lakossága 1 000 fő volt."**

[http://epa.oszk.hu/01600/01609/00046/pdf/MFME\\_EPA01609\\_1999a\\_TermTud\\_115-195.pdf](http://epa.oszk.hu/01600/01609/00046/pdf/MFME_EPA01609_1999a_TermTud_115-195.pdf)

Újszeged beépítettsége - még az árvíz után is - elmaradt Szegedtől:



3. kép: Szeged és Újszeged területének beépítési arányai

<https://dea.lib.unideb.hu/dea/handle/2437/100379>

Ez a féloldalas város ma is féloldalas. Bármely modern térképet megnézhetjük, láthatjuk: a Tisza szegedi szakaszának jobb oldala sokkal kiépítettebb a bal oldalnál.

A körutak „koppannak” a Tiszánál, mintha nem lenne befejezve a város!

Az újjáépítéskor sem volt pénz, ezért csak egyetlen híd jöhetett szóba. Ezen viszont az új főutcák át akartak menni. Elkerülhetetlen volt a küllős úthálózat, mely az egyhidúságból eredt.

Az aszimmetria feloldását szolgálja a városszerkezeti jelentőségű Déli-híd. Párizsnak azért van 37 hídja, hogy a forgalom ne halmozódjon egy-két helyre, legyen minél elviselhetőbb.

Mire lehetne a felszabaduló pénzt felhasználni?

Néhány helyet leírok, de tudom, hogy a szegediek ezen túl is ezer értelmes helyet tudnának felsorolni.

A volt Tisza-teherpályaudvar, a mai Nagyállomás és a Tisza közötti területe nagyon hasonlít adottságaiban a fővárosi Nyugati-pályaudvar melletti lerobbant területre. Városunk legnagyobb roncsolt területe ez a város legszebb részén!

Ott 200 milliárdnál nagyobb igényű ligetesítést terveznek. Itt ugyanezt sokkal olcsóbban meg lehetne valósítani. Minél előbb el kellene kérni a ma már fölösleges, egykori MÁV (=állami) területeket, mielőtt a telekspekulánsok megelőzik a várost, és rákényszerülünk az ő hasznukat is tartalmazó drágább földvételekre. A Délmagyarország bizonyos időszakonként megjelenő cikkeiben igyekszik rámutatni az ottani, a balkáninál is mostohább körülményekre. A terület Szeged egyik szégyene!

Annak ellenére, hogy az a nagyon értékes terület néhány percre van a Dómtól, a klinikáktól, a leendő Déli-hídtól. Mintha nem zavarná a döntéshozóinkat! Ez a belvárosunk, ahová nem kerülhet ipari létesítmény, lévén belvárosi és egyben folyóparti terület. Az ilyen adottságú területek a világban mindig a legdrágábbak közé tartoznak. Mielőbb ligetesíteni kellene a vágányok és romok bontása után, mert ez a legolcsóbb és legszebb beavatkozás!

Természetesen pénz kellene a város által elszennyezett Gyálaréti - Holt-Tisza ág kitakarítására, mely Szeged egyik mocska, és Szeged érdekű felhasználására is. A szegedi gyerekek legnagyobb üdülőparadicsoma lehetne, ahol mezőgazdálkodást, sütés-főzést, környezetvédelmet, népi építészetet, magyar történelmet, csillagászatot, állattartást, állatgondozást tanulhatnak úszás, lovaglás, holt-ági vízisportolás, labdajátékok lehetősége mellett.

Félre ment a dal, futunk a szakadék felé, de még nem értük el!  
Még talán mindig nem késő!

Szeged, 2016. augusztus 7.