

A szegedi Indóház tér

dr. Rigó Mihály

okl. erdőmérnök

okl. építőmérnök

Az alábbiakban a szegedi Indóház tér ürügyén a szegedi Nagyállomás környezetének sajátos helyzetéről szeretnék írni, a továbblépési, a továbbépítési lehetőségek közzétételével. A vizsgált területet az alábbi kép mutatja be:



1. A szegedi Nagyállomás

„Szegedet 1854-ben érte el a vasútépítés, de érdemleges állomásépületet csak négy évvel később emeltek, amikor a vonalat Temesvár irányába továbbépítették. A Cegléd-Szeged vonalat az Oszták-Magyar Államvasút Társaság (ÁVT) építette. A vonal továbbfejlesztését, a Szeged-Temesvár-Bázias (Dunapart) szakaszt az Osztrák vasút kivonulása után már magánvasút társaság végezte (Magyar Keleti).

A magán vasúttársaságokat az 1890-es évekig nagyrészt államosították, az ÁVT-t 1892-ben került a MÁV tulajdonába.

A magánosítást követően indult meg nagy szabású pályaudvar-építési program, ennek keretén belül 1902-ben a megnövekedett forgalomhoz és a városhoz immár jobban illő középületként Pfaff Ferenc építész tervei alapján a MÁV átépítette Szeged állomásépületét. Az épület a kor

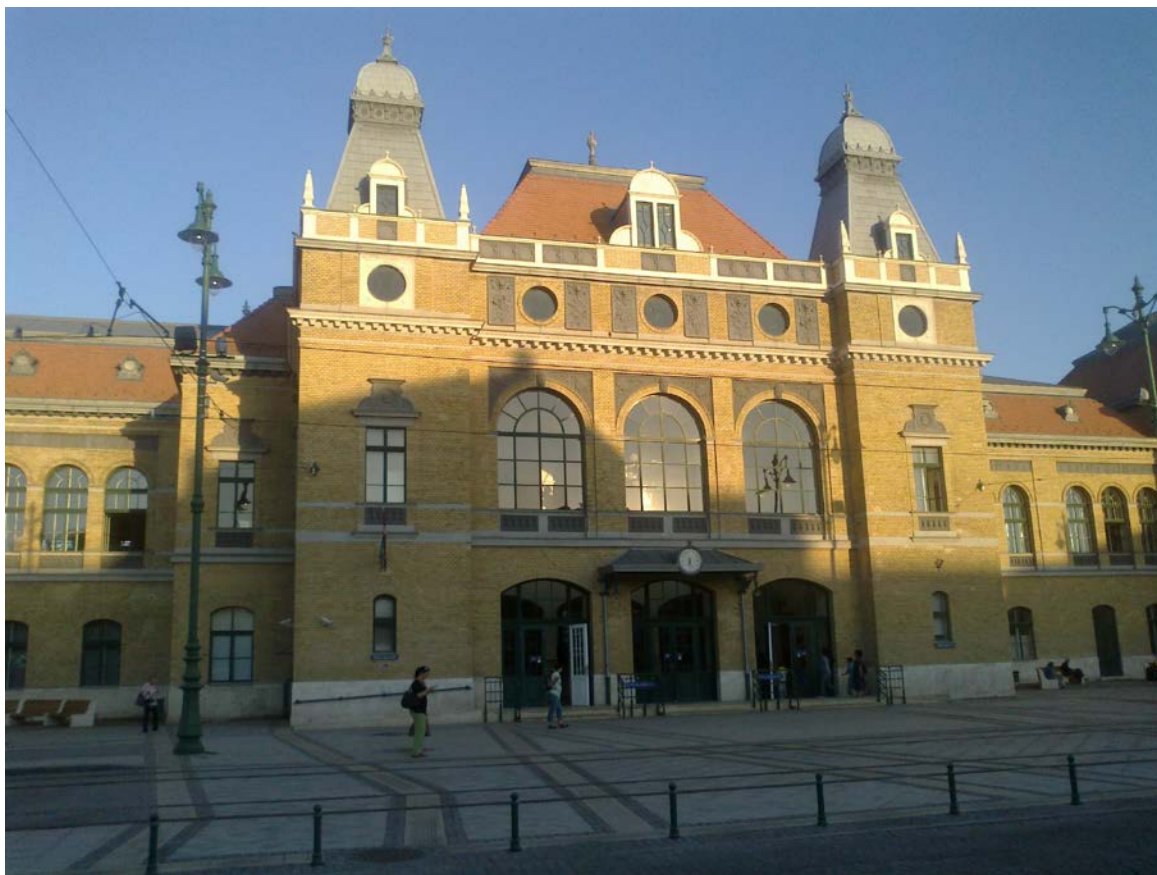
ízlését követő historizáló stílusban épült. **Ez az egyetlen nagy állomásépület (Magyarországon – beszúrta: RM), ahol a az előtér és a vágányok között emeletnyi szintkülönbség van, mégis érdekes, hogy nem vállalták a kézenfekvő szigetperonos megoldást,** (kiemelő: RM) viszont hatásos lépcsőfeljárót építettek az előcsarnokhoz. ... Pfaff Ferenc sohasem ismételte magát mindig újat alkotott.

Ez az épület áll ma is, 2006-ban az épületet eredeti formájában felújították.”

„A tervek 1901.01.30. dátummal kerültek a Középítési Tanács elé, melyre 9172 számmal 1901. július 03.-án a M. K. Államvasutak osztálymérnöksége engedélyt kapott. A Szegedi Középítési Tanács az 1901. július 6-án kelt 25907 sz. határozatával a 50040/901 III. Belügyminiszteri rendelettel jóváhagyatva az 1901. évre 30000 korona segílyt nyújt az építéshez. **Külön eljárás során 1901. IX. 28. dátummal kerültek a Középítési Tanács elé a postaépület engedélyezi tervei.** (kiemelő: RM) ... A két épületet ekkor egy tömör nyílás nélküli díszítetlen támfal kötötte össze, a földszinti kópárkány magasságában, fölötte a vágányok szintjén öntöttvas acélkorlással.”

<http://www.vasutallomasok.hu/allomas.php?az=szeg>

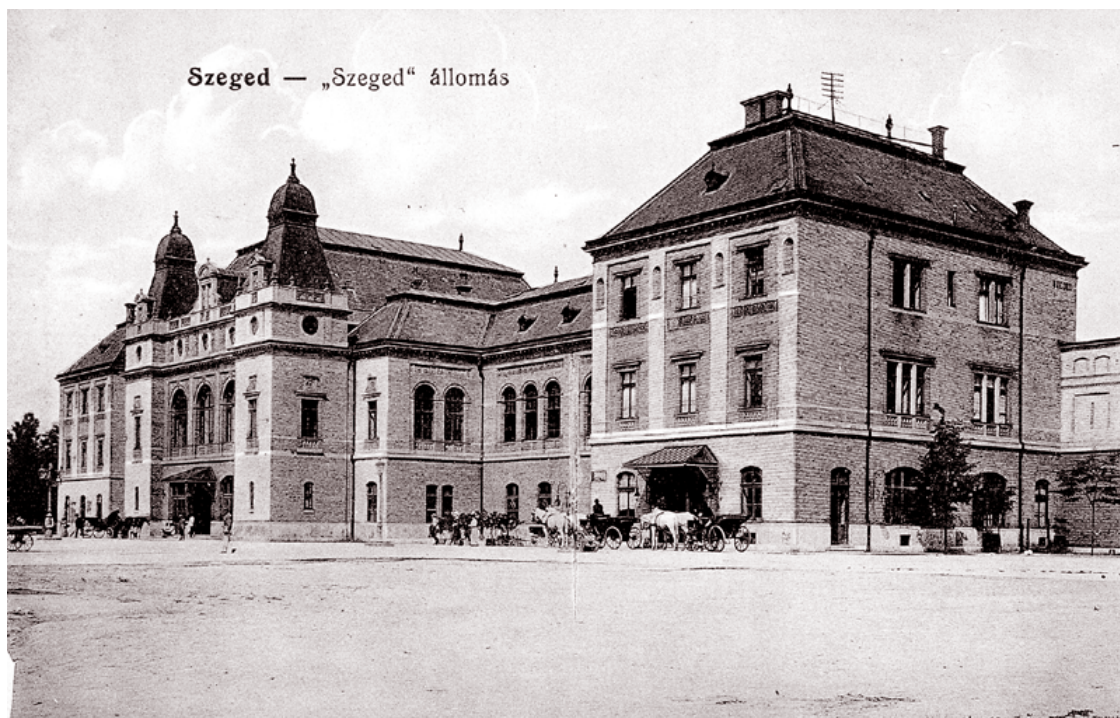
A gyönyörű állomásépület, városunk egyik büszkesége:



Ez az épület a Világ bármely pontján megfelelő lenne.

2. Az Indóház tér a múltban

Az alábbi remek képeket Kaposvári Péter úr képeslap-gyűjteményéből kaptam, aki korábban a dél-alföldi három megye vasúthálózatáért, üzeméért felelős területi igazgató volt.



Ezen a képen még látszik az állomás és a posta közötti támfal, mely ma már nincs meg. A fiákerek tömörüléséből az is látható, hogy egykor ugyanott mentek be és ugyanott jöttek ki az utasok, mint ma.



Ma ez van a támfal helyett, de a két külön épület helyzete ma is fennáll, hiszen a jobb oldali posta épületének felújítása még mindig várat magára.



Érdekes az, hogy az állomást már akkor a belvárosban lévőnek gondolták.



Ezen a képeslapon már látható a Szent Ferenc utca eleje is a sok fával, továbbá egy villamosvágány a képeslap jobb szélén.



Kicsit később megjelent az állomásépülettel párhuzamos vágányú villamos is a téren, de az érkezőket már akkor is a fiákerek, a korabeli taxik fogadták.



A mai kerékpárparkoló helyén facsoport látható.



Ha megjött a vonat a teret kitöltötték a gyalogosok, a fiákerek, és még a korabeli őssautók is! Majdnem, mint ma!

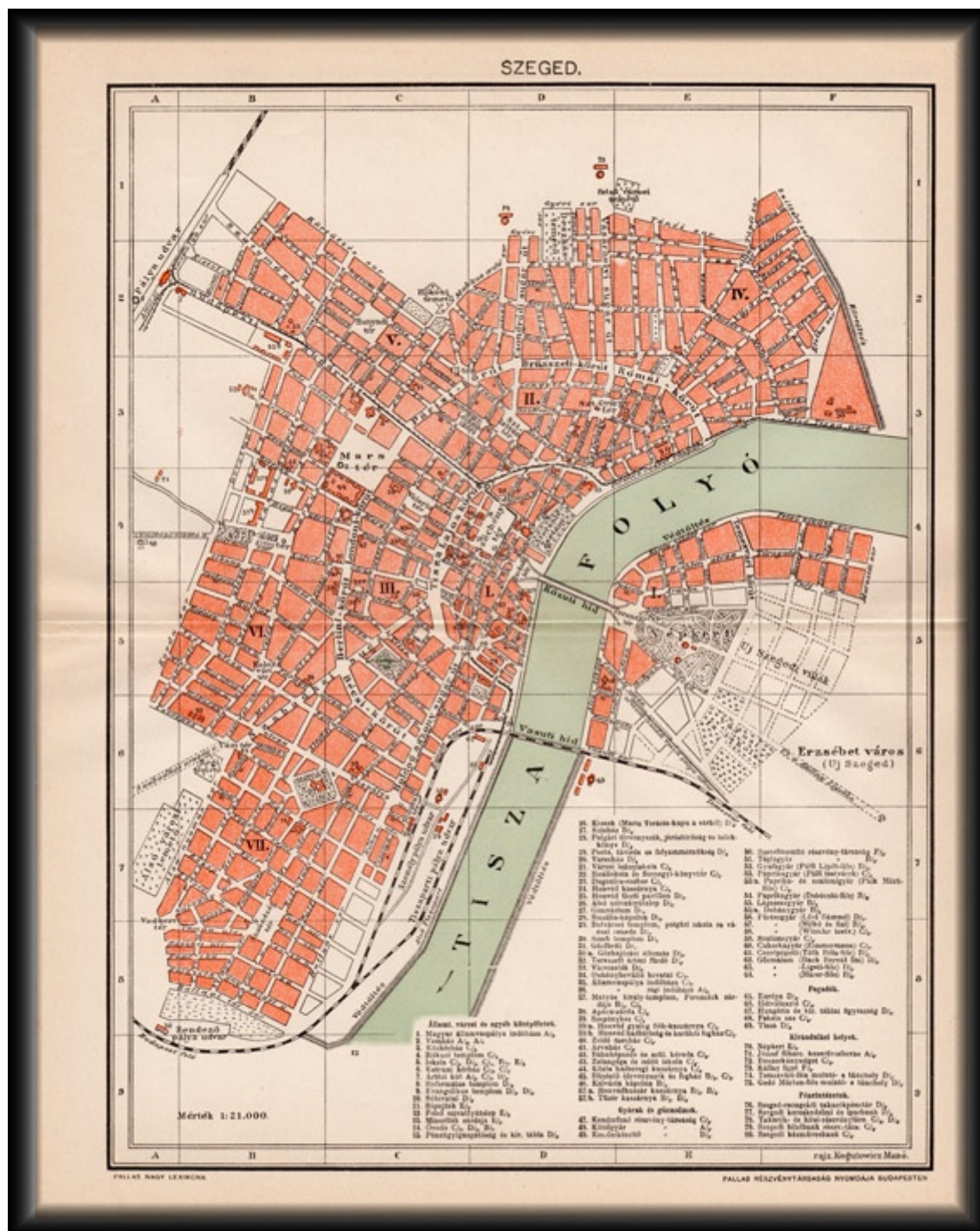


A térség másik mértékadó épülete a Bem u. – Szent Ferenc u. sarki korabeli Bors vagy Bristol szálló. A két épület közötti terület mintha üres lenne.

A korabeli képeslapokon magáról az Indóház térről semmi sem látszik! Vajon miért? De nem csak a térről nincs képeslap, hanem a téren lévő többi épületről sem!

Mit mutatnak a képek? Látszik a Nagyállomás épületének dominanciája, és a közlekedés elsődlegessége. Már akkor is!

3. A Nagyállomás és környezete a régi szegedi térképeken



<http://www.eleud.hu/szeged-terkep-1897-pi-1182.html?osCsid=8730fc779e5d388d1a718f6cc728fd18>



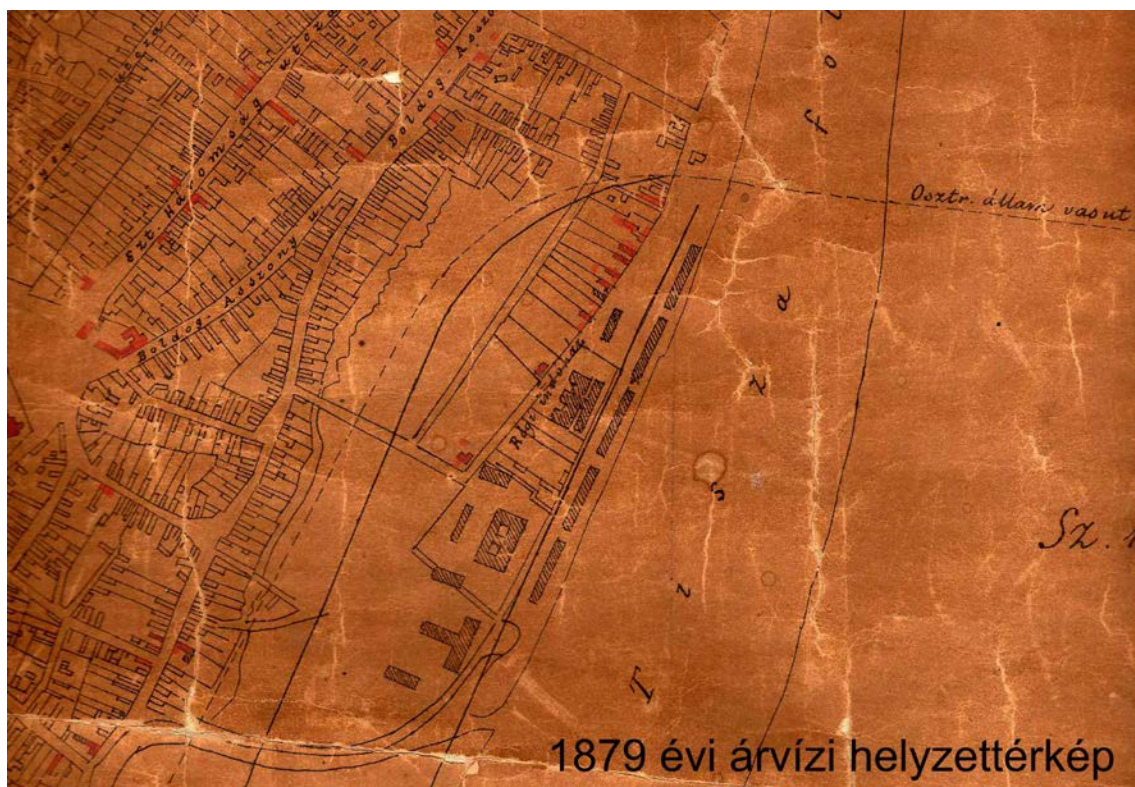
<http://egykor.hu/szeged/szeged-terkep/871>

Mind a felső, 1897-es, mind az alsó 1912-es térképen jól látszik, hogy a vasútvonal és a Tisza közötti terület lényegében leválasztódott a város testéből. Az állomásnak a Belvároshoz minél közelebb kellett lenni és még egy ívvel rá is kellett fordulni az egykori vasúti hídra. E kettős követelmény miatt a vasút és a Tisza között létrejött a senki földje, a későbbi Tiszai-teherpályaudvar. Sajnos ez a nagy terület ma is, 100 évvel később is, ebben az elszigetelt állapotában van! Ma sem találta még meg a Város a hasznosítási módját, pedig a Tisza partja rendkívül értékes része városunknak. Látható, hogy a vizsgált terület milyen nagyszerű helyen van Szegeden! Méltatlan a mai helyzete.

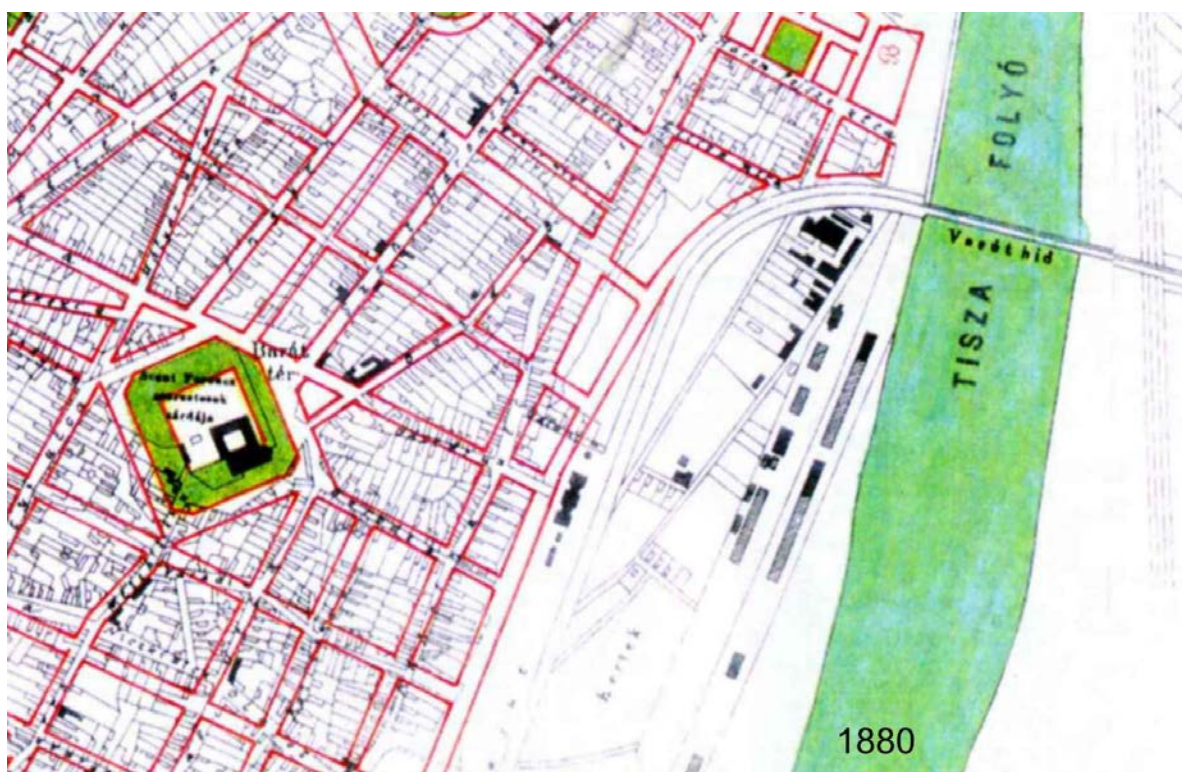


Alsóváros a Nagy Árvíz (1879) előtt - 1850-ben

A térképen látható, hogy a nagyárvíz előtti Szegedbe alaposan belevágták elődeink a vasutat! Az építéshez már akkor is kellett bontani! Jól látszik, hogy a vasútvonal szaggatott vonala – a „Vas Út Temesvárra” - hogyan megy át házakon, telkeken!



A térképen látható, hogy a régi indóház a Tisza partján állt, melyet lebontottak az új, a mai érdekében.



A Lechner-féle új, a nagyárvíz utáni város utca-hálózata együtt látszik a régivel. A zöld színű tér a mai Mátyás király tér, melynek felső sarkából jön a mai Szent Ferenc

utca. Ezen a Nagyállomás már a mai helyén látható. Az érdekesség az, hogy az Indóház tér egy utca! Nincs semmilyen teresedés!



Az 1890-es térképen már van egy kis beugrás, egy kis teresedés a Nagyállomás előtt, ez a mai Indóház tér!

A fentebbi 4 térképrészleteket Firbás Zoltán városmérnök úrnak köszönöm meg, aki ezeket az értékes rajzokat rendelkezésemre bocsátotta hatalmas gyűjteményéből!

4. A Nagyállomás és az Indóház tér felújításának tervezői

Az épület korhű felújítását a szegedi Hajós Tibor építész és munkatársai tervezték. A minőségi munkát igazolja, hogy az épület felújítása nívódíjat kapott.

Az Indóház tér rendezési tervének generáltervezője, és az első kiviteli tervének készítője Nagy Imre építésmérnök úr volt, aki 1990-től a tér használatba adásáig tartó 2,5 évtizedes folyamatot végig követte különböző tervek készítésével.

Az Ő munkáját figyelembe véve a tér végleges engedélyezési és kiviteli tervét – melynek eredménye ma látható - Kerékgyártó Tibor úr készítette.

Nagy Imre mérnök úr volt a generáltervezője az új híd szegedi hídfőjének és a volt Tisza-pályaudvarnak is. Köszönet érte!

5. Mi jellemzi a mai helyzetet?

5.1 Az Indóház tér Nagyállomással szembeni oldalán, a tér nyugati oldalán álló jelenlegi épületek



Az Indóház tér – Gőz u. sarki ház, mely egykor vasúti épület volt. Ma hajléktalan szálló. Akarjuk, hogy ez alapján ítélje meg Szegedet az érkező idegen?





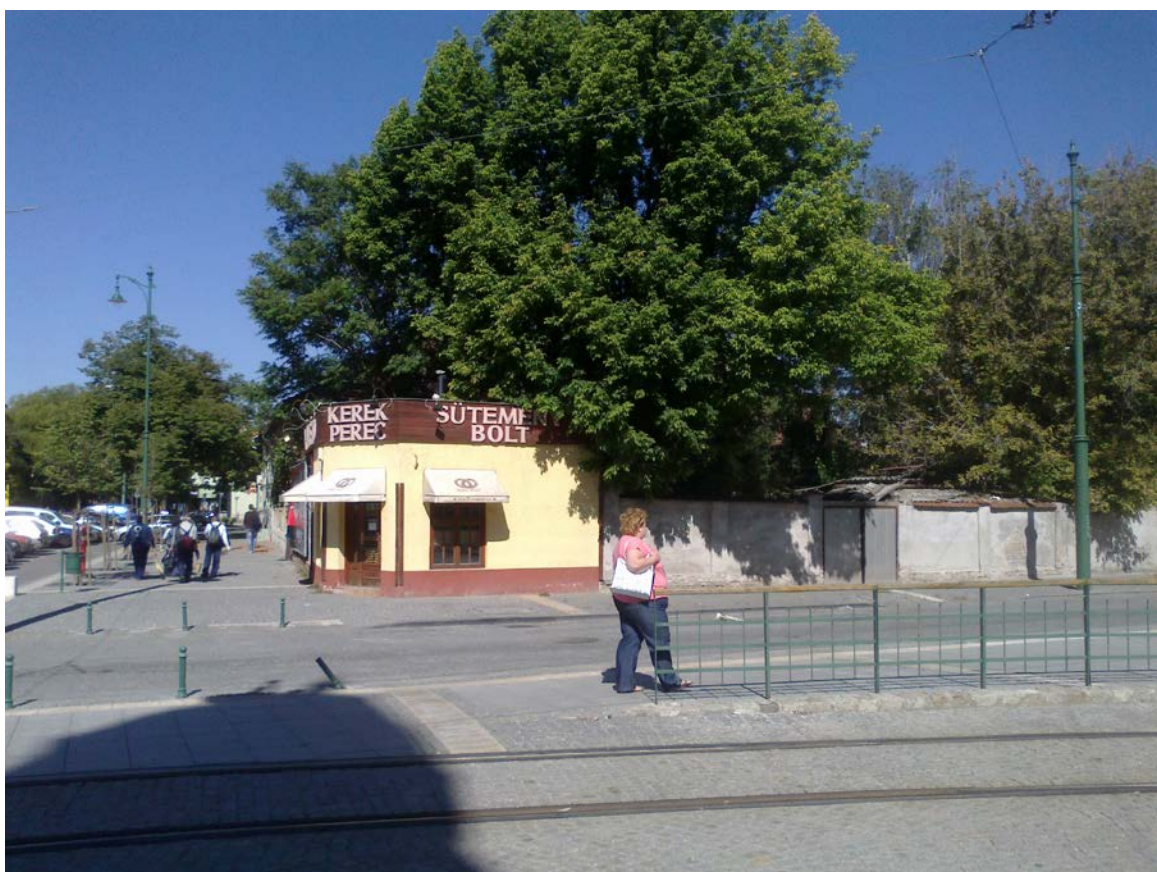
Az Indóház tér – Szent Ferenc u-i sarok. Az itteni házat szerencsére lebontották. Jól látszik az üres telek szélén álló két új, többszintes ház végfala. A sárga tábla felirata megfontolandó! Ezen tábla miatt kezdtem el ezt a dolgot írtatni! Erre sürgősen lépnie kellene a Városnak!



Szétrepedt, felvizesedett lakóház.



A Virág cukrászda helyi változata.



A Szent Ferenc u. városközpont felőli oldalának két utolsó háza látható az előbbi három képen. Ma a Kerek – Perec zárva van, nyilván nem azért mert hatalmas a forgalma.



A buszmegálló magasságában, a Szent Ferenc és a Galamb u. között félúton lévő lepusztult kerítés, mögötte, az udvarban valószínűen lakásokkal.



Az Indóház tér és a Galamb u. sarki házak. Itt is jól látszik a fehér végfalú többszintes, új lakóház.

Javaslom annak építész, városrendező, műemlékes, városkép szakértők általi eldöntését, hogy az előbbi képeken látható Indóházi térfal méltó-e magához a Nagyállomáshoz, méltó-e Szeged városához?

Alkalmas-e arra, hogy Szeged kapujában ilyen látvánnyal fogadjuk a látogatókat?

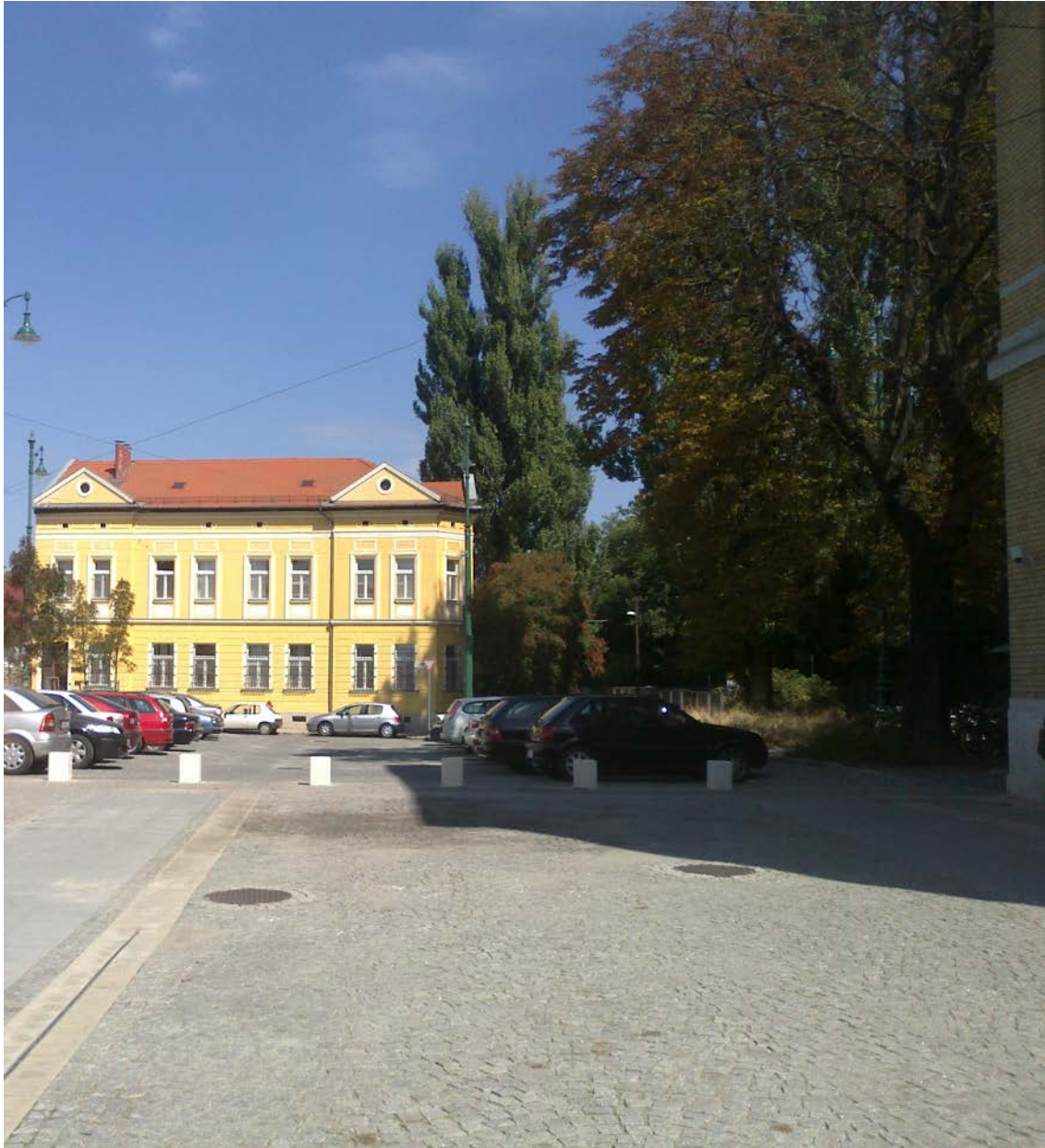
Finoman fogalmazva szerintem az Indóház két oldala között hatalmas a kontraszt. Ha ma még létezne a képeslap, akkor ma sem tüntetnék fel ezt a térfalat!

Megjegyzem: az Oldal utca négysávosításakor ezeknél különb épületeket vett meg és bontatott le a város, hogy helyet adjon az utca burkolatának szélesítéséhez!

5.2 Az Indóház tér déli és északi határának épületei



A több szintes MÁV szálló délen, (fehér „kövek” az autós-gyalogos felület határán)

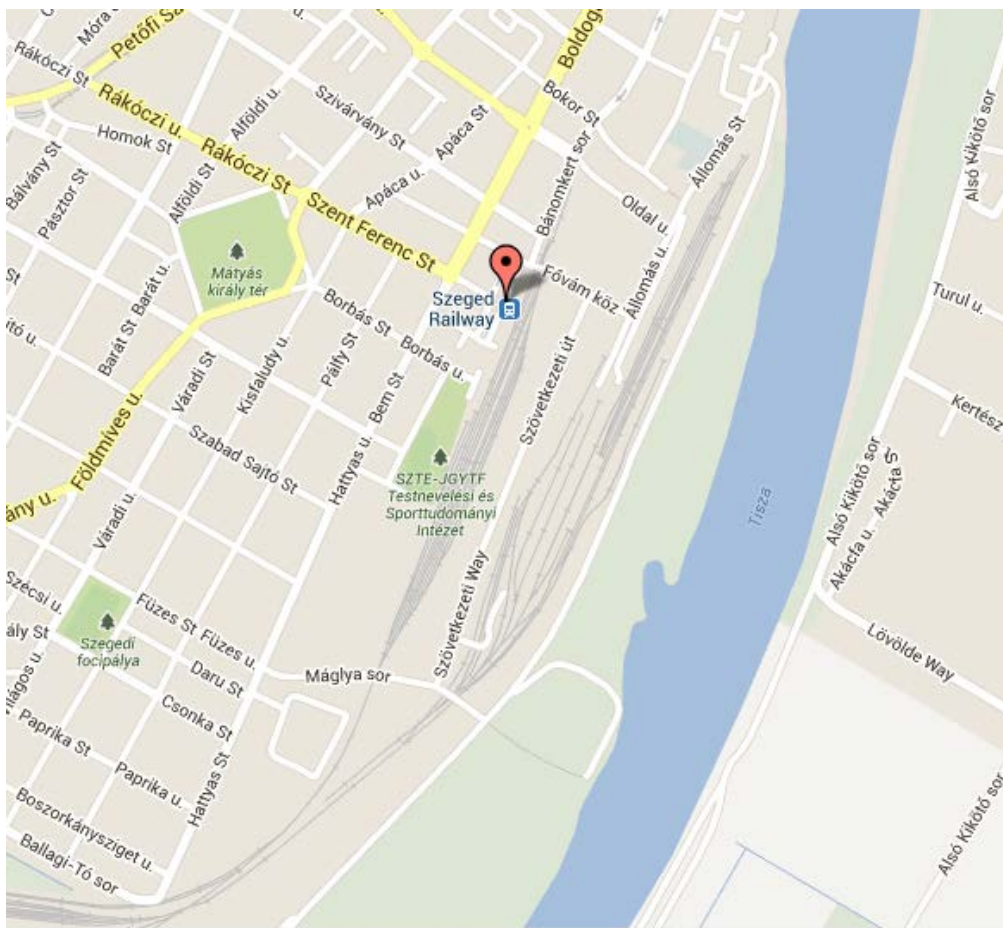


és a több szintes „Nóvér-szálló” északon. (Fehér „kövek” a burkolatban a gyalogos-autós határon.)

5.3 A Nagyállomás és a Tisza közötti terület állapota elkeserítő.

Maga az enyészet, a pusztulás, a rozstda, a mállás, a bomlás, az elhanyagoltság, a gaz, a bozót, a gazdátlanság, miközben ez a város egyik legértékesebb területe!

Az Indóház tér a Nagyállomással a térképen a piros színű jel jelzi. Ezek és a Tisza között két vasútállomás található. Az egyik az ismert Nagyállomás a maga vágánymezejével. A másik pedig az ettől fasorral eltakart volt Tisza-pályaudvar, vagy Tisza-teherpályaudvar. Mint látható, a területe jóval nagyobb az előzőnél. A szürkével jelölt vonalak a vasúti vágányok.



Az alábbiakhoz hasonló képekből sokkal többet is lehetne készíteni. Érdekes ide kinézni, mert elképesztő állapotok uralkodnak Szeged belvárosának közvetlen szomszédságában.

Nagy Imre építész-mérnök úrtól tudom, hogy: „A város önkormányzatának szándéka volt a most lejáró EU ciklus elején (a BIOPOLISZ program vezérprojektjeként) – a Déli híd és környékének rendezése, ezen belül a Tisza pályaudvar területén egy - technológiai transzfer létesítményekkel, inkubátorházakkal beépítendő - tudományos-technológiai park kialakításának előkészítése. Ez a mostanában sokat emlegetett gazdasági célzatú beruházás lett volna, igazán. Ami tényleg az innovatív helyi kutatásra épült volna, az Szegedi Tudományegyetem szomszédságában.” „... a területelőkészítési projekt (kisajátítás, bontás, tereprendezés, közmű infrastruktúra, gerinc úthálózat kiépítése) pályázatának gazdasági megtérülést kellett volna igazolni.”

Bár az elképzelést a MAV is támogatta, megbukott a nem elsősorban az ilyen célra kiírt pályázat miatt. **Talán kisebb feladatokra kellene szétszedni az előbbi feladatot és újra nekifutni!**

Maradt, ami alább látható:





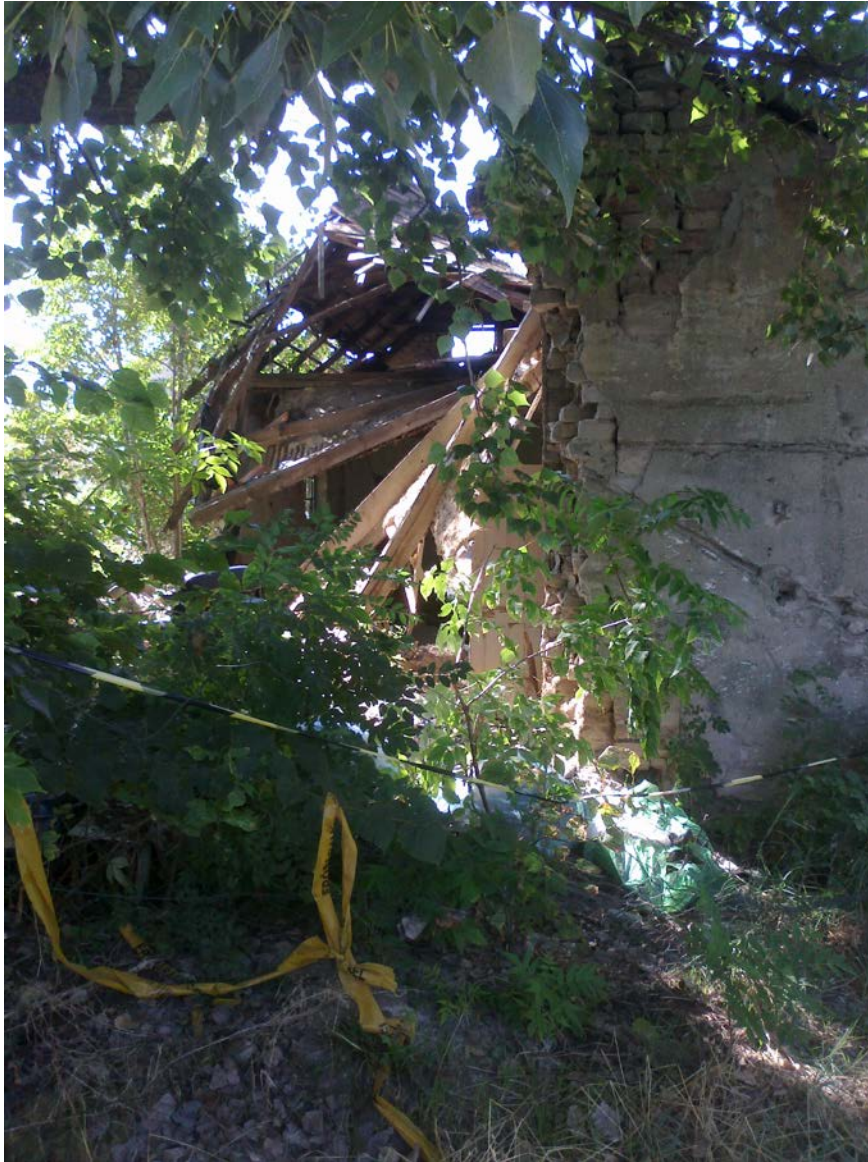




Látszik a Dóm tornya! Ez a holdbéli táj a legújabb klinikától egy kőhajításnyira van!
Az erdősáv a Tisza védtöltése és a Tisza közötti hullámtéri erdő!







Ez a ház már megadta magát.



A szegedi Hilton!
Ez egy valódi „rozsda övezet”!

A Tisza-pályaúdvár területének borzalmas helyzetét nagyon jól látó, a terület hangulatát jól érzékeltető cikk jelent meg a Délmagyarország című napilapban 2013. IV. 10-én Horváth Attila tollából „Végső állomás a belváros mellett” címmel. Ebből idézek:

„A belvárostól ötpercnire járunk, ...”

„Valóban, az Állomás utcával párhuzamosan, a töltés mellett közvetlenül rengeteg az elhagyott egykori raktárépület, üresen álló apró garázs. Idegenvezetőnk, Feczko Csaba szerint **gyakran járnak ide sátánisták is**. Gazzal benőtt, elhagyott vasúti sínek mellett vezet az út, az épületek ablaka betörve, a falak összefirkálva, mindenütt csikkek és sörösdobozok. Elhagyatott, mégis látogatott hely. Két roncsautót találunk a peronon, szórakozásból verhettek szét őket.”

„Ezek az utcában mind vasutaslakások, egykori vagy mai MÁV-dolgozóké – ezt már Állomás utcai háza előtt mondja Nádudvari Katalin, mintegy 100 méterre a szellemállomástól. – Már csak a felében laknak, a legtöbbet elmentek innen.”

„Az utcában szinte végig elviselhetetlen a bűz, több elhagyott ingatlan udvara tele van szeméttel. Az egyikbe benyitunk, az orrunkat csavarja a szag. Egy elhagyott adókérdőívet és vagy tucatnyi eldobott tűt látunk.”

„Jelenleg a terület leamortizálása folyik. Ezek kiváló Tiszaparti belvárosi telkek!!!! Lesz hamarosan gazdája, csak a megszokott leértékelés történik, hogy olcsó pénzért vándoroljon az új tulaj zsebébe.”

Ez ingatlan–spekulációra utaló mondat. Nem kellene ennek utána járni? Ha a szegedi társadalom ilyen tisztán látja a helyzetet, akkor a

döntéshozók miként? Miért maradt visszhang nélkül a helyi lap cikke? Mi itt az igazság? Nem kellene vizsgálatot indítani? Nem bukik itt majd túl nagyot a város? Elkekerít, hogy ilyen vonatkozása is lehet a térségnek!

„Számomra érthetetlen, hogy a frekventált és felújított belvárostól pár sarokra, hogy tűrhetik meg ezeket a torony alatti döntéshozók.”

„Kéremszépen, ez ott sem Balkán, sem Harmadik Világ, lássuk be: Magyarország a Negyedik Világ része.”

http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/vegso_allomas_a_belvaros_mellett/2328056/

5.4 Vonatok az első emelet magasságában!

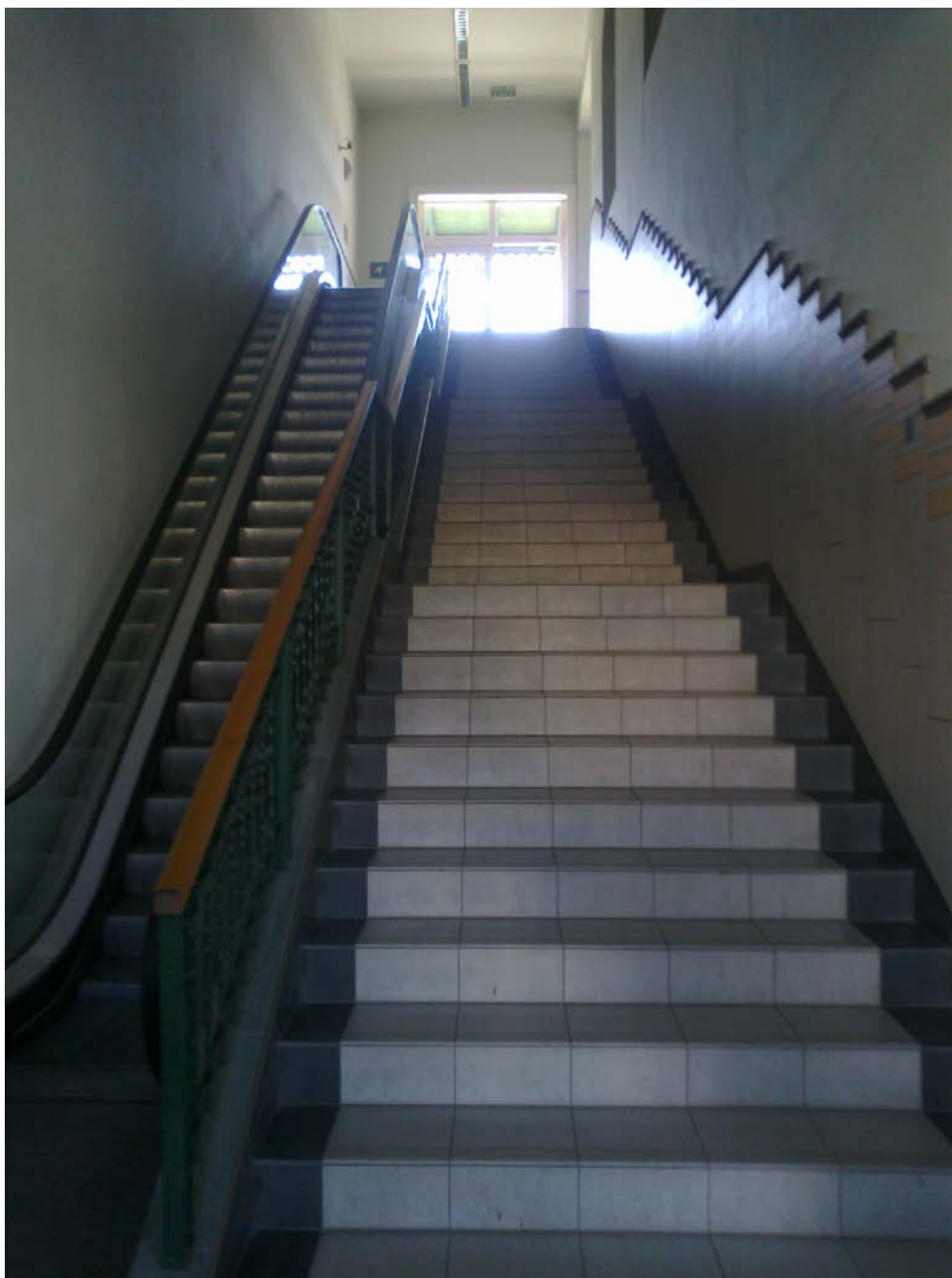
Mivel a lebombázott szegedi vasúti híd annak idején nagy magasságban épült a Tisza fölé, és a vonatok nem képesek meredek lejtőn felmenni, a Nagyállomás előtti vágányokat is magaslaton, magas földtöltésen kellett megépíteni. Mint az alábbi képeken látszik ez éppen egy emeletnyi magasság!



Az állomásépület déli vége a vágányok felől nézve kétszintes!



Ugyanez az épületvég az Indóház tér felől nézve pedig háromszintes. A vágányok és a tér szintje között tehát éppen egy szintmagasságnyi a különbség.



Az előbbi szintkülönbség legyőzésére szolgáló lépcső egyike. A fény a vágányszinten lévő ajtón árad be a lépcsőre, melynek az alja az Indóház tér szintjén van.



Ugyanezen szintkülönbség legyőzésére a Nagyatlak állomás épületének közepén egy hatalmas, gyönyörű lépcsőház épült!

A tengersík Alföldön ekkora magasságkülönbség valóságos kincs, lenne, lehetne. Erre a különlegességre az 1. pont szerinti idézet is rámutat! Sőt arra is, hogy ez az állomásépület érdekében a mai napig kihasználatlan maradt!



Ugyanez a magasságkülönbség látszik a vágánymező Tisza felőli oldalán. A terepszintről lepusztult lépcsők vezetnek fel a vágányszintre, ahol a mozdony áll.

5.5 A meglévő aluljárók a magasan vezetett vágányok alatt



Az északi állomásvégnél lévő, Galamb utcai, Fővám közí meglévő aluljáró. Ez az ismert aluljáró, a „kőlyuk”.





A déli állomásvég alatti, Máglya sori aluljáró, mely távolabb lévén, kevésbé ismert. E kettő után kissé vissza kell vonnom azt a korábbi megállapításomat, hogy elődeink nem használták ki az előállt szintkülönbséget, hiszen felismerték azt, hogy a vasúti töltés falként kettévágja a város értékes területét, melyen két „kaput” nyitottak a két állomásvégen, összekapcsolva a két oldalt.

5.6 A térhasználat, a közlekedés tere, az átszállás tere, a közlekedési eszközváltás tere





A Nagyállomáshoz legközelebb a villamos-vonal van. E kettő között semmilyen jármű nem keresztezi a téren lévő emberek útját! A buszok megállói a villamosok mögött vannak, mivel több utas használja a villamost.



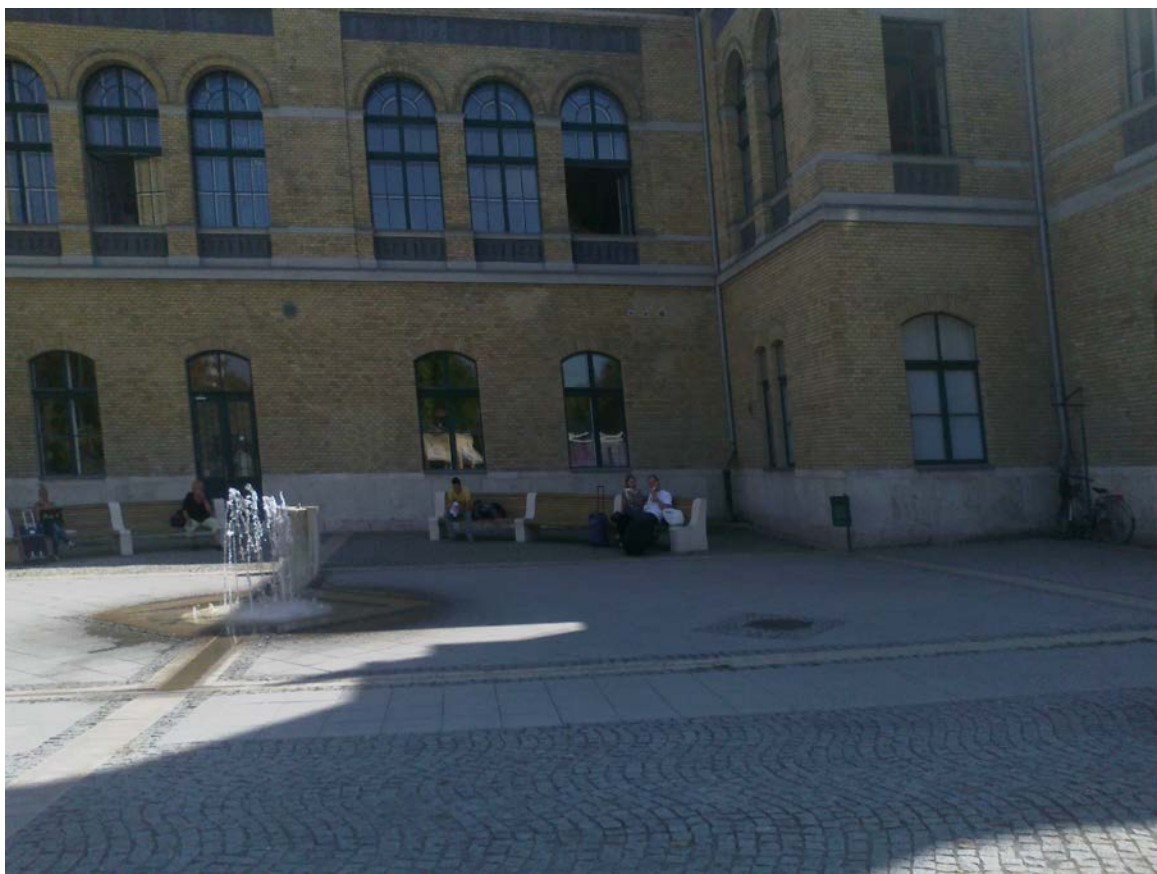
A taxi droszt rögtön a kijárat mellett az érkezők fogadására, fehér kövekkel elválasztva, tehát ezek sem mehetnek a gyalogos felületre.



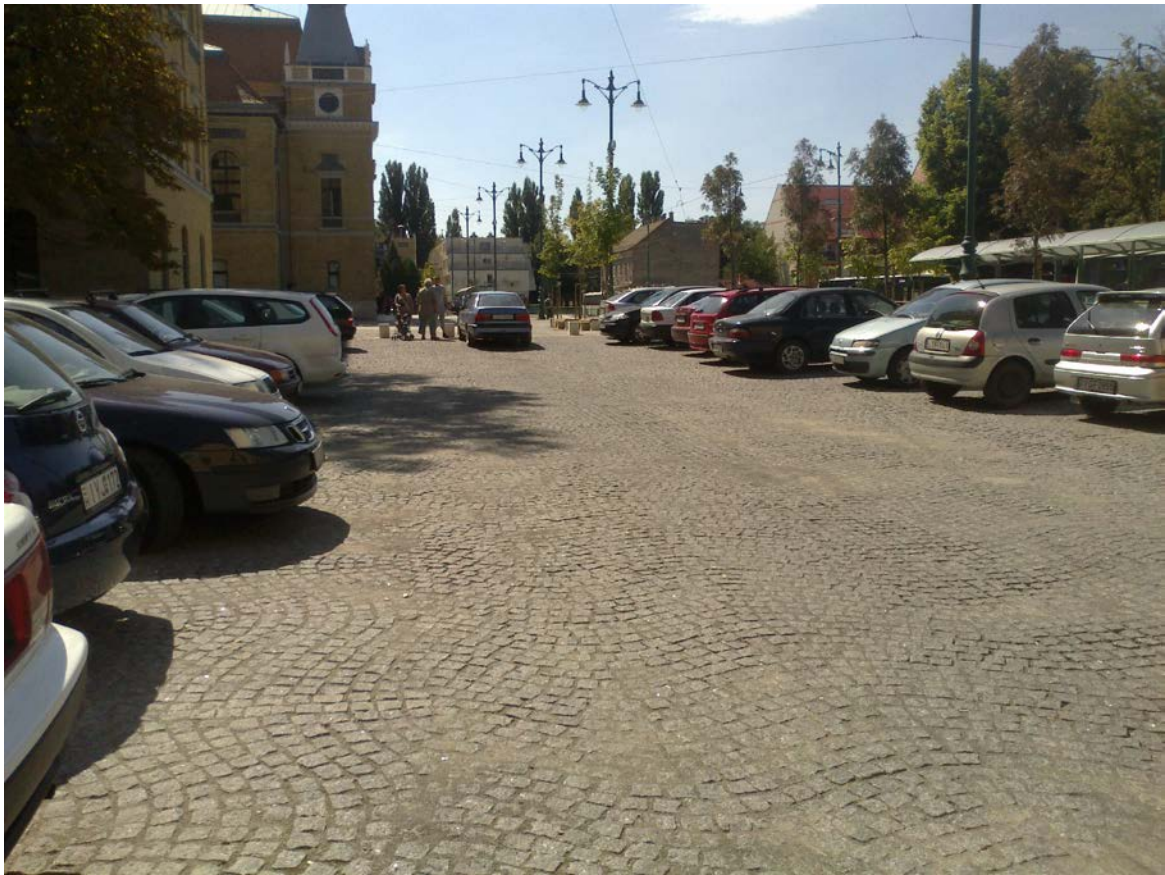
A Nagyállomás épülete előtt a villamosvágányokig minden csak a gyalogosoké!



Míg az állomás és a villamosvágány közötti felület gyalogosbarát, az Indóház tér és a Szent Ferenc utca járdáinak nagy része a képen látható bokaficamító, saroktörő, bőröndkerék-gyilkos kiskővel lettek borítva, sok bosszúságot okozva a szép téren! Lehet, hogy ez valakinek így esztétikus, de nem praktikus. Ezekből a szabálytalan alakú kövekből nem lehet sima felületet kirakni. Szerintem a nagyon különböző hézagok miatt csúnya is. A nagy hézagok is a szabálytalan alak következményei. Van ebből a kőből szabályos is.



Ezen belül két nyugodtabb „zugban” padok, csobogó is készült. Ezek a közlekedési tér holtterei. Ide elkelne néhány árnyékot is adó fa! Nincs baj addig, míg az épület árnyéka hűvös, de utána ez pokoli meleg hely lesz.



Az egyik parkolóhely a tér északi oldalán.





A másik parkolóhely a Szent Ferenc utca állomás felőli végén van.

Mindkettő kicsi, kevés. KEVÉS A PARKOLÓHELY!

Egy ilyen forgalmú épületnél nem elég a jelképes parkoló! Ide a jelképes helyett az igényeket kielégítő méretű kellene.

A képeket egy átlagos hátköznapon készítettem. Mégis látszik az, hogy tele van mindkét parkolóhely. Többre egyszerűen nincs hely, pedig igény lenne!

Az előbbi képen a parkolóhely állomás felőli végénél, a buszok sávjáig van egy nagy téglalap alakú felület – egy tűzcsappal. Kihasztnátlan, mely kerékpárok tárolására ideális lenne. Kerékpár támaszokat a már említett holt terekbe is lehetne lerakni.



Kerékpártároló a tér északi végén, messze a főbejáratától, eléggé eldugva!



A tér előbb ismertetett logikus és biztonságos, a különféle használókat szétválasztó használati rendjének kialakításában meghatározó szerepe volt Körtvélyesi Csaba építőmérnök kollégámnak.

Látható: ez a tér nem rendezvényter, nem közpark, nem a tüntetések tere, nem a kutyasétáltatás tere, nem a fesztiválok tere, nem piactér, nem a szabadidős sportolás tere.

De akkor mire jó ez a tér?

Először is: ez 100 évvel ezelőtt is, és ma is a közlekedés speciális tere. **A közlekedési eszközök váltásának a tere, magyarul az átszállások tere.**

Hiszen a vonatról szállunk át személyautóra, buszra, villamosra, taxira, kerékpárra ezen a téren, vagy gyalogolunk otthonunkig.

Ez a térfunkció 100 éve igaz, valószínűen az elkövetkező évtizedekben sem lesz ebben változás. Sőt még erősödni is fog ez a szerep azáltal, hogy a fejállomás (a vasúti „zsákutca” állomása átalakulhat átmenő állomássá, amilyen a vasúti híd lebombázása előtt is volt.

A szegedi Nagyállomás fejállomás, mert a Budapest-szegi vasútvonal egy vasúti „zsákutca”.

Valamikor Szeged nagy vasútvonalak metszéspontjában helyezkedett el. Ma nincs vasúti hidunk. Ha egyszer megint lesz, van remény a korábbi kedvező állapot visszaállítására. Ez által a téren a vasút szerepe tovább fog erősödni.

Az előbbiekből megállapítható: az Indóház tér a közlekedés által dominált tér! Hasonló tér nincs Szegeden, ez ennek a specialitása.

Az Indóház tér tehát a Nagyállomás és a közlekedés által dominált tere városunknak.

Másodszor: az érkező itt lép először Szeged földjére és itt hagyja el Szegedet.

A két mozzanat alapvetően meghatározza városunkról alkotott képét. A térnek ilyennek is kellene lenni.

Az ilyenre alakítás első lépései már megtörténtek, hiszen felújították az állomás épületét és díszburkolatot kapott a tér, de faladat maradt bőven. Az eddigi lépések helyesek voltak, de nem szabad megállni. **Hiszen az Indóház tér az előbb említett két feladatnak csak részben tud megfelelni. Tovább kell építeni, amikor erre a szándék és a pénz előáll megint.**

5.7 A térhasználat időben pulzáló

hiszen a vonatok érkezésekor vagy a vonatok indulásakor sokkal több az ember és a jármű, mint vonatmentes időben. Ma minden óra 45. percében indulnak vonatok a fővárosba, és minden óra 15. percében érkeznek. Vannak tehát vonatmentes, nyugodtabb időszakok a sűrűbbek között. Az egyéb irányokba induló vonatok ezt a főritmust nem nagyon módosítják.

6. A tér fogalma

Az utca hossza jóval nagyobb a szélességénél. A teret inkább négyzetként képzeljük el. Mi a helyes arány a hossz és a szélesség között?

A térméreteket közelítőleg: 40 m * 190 m, tehát az Indóház téri oldalarány: 1:4,75.

Meggyesi Tamás Műegyetemi professzor úr szerint:

„A tér sokszor hosszban elnyújtott téglalap alakját is öltheti, vagyis egy szélesebb és rövid utcaszakasznak feleltethető meg. Ilyen pl. a prágai Vencel tér, a híres bécsi Graben, a szegedi

Klauzál tér, vagy a pesti Liszt Ferenc tér is. Ez utóbbiaknál azonban fontos, hogy az utcaszakasz szélességének és hosszának aránya még „téryszerű” maradjon, ami tapasztalat szerint nem haladhatja meg az 1:5-ös mértéket.”

http://kertep.uni-corvinus.hu/i/telerv1/varosepiteszet_jegyzet.pdf

Az Indóház tér arányait tekintve éppen a még térnek nevezhetőség határán van, de nagyon messze vagyunk az ideális, az aranymetszés szerinti aránytól. Nem ártana az arányokon javítani.

7. Hasonló, nagyvárosi állomások és térkapcsolataik kialakítása

Cegléden, Győrben, Debrecenben az állomásépületből az egyes vágányokat a vágányokra merőleges aluljáróból érhetjük el. Erre Szegeden is adott a lehetőség.

Debrecenben most zajlik az ottani állomás átépítésének tervezése. Részleteket és képeket az alábbi helyen talál az érdeklődő olvasó:

<http://epiteszforum.hu/intermodalis-kozossegi-kozlekedesi-kozpont-letrehozasa-debrecenben1>

A debreceni terv lényege:

az állomáshoz kimegy a villamos, mint ma is. Buszpályaudvar is lesz. Ráadásul épül egy hatalmas, többszintes mélygarázs az autósoknak. A lényeg itt is az, hogy könnyű legyen az átszállás az egyik közlekedési eszközről a másikra és erre legyen hely is. Valami hasonló elvű folytatás, továbbépítés kellene Szegeden is.

8. A hely fontossága, értéke, jelentősége

8.1 A vizsgált terület a Nagykörúthoz, a Bécsi körúti szakaszhoz, annak Oldal utcai meghosszabbításához közvetlenül csatlakozik. Már ma is könnyen elérhető az Oldal utcán, a Galamb utcán, a Fővám közön, a Máglya soron, az Állomás utcán, a Szövetkezeti utcán át, illetve ezek segítségével. Tehát a terület utakkal már ma is jól ellátott. Az úthálózat tehát nem akadály a fejlődésnek!

8.2 A vizsgált terület közvetlen folytatása a déli irányban a Déli klinikaparknak, Szeged legújabb klinikájának!

8.3 A terület a Tisza partján van, hiszen a keleti oldalát a Tisza határolja. Mint ilyen, a belvárosi közelségű folyópart az egész világon a legnagyobb értékű! Mit tennének egy ilyen hellyel Bécsben?

8.4 Meglévő egyetemi létesítmény határolja a vizsgált területet a nyugati szélén. A Bem u.- Hattyas u. vonaltól keletre, a volt honvéd laktanya hatalmas területe, sok és egyre szebb egyetemi sportlétesítménnyel. A Máglya sori aluljárón át ez az egyetemi sportterület közvetlen összeköttetésben van a Tiszával, ahol egy vízisport bázis lenne kialakítható. Kezdetben egyszerű. Ez egy szegedi példa a barnamezős terület fokozatos felélesztésére. Egyetemi célú terület lehetne a Nagyállomás és a Tisza közötti terület is!

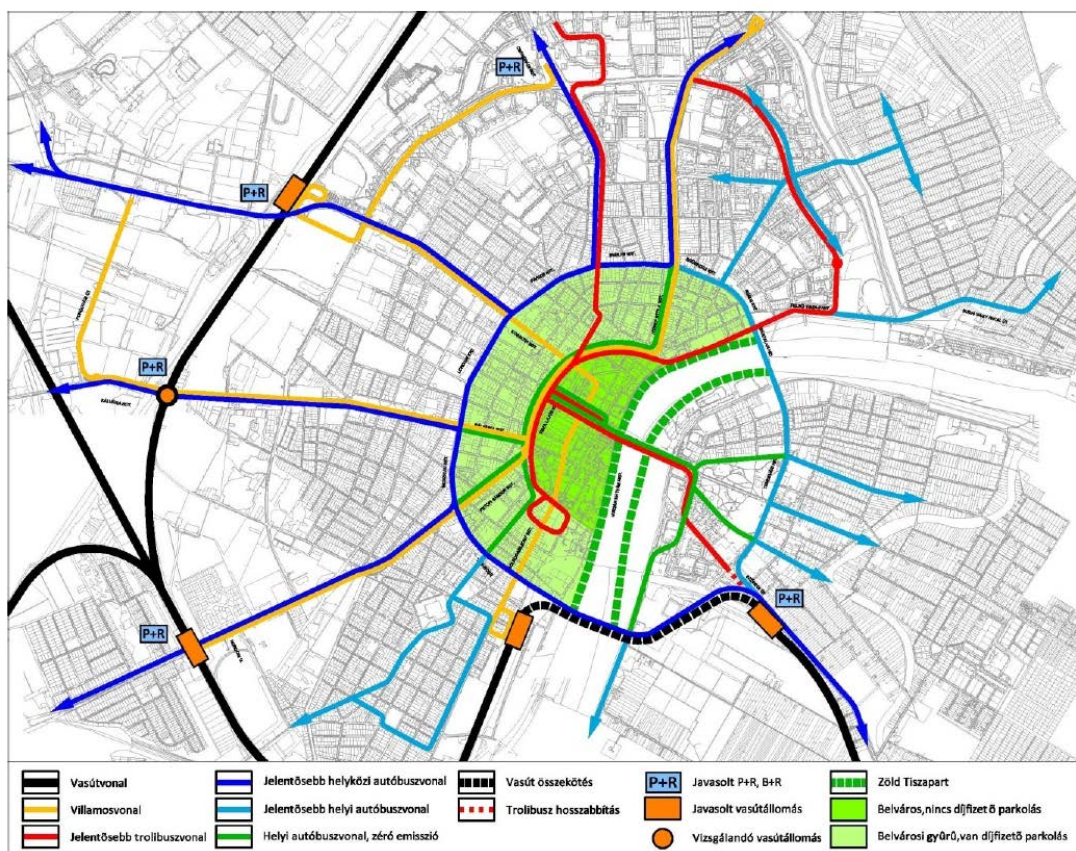
8.5 A közlekedés–domináns teret nagyon jól kiegészíti a közeli Mátyás király tér, az alsóvárosi ferences templommal és a gyönyörűen felújított kolostorral. Ennek létre, különlegességére, jelentőségére az Indóház téren fel kellene hívni az érkezők figyelmét.

8.6 A Nagyállomás és a Tisza között él ma is a Paprikafeldolgozó, mely a helyi egyetemmel összefogva a szegedi biotechnológiai ipar egyik kiinduló pontja, éllovasa lehetne. A szegedi paprika egykor világhírű volt! Miért engedjük kicsúszni a kezünkől?

8.7 A Nagyállomás és a Tisza közötti egykori Tisza-pályaudvar elvesztette jelentőségét. Funkcióváltásra lenne szükség minél előbb! A terület helye, mérete miatt figyelemre méltó.

8.8 Nem hagyhatom ki a szegedi Déli-hídat sem!

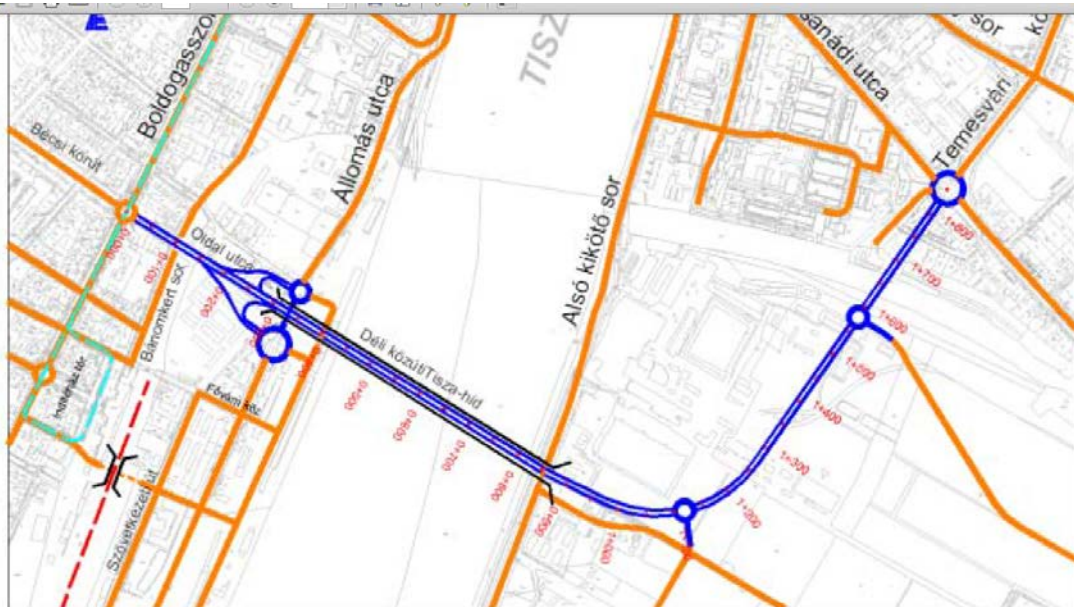
Az elképzelések szerint a Bécsi krt. folytatásában lévő Oldal utcán mennénk fel erre a hídra, majd Újszegeden éppen a Kertész utcánál jönnénk le róla. E hídról közvetlen és egyszerű kapcsolatot tudunk adni a vizsgált területnek a szegedi hídfő rendezési tervében (Szeged Tisza pályaudvar környéke építési szabályzata és szabályozási terve c. dokumentum). Ezzel az egyik legjobban feltárható, megközelíthető, elérhető szegedi területté válna a volt Tisza-pályaudvar területe!



Szeged vonzáskörzeti közlekedésfejlesztési terve (104. old.)

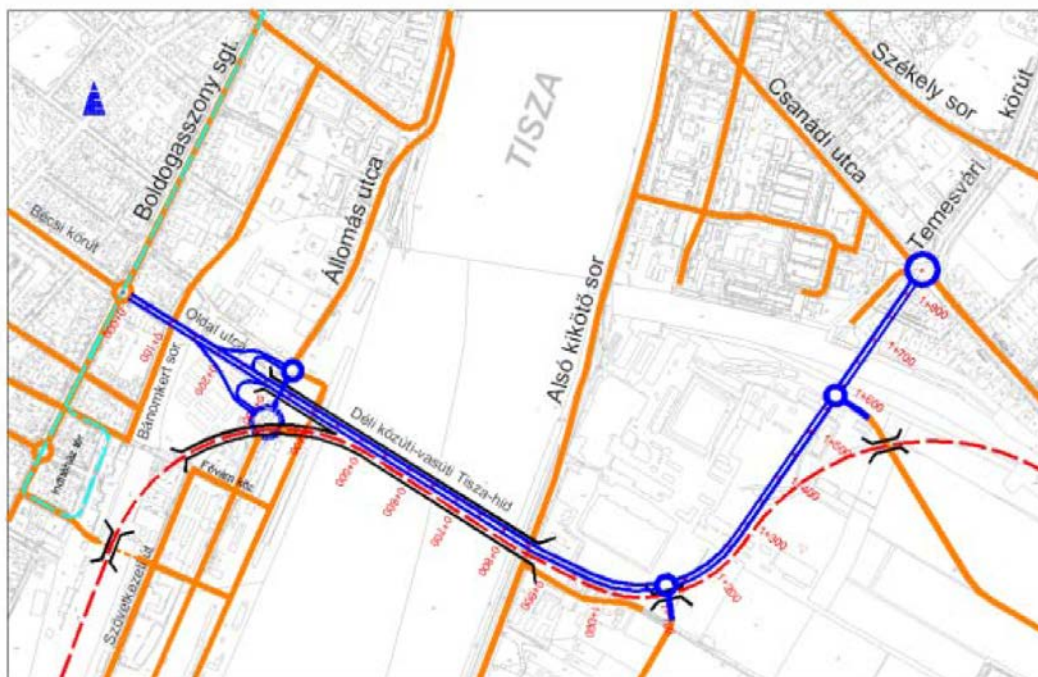
http://www.szegedvaros.hu/letoelthet-anyagok/cat_view/302-varosfejlesztes.html

Az előbbi rajzon zöld a Nagykörúton belőli városrész. Ezt érinti délről az új Déli-híd a Tisza metszésében. Kék színű a hídra vezető út, míg szaggatott fekete a hídra menő vasút. Az állomások sárga téglalapok. A vizsgált fejlesztési terület közvetlenül csatlakozik az új hídnak.



6-15. ábra Vasúti átvezetés nélküli kialakítás (buszsáv kialakítási lehetőség)

Ez az a változat, amikor az új hídon nem megy át a vasút.
Látható: kiváló kapcsolatot képzeltünk el a volt Tisza-pályaúdvarral, hiszen a szegedi hídfőben lévő kék körforgalomból közvetlenül ágazik ki a sárga Állomás utcai vonal. Ez a csomópont biztosítja azt, hogy a volt Tisza-pályaúdvári terület minden irányból megközelíthető és minden irány felé elhagyható, ami ideális közlekedési feltárást jelent.



Az új híd második alapváltozata, amikor a hídon átmegy a vasút. A vasút vonalát a piros szaggatott vonal jelzi. A két változat léte is mutatja, hogy rengeteg itt még az eldöntendő feladat.

Nagyon fontosnak tartom azt leírni, hogy a rengeteg teendő közül nagyon sok elvégezhető már a hídépítés előtt, attól teljesen függetlenül is. Nem szabad tehát a hídra várni, és főleg nem szabad a hídra mutogatva semmit sem tenni.

9. Javaslat a továbbépítésre

Ami eddig elkészült szép, hasznos és jól használható.

Az előzőekben jelzett gondok miatt azonban állítom, hogy a tér, a térség átépítése még nincs befejezve. Nem szeretném szétverni azt, ami végre nagy nehezen megvalósult. Építését tovább kellene folytatni minél előbb, amikor a szándék és a pénz együtt áll. A felsorolást úgy igyekeztem leírni, hogy az mind az eddigiek értékét növelje.

Mi jöhet szóba?

Mindenek előtt szeretném hangsúlyozni, kiemelni azt, hogy az alábbiakat szegedi mérnök kollégákkal való beszélgetések alapján írom le! Az Indóház tér és a Tisza-pályaudvar területe ugyanis minden kor mérnökének megragadta a fantáziáját, szinte meg sem lehetne számolni a már eddig ide elkészült tervek sokaságát. Valószínűen nem sok helyi mérnök ember lehet, aki az Indóház térre valamilyen tervet ne készített volna. Ha meg lenne még a Város műszaki tervtára, ezeket a terveket elő is lehetne venni, azok javaslatait újra lehetne gondolni. Sajnos azonban a városi tervtár is az enyészeté lett.

9.1 Eladó a Szent Ferenc utca–Indóház tér sarki telek. Meg kellene vennie a városnak és a teljes telken azonnal parkolófelületté kellene alakítani.

A TELEK MEGVÉTELE SÜRGŐS FELADAT, mielőtt más meg nem veszi és többszintes házat oda fel nem húz, ezzel beszorítva akár 100 évre is az Indóház teret a mai rendkívül szűk helyére. Nem lenne szabad hagyni a hely ilyen értelmű elépítését!

Az Indóház tér legnagyobb baja a kicsisége, a hely hiánya. Emiatt még az elemi közlekedési funkciónak sem fele meg.

Egy ekkora állomásnak jóval nagyobb parkolóhely kellene a mainál! Debrecenben 3 szintes mélygarázzsal akarják az igényeket kielégíteni, mely jelzi az ilyen helyeken szükséges méreteket!

A mélygarázsos ötlet itt már nem alkalmas, nem vethető be, ez a hajó a tér átépítésével elment! A tér átépítésekor kicserélt közműveket, villamos vágányokat, térburkolatot kellene szétverni, ami nem lenne normális lépés. A telek a parkolási igényt nem oldja meg, csak a hiányt enyhíti.

9.2 Az Indóház tér és a Gőz utca sarkán álló majdnem romos hajléktalan szállót le kellene bontani.

Mivel telke valószínűen városi tulajdonú, itt telket venni nem kell. A hajléktalan szálló területe is parkolóvá alakítandó.

Az előbbi két lépéssel a tér területe növelhető lenne nyugat felé. A tér területének növelésére ez az egyetlen lehetséges irány, mert a többi térfalon nagy értékű, többszintes épületek állnak.

Bár a Nagyállomás túloldalán is lehet és kell is parkolókat kialakítani, annak kemény feltételei vannak, melyeket később sorolok fel. Addig is kellene valamit tenni! Minél több feltétele van valaminek, annál nehezebb azt megvalósítani. A gyors hatás elérése céljából javaslom a közvetlenebb és olcsóbb megoldásokat, melyek gyorsabban javítják a mai helyzetet.

A hivatkozott telken, telkeken viszont szinte azonnal lehet a gondokon enyhíteni, ráadásul a legolcsóbban!

Nagy a nyomás arra vonatkozóan, hogy az üres telkeken üzletekkel, lakásokkal, éttermekkel, szolgáltató egységekkel teli házakat kelljen tervezni, építeni. Ezzel kapcsolatban megjegyzem: a Nagyállomás épületében kialakított, a szolgáltatóknak bérbe adható egységek konganak az ürességtől. Az épület felújításakor itt kialakított üzlethelyiségek kiadatlanok, felhagyottak. Ezekbe sok előbb említett feladat elhelyezhető lenne új házépítés nélkül.

9.3 Az előbbi két telken elképzelt parkolóhelyeket a lehető legsűrűbben fásítani kellene.

Ez oldaná a mai tér sivárságát, fátlanságát, de az autók nyári szétégését is megakadályozná. Ma túlburkolt a tér, melyet oldani kellene, arányosabbá kellene tenni a burkolt és a zöldfelületi arányt. Ma a tér nyáron izzó hőkatlan!

9.4 Kellene alakítani egy helyi építészekből álló szakértői csoportot a Szent Ferenc utca és a Galamb utca közötti, az Indóház téri, mai térfalat képző többnyire sajnos lepusztult épületek építészeti értékeinek meghatározására.

Méltó-e az itt álló néhány épület a Nagyállomáshoz, és a városkapu szerephez? Ez a szakértői csapat megbecsülhetné ezen házak szanálási költségeit is.

9.5 Az előbbieik alapján ezeket az ingatlanokat is meg kellene szerezni a városnak és lebontani azokat is.

Nyilvánvaló, hogy itt is az ingatlanok megvásárlása jöhet csak szóba! A házak bontásával nyert telkeket hozzá kellene csatolni az Indóház térhez. Idő van, de nem szabad kihagyni a kínálkozó alkalmakat. Az Indóház tér ezen szakaszának javasolt új határvonala a Tóth-vendéglő telkének Nagyállomás felőli széle. A területnyereményen parkolók, éttermi teraszok alakíthatók ki. Ha ezek a házbontások a tér legutóbbi átépítésekor történtek volna meg, akkor a tulajdonosok könnyen zsaroló pozícióba kerülhetek volna, mely veszélyeztethette volna a projekt időre való megvalósítását, és a valódi árnál magasabb árak kifizetését tette volna szükségessé. Ma viszont nincs semmiféle kényszer, tehát a Város más, kedvezőbb pozícióból tudna vételi ajánlatokat tenni.

Az Indóház tér javasolt új határai az alábbi rajzon jól bemutatathatók:

az egyik határvonal a Szent Ferenc u. 1. és a 3. sz. telek határán, míg a másik a Szent Ferenc u. 2. és 4. sz. telek határa lenne.

(A valóságban csak annyi a változás, hogy a 2. sz. telken álló házat lebontották. Ez a telek az eladó telek, melynek mielőbbi megvételét szeretném javasolni. A 4. sz. telken pedig már felépült egy többszintes lakóház.)



<http://terkep.szeged.eu/>

9.6 Az Indóház tér nyugati szélén maradó tűzfalak építészeti és kertészeti eszközökkel való térhez igazítása.

Azért, hogy ne csupa tűzfal legyen az új térhatár, egy helyi építészeti, kertészeti ötletpályázattal keresni kellene a látványjavítási lehetőségeit. Minden bizonnyal átalakíthatók a tetők, ablakok nyithatók, vakablakok alakíthatók ki, festmények, térplasztikák helyezhetők el. Ha más nem marad, nagyra növő platánokkal, japánakáccokkal, hársakkal a takarás tökéletesen megoldható. Ma ugyanezen fajok Tarjánban eltakarják az ötszintes panelházakat is! Vannak futónövényeink is, melyekkel hatalmas falfelületek tehetők zölddé. Bízunk a művészek fantáziában is:

<http://www.eletforma.hu/eletmod/a-tuzfal-is-lehet-mualkotas/>

9.7. Az Indóház tér és a Szent Ferenc utca gyalogosok által használt kisköves burkolású felületeinek lecserélése ember által szívesen járt burkolatra.

Szóba jöhet ugyanaz a betonelem, melyet a Nagyállomás előtt használtak vagy akár az aszfalt is. A Tóth-vendéglő előtt van egy aszfalt sáv, miért ne lehetne ugyanez a falak melletti járdáknál is? A használhatóság itt is fontosabb, mint valaki szépségeszménye.

9.8. További kerékpár támaszok elhelyezése az Indóház téren.

Három hely is van erre a célra: a Szent Ferenc utca végén, a parkolóhely és a buszok járta forgalmi sáv között, melyben ma egy tűzcsap árválkodik. A két csobogós beugróban.

9.9. A volt Tisza-pályaudvar, a Tisza-teherpályaudvar területének, és az egyéb, a vasút és Tisza közötti területek kezelői vagy tulajdonjogának megszerzése

A területet szinte teljesen behálózzák az egykori teherpályaudvar vágányai a Paprikafeldolgozó és a Tisza töltése között. Tudtommal már elkészült a vágányhálózat bontási terve is!

Információim szerint ez a terület zöme állami tulajdonú, melynek kezelője a MÁV. Ha ez így van, akkor elég lenne a kezelőváltást szorgalmazni. Az új területkezelő természetesen a Város lenne. A tulajdonjog megszerzése egy második lépcsőben történhetne meg. De akarattal egy lépésben is megoldható a feladat. **Javaslom a Város, az Állam és a MÁV tárgyalásának mielőbbi újrakezdését. Mindennek az alapja a terület megszerzése, mint legelső lépés. Ha ez sikerült, akkor sorjában lehet a többi feladatot is megoldani.**

Hasonlóan tisztázni kellene a vasút és a Tisza közötti terület egyéb, nem MÁV kezelésű, ingatlanjainak a tulajdoni helyzetét is.

Fennáll annak veszélye itt is, hogy a Város ELŐTT ingatlan-spekulánsok szerzik meg a rendkívül értékes területet, majd hatalmas felárral adják tovább a Városnak. Miért kell ezt kivárni?

Miért kell ennek az ügynek is úgy elfekélyesedni, mint az újszegedi ligetben lévő volt vigadóénak, és a többi hasonló zavaros szegedi ingatlanügynek?

Minél később lépi meg ezt a Város, ez annál költségesebb lesz! Tényleg ez lenne a városi érdek?

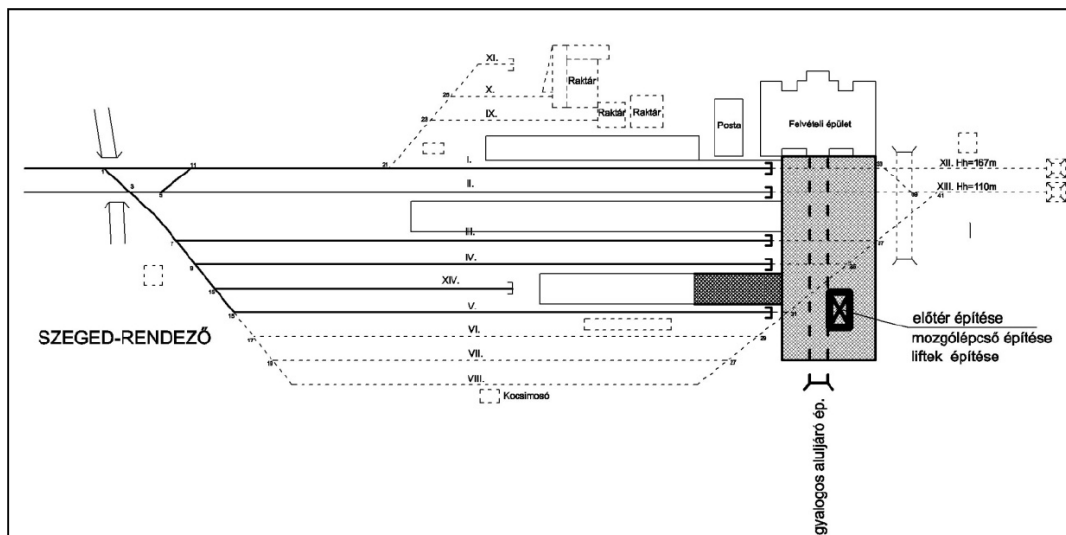
9.10. A volt Tisza-pályaudvar teljes területére plázaépítési tilalmat kell elrendelni a terület megszerzése után!

Ezen a területen ezután csak oktatási, egyetemi, gyógyítási, kutatási, rekreációs funkciót szabad engedni! Mindent ezen funkcióknak kell alárendelni.

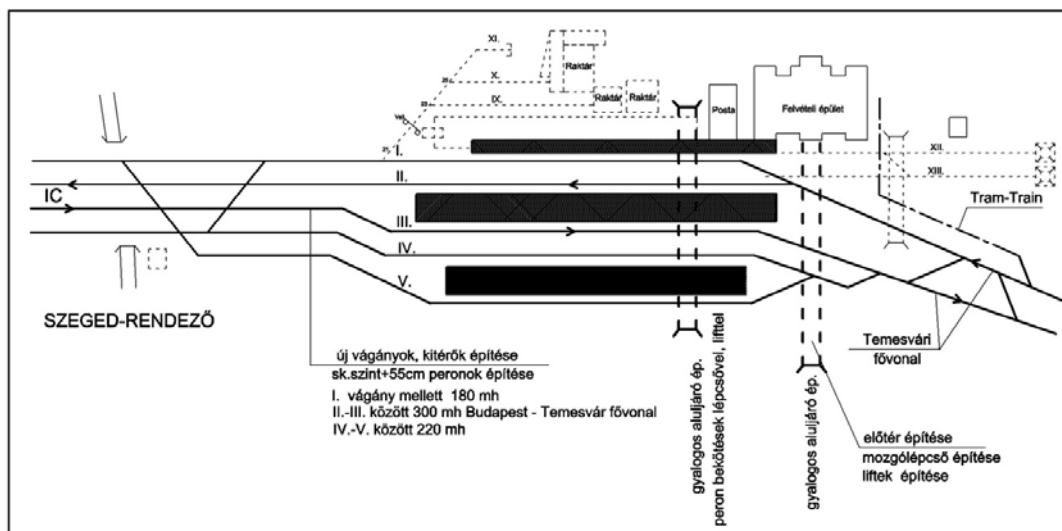
Erre a rendkívül értékes területre kellene a városba csábítani országos vagy még inkább nemzetközi intézményeket! Akár az ENSZ valamely szervezetét. Minden felfelé igyekvő város ezen fáradozik. Nekünk Temesvárral nem a lakos-számmal kell megpróbálni versenyezni! Így nem lenne itt gagy épületeket felhúzni.

9.11 Gyalogos alagút, aluljáró építése a vágánymező alatt, mely az Indóház tér és a Szövetkezeti út szintjén köti össze a vágánymezővel kettévágott két városrészt a Nagyállomás alatt.

Nem légből kapott a gondolat, hiszen a Nagyállomás főépületének felújítása során komolyan előjött az alagút építése.



6-12. ábra A személypályaudvar átalakítása



(271. old.)

Szeged – Makó elővárosi közösségi közlekedés vizsgálata

http://www.szegedvaros.hu/letoelthet-anyagok/cat_view/302-varosfejlesztes.html

Az előbbi két kép a Nagyállomás vágányhálózatát mutatja folytonos vonallal. Jól látszik a Nagyállomás épületének a rajza, felvételi épület felirattal. Tőle jobbra, a vágányokra merőleges szaggatott vonal jelöli a Galamb utcai aluljárót.

Látható a felső képen a felvételi épület közepén vastag szaggatott vonallal az elképzelt gyalogos aluljáró is. Az alsó képen ugyanezt már a felvételi épülettől délre képzelték el, függően a módosított állomási vágányhálózattól.

A gyalogos aluljáró épület és a vágányok alatt haladt volna, az Indóház tér szintjén. A különböző vágányokat mozgólépcsőkkel lehetett volna elérni, a magasságkülönbséget pedig mozgólépcsőkkel lehetett volna leküzdeni felfelé is és lefelé is! Valószínűen az anyagiak miatt maradt ez el. Helyette készült egy lift az épületben és egy mozgólépcső a fentről lefelé jövő utasoknak.

A magasságkülönbség leküzdése a mi adottságaink miatt elkerülhetetlen. Csak az a kérdés, hogy ezt hol tesszük meg. Nem kell különösen igazolni azt, hogy az a megoldás a jobb, melynél az utasnak nem kell kereszteznie működő vágányokat! Erre a célra nincs jobb az alagútnál!

A lényeg az, hogy ezt az alagutat ne hagyjuk majd abba a Nagyállomás épületétől legtávolabbi vágánynál, hanem vigyük tovább a teljes földtöltés alatt. Teremtsünk kapcsolatot a két szétvágott városrész – az Indóház tér és a Szövetkezeti u. - között.

9.12 Autóbusz decentrum létesítése a nagyállomási vágányok és a Szövetkezeti u. közötti területsávban.

Az alagút végén, a mai garázsok helyén lenne erre hely. Az Indóház tér mentesülne a buszoktól. A mai buszmegálló helyén is parkolót lehetne kiképezni. A megérkező utas pedig jobbra menne, ha busszal, és balra, ha villamossal akar a városba menni. Erről őt az alagútban bőségesen informálni kellene.

A decentrum lenne az első lépés a rozsdamezős terület szükséges bontásai utáni felélesztésére.

Tudom, hogy van egy elképzelés a Déli-híd szegedi hídfőjébe telepíteni kívánt autóbusz decentrumról, néha a szegedi hányatott sorsú buszpályaudvarról. Azonban ez hídhöz kötött létesítmény lenne, melynek megvalósulási időpontja sajnos ma még ismeretlen. A gyalogos alagút végéhez illesztett decentrumhoz kevesebb feltételnek kell teljesülnie, tehát hamarabb megvalósítható lenne.

9.13 Parkolóhelyek létesítése az előbbi decentrum mellett.

Szükségessége az előbbiek szerint.

9.14 A Tisza-pályaudvar elhanyagolt raktárainak, épületeinek, vágányainak fokozatos elbontása.

Amikor már külsejével nem taszítja az európai befektetőket, fel kell ajánlani a területet a város legelőkelőbb fejlesztési területeként. Tartok tőle, hogy a mai helyzetet látva még legbátrabb befektetők is elmenekülnének. Tudtommal már elkészült a vágánybontási terv is.

9.15 Nemzetközi ötletpályázatot kellene kiírni a Nagyállomás és a Tisza közötti teljes területre.

DLA h.c. Borvendég Béla Kossuth-, és Ybl díjas építésmérnök, címzetes egyetemi tanár, szegedi építésmérnök írja:

„az elmúlt ötven évben eddig még soha sem sikerült végleges nyugvópontra juttatni a Nagyállomás, illetve az újonnan építendő vasúti híd és e létesítményekhez csatlakozó területek célszerű felhasználhatóságának ügyét.”

„Aligha lehet reménykedni, például abban, hogy a külföldi tőke szívesen telepszik le egészségtelen, műveletlen, elhanyagolt rendetlen bűnözéstől fertőzött környezetben. Vagy ott, ahol nem hogy az adott szónak nincsen becsülete, de még a jogrend is csak viszonylagos. És ott sem, ahol a bizalmatlanság és ikertestvére a korrupció az úr.”

A tények sajnos Őt igazolják!

50 év után nem kellene végre jót lépni? Ha az eddigi módszerek nem váltak be, miért ne hozhatna jó eredményt a mai nemzetközi gyakorlat szegedi alkalmazása, bevetése, a nemzetközi ötletpályázat kiírása?

A munkát pedig ezen nemzetközi ötletpályázat javaslatainak függvényében kellene a továbbiakban folytatni, lépésről-lépre, ahogyan a lehetőségek adódnak.

Időnk van, csak a helyes irányba kellene haladnunk, és csírájában megakadályozni minden rossz döntést, lehetetlenné téve minden esetleges ingatlan manipulációt.

A nagyszerű ELI, a belvárosi partfalépítés mellett jusson elegendő figyelem az Indóház térre a volt Tiszai-pályaudvarral együtt.

Ezt az értékes területet a szegedi Belváros részévé kell tenni!

Kérem javaslataim átgondolását, megvitatását!

Szeged, 2013. szeptember 9.