

## Hol lehetne a buszpályaudvar Szegeden?

dr. Rigó Mihály  
okl. erdőmérnök  
okl. építőmérnök

### A mai helyzet

Buszpályaudvar a Mars téren.

Sokat erről nem akarok írni, mert a helyzet ismert. A Mars tér háromnegyede már a piacé, és kb. negyede a buszpályaudvaré, beszorítva egy zsebkezdőnyi területre. Most nem írom le azt, hogy mit jelent, ha semmire sincs hely, hiszen ha valaki kimegy, elszenvedheti. A szorítást már régóta érzik és keresik a helyet, ahová ki lehetne menekülni innen. Kinőtte a helyet a pályaudvar.

Lassan manővereznek a szűk helyen az induló és érkező buszok, keresztezve a fő gyalogosáramlási irányokat. Még a buszmegálló sem férnek el mind a téren, a Volán kénytelen erre is igénybe venni a környező utcákat, mint pl. a Szent Gellért utcát.

A téri pályaudvaron az utasok helye is szűk. Nem férnek el a kis csarnokban, egy keskeny középső járdára szorítottan kerülgetik egymást. Kevereg a felszálló-leszálló tömeg a várakozóval. A szolgáltatón kívüli buszok egy részét a környező utcákban tárolják, mint pl. a Mikszáth K. utcán.

A helyszűke szüleményei az ún. decentrumok – a pályaudvart pótló kis pályaudvarok - is a város területén szétszórva, ahol lerakhatók azok a buszok, melyek nem férnek el a Mars téren.

A Mars téri buszpályaudvar és a szegedi villamos hálózat – a másik közösségi közlekedési eszköz - kapcsolata sem ideális. A Mars tér mellett halad ugyan el a legforgalmasabb szegedi villamos vonal, az 1-es és a 2-es villamosé, a Kossuth L. sgt-on. Ennek a buszpályaudvarhoz legközelebbi megállója az Anatómiai Intézet előtti, azonban túl távoli ahhoz, hogy bőröndökkel, csomagokkal valaki a Mars térről addig elvonszolja magát. Ráadásul ezen az állapoton javítani sem lehet! Ugyanis reménytelen próbálkozás lenne ezek valamelyikét közelebb vinni a másikkhoz. A Mars téren szintén reménytelen lenne egy személyautó parkolót kialakítani. Parkoló arra a célra, hogy az autókat addig letegyék, amíg a buszos utazásról vissza nem érnek. Nagyon rossz a kapcsolata a Mars téri buszpályaudvarnak a szegedi vasút-állomásokkal is, éppen az előbb leírt áldatlan villamos kapcsolat miatt. A hely annyira kicsi, hogy még egy kerékpártároló sem fér el. Meg kell nézni a hódmezővásárhelyi vagy a mórahalmi kerékpártárolót a buszállomások mellett azért, hogy lássuk, mekkora is lenne az igény, ha lenne hely.

**Nyilvánvaló, hogy utazási eszközváltó helynek az a hely alkalmatlan.**

**Abban mindenki egyetért, hogy ez a hely kevés erre a feladatra, és abban is, hogy újat kell keresni. Hatalmas a vita azonban abban, hogy hol legyen az új állomás.**

### A mai szándékok

A mai rendező elv, jelszó a multimodalitás, a sokmódúság. Semmi mást nem jelent, mint azt, hogy lehetőleg közel legyenek egymáshoz a különböző közösségi közlekedési eszközök megállóhelyei annak érdekében, hogy az egyikről a másikra való átszállás a lehető legegyszerűbb legyen, az utastól a legkisebb energiát kérje.

Magyarul: igyekeznek a buszpályaudvart vasútállomás közelébe telepíteni. Ne legyen szükség személyautót használni arra, hogy a vasútról elmenjek a buszpályaudvarra. Legyen ez a kapcsolat közvetlen, főleg személyautótól mentes. Alapvetően két hazai modell létezik az előbbi feladat megoldására.

Az egyik a debreceni.

Itt a vasútállomás rekonstrukciója keretében a vasúti pályaudvar mellé telepítik a város buszpályaudvarát. Az utas mindkettőt egy helyen éri el. Ez azonban nem szentírás.

A második modell a budapesti.

A főváros mai legnagyobb buszpályaudvara a Népliget melletti, annak ellenére, hogy a közelben sincs vasútállomás. Van viszont helyette, mellette metró. A metróhálózat lényegében ugyanaz, mintha fizikailag is ott lenne a buszok mellett a vasút. A főváros új pályaudvarát azonban már a kelenföldi vasútállomás mellé tervezik. Van, illetve lesz itt minden egy kupacban, mi szemnek és szájnak ingere: autópálya, vasútállomás, metró állomás, villamos megálló, új buszpályaudvar, hatalmas személyautó parkoló és természetesen óriási új pláza!

### **A közös a kétféle modellben a nagy helyigény!**

Az is elképzelhető, hogy egyre nagyobb helyre van szükség, tehát az új buszpályaudvarnak olyan helyre kellene kerülni, ahol a terület bővíthető! A fővárosi Népligeti buszpályaudvar mellett is van egy ma még beépítetlen hatalmas terület.

Az is tény, hogy a fővárosban sem a Nyugati, sem a Keleti, sem a Déli pályaudvar mellett nincs autóbusz pályaudvar, a főváros mégis működik. Azaz: nem lehet az új alapelvekhez mereven ragaszkodni, főleg, ha azok más logikákkal ütköznek.

### A korábbi elképzelések

Szeri István úrtól, a Tisza Volán vezérigazgatójától elkértem azokat a helyszíneket, ahol korábban megpróbáltak már új helyet keresni. Íme a lista:

1. Mars tér, 3 szintes lett volna (parkoló szint a föld alatt), de készült olyan változat is, ahol egyszintes lett volna a pu. a jelenlegi parkoló felé terjeszkedett volna.
2. Kálvária sgt. - Rókusi krt. sarka, a volt világ utcája telek.
3. Bakay N. u. - Vásárhelyi P. u. saroktelek.
4. Rókusi tó területe.
5. Volt konzervgyár területe.
6. Tisza pályaudvar területe.
7. A volt Merkúr telepe a Sándorfalvi úton.
8. A volt Agroker telep.
9. A volt Pick hízalda területe (most Baumax és Toyota).
10. Teljes Indóház tér területe.

Úgy sejtem, hogy mind a pénztelenség miatt bukott el. A Volán pénze a költözködéshez egyedül kevés lett volna. A folyamat lényegében a társfinanszírozó beruházó keresési folyamatává vált.

Látszik, hogy a szegedi új buszpályaudvar helyszíneresői már szinte bejárták az egész várost.

**Ez a folyamat – a sikertelenségén túl is - rendkívül káros volt.** A Város a MÁV, a Volán szakemberei minden alkalommal egymásnak feszültek, különböző lövészárkok százai jöttek létre. Kialakult egy áldatlan állóháború, mely innentől kezdve minden egyéb új helyszín keresését nagyon megnehezíti, hiszen korábban az

egyes helyszíneknél már vélemények alakultak ki, fogalmazódtak meg, rögzültek, melyeket rendkívül nehéz megváltoztatni, módosítani, hiszen esetleg szakembereknek, intézményeknek kellene véleményt váltani.

Az intézmények véleményét sajnos az is befolyásolhatja, hogy olyan helyszín nem jöhet szóba, ahol egy szervezetnek, intézménynek, mint kötelező finanszírozónak be kellene lépnie! **El kell ezért tudnunk választanunk az intézményi érdeket a városi közösség érdekeitől is.**

#### A mai szegedi elképzelés

Úgy tudom, hogy a Város mai elképzelése szerint a szegedi buszpályaudvar a leendő szegedi Déli-híd szegedi hídfőjébe kerülne.

A Bécsi körút folytatása - a Boldogasszony sugárúti kereszteződés után - az Oldal utca. Az Oldal utca ma a Paprikafeldolgozó és az Egyetem területe között halad az Állomás utcáig.

Ha gondolatban összekötjük az Oldal utcát az újszegedi oldali Kertész utcával, akkor közelítően megkapjuk a tervezett Déli-híd helyét.

Erre a hídra kanyarodna majd föl a MÁV azon új vágánya, amely az Indóház téri Nagyállomásról indulna Makó felé.

A meglévő Oldal utca, a szintén meglévő Bánomkert sor, valamint a MÁV előbbi íves vágánya között – az Oldal utca Nagyállomás felőli oldalán - kialakul egy bezárt terület. Ismereteim szerint ide kerülne a szegedi buszpályaudvar, de hallottam már olyan változatot is, mely szerint a vasúti íven belülré kerülne a buszpályaudvar.

#### A szegedi kényszerek

a) A közös vasúti-közúti híd.

Korábban Szeged vezetői két új hídról álmodtak. Egy közútiról a Déli-híd helyén és egy vasútiról a medencés kikötő közelében. Mindenben egyezve, megfelelő az elmúlt 50 év legnagyobb törekvésével, mely országszerte az volt, hogy a vasúti és a közúti közösködést, a közös híd használatát, mindenütt szüntessék meg, azaz külön hídon menjen a közút és a vasút.

Annak ellenére, hogy mind a közút, mind a vasút állami tulajdonú, szinte sohasem lehetett összehangolni a fejlesztési pénzek rendelkezésre állási időpontját. Ez megakadályozta a közös fenntartást, mely értelmetlen vitákhoz, ellenségeskedéshez vezetett.

Ez történt a közelünkben az algyői hídnál is. A régi közös híd megmaradt vasútinak és épült egy új a közútnak.

Az egykori szegedi vasúti hídon egykor maga a világhírű Orient expressz járt Kikinda és Temesvár felé. Ez a vasúti híd és vonal vitte a Bánát, a Bánság mindenféle kincseit Bécsbe.

A világháború idején ezen hidat lebombázni fontosabbnak tartották az angol-szászok, mint azokat a vasúti pályákat, vágányokat külterületen, amelyek szerencsétlen embereket szállítottak Auschwitzbe. Erre ma sincs válasz, sőt egyre inkább tabu lesz! Nekünk pedig azóta sincs vasúti hidunk!

Szegeden valamikor két nemzetközi vasúti vonal keresztezte egymást. Ma ezzel szemben csak egy vasúti zsákutca vagyunk, ennek minden káros gazdasági következményeivel. **Mivel nem tartom szerencsésnek azt, hogy tehervagonok mozogjanak Szeged szívében, a tervezett Déli-hídon, én természetesen továbbra is a külön vasúti híd pártján állok.**

Most viszont mindennel szemben menve a fővárosi döntéshozók összevonták a szegedi hidakat egybe. Jó lesz ez a periférián így is! Így akarják megúszni, lerázni a budapesti olimpia ábrándozói a több évtizede megoldatlan szegedi gondot a lehető legolcsóbban. Két híd semmiképp, esetleg egy – hangozhatott el a fővárosi ukáz. Mit lehet tenni, ha ők osztják a pénzt?

b) A tram-train.

A tram-train olyan villamos, amely képes elhagyni a belterületet, és képes vonatként közlekedni a vasúti vágányokon is, települések között. Mivel az EU a közúti közlekedés helyett a vasútit és a közösségit támogatja, a Déli-hidat kénytelenek ekként eladni. Így megpróbálva becsalni leendő hídfinanszírozóként az Európai Uniót. Mivel az M43 autópálya elkészülte után az állami közútnak már nem érdeke a Déli-híd, kiesik ez a szervezet, mint elvi finanszírozó. A MÁV-nak semmire sincs pénze, tehát szintén kiesik. Marad az EU, ha neki tetszőt sikerülne kihozni, azaz: a hídon lennie kell tram-trainnek. Később hangsúlyozni fogom, hogy ezzel a tram-train még nincs megoldva, még tetemes pénzt fog kérni a hídon túli szakasz is.

c) A buszpályaudvar.

Az eddigi évtizedek igazolták, hogy nem akadt az áthelyezésére társfinanszírozó. Hátha a híddal együtt ez is rávarrható az EU-ra. Nosza menjen a buszpályaudvar a híd mellé.

Teljesen nyilvánvaló az is, hogy itt a sokadik kényszerről van szó. Az egyik hibás döntés szinte vonzza magához a hasonlókat, a hasonlóan hibás következőket.

**Kb. ennyi a kényszerlogika, melyek a mai helyzethez elvezetnek bennünket. A hangsúly a kényszereken van, mert a látszólagos végeredmény nem egy szerves logika végeredménye.**

Az elképzelés kritikája

1.

Egy esetleges itteni buszpályaudvar csak látszólag van közel a Nagyállomáshoz.

Az utasoknak jelentős hosszát kell gyalog megtenniük a kettő között. Majdnem előállna az a helyzet, mint amilyen ma a Mars tér és a Kossuth sugárúti villamos megálló között van. Ez nem szerencsés. **Így csak majdnem, csak kissé teljesül az az elvárás, hogy a buszpályaudvar és a vasútállomás egymás mellett legyenek.** Vannak ekkora távolságok reptereken is, de ott mozgó járdát, mozgólépcsőt építenek, ami nem két fillér áru. Itt valószínűen ezek húznák ki legelőször.

2.

A Bánomkert sor mellett elkezdett klinikai fejlesztések, klinikai építkezések folytatódni fognak a tervezett hídig. A klinikák számára elég megterhelő lesz maga a tervezett híd is és a vasúti forgalom is, miért kell ezt még tetézni egy buszpályaudvarral?

**Nyilvánvaló az, hogy egy buszpályaudvar jelentős környezetterhelő létesítmény, akármilyen buszok is fogják azt majd használni.** A por, a zaj, a nyüzsgés, a balesetveszély nem illik a gyógyítás és az oktatás helyszíneire.

3.

A Város tervezi a Szeged-makói irányú tram-traint is.

Ez önmagában egy kiváló ötlet, mert a két város között majdnem öt km-enként van egy település. Szeged és Makó között kb. 30 km csak a táv, e kis szakaszon elhelyezkednek az alábbi települések: Szőreg, Deszk, Klárafalva, Ferencszállás, Kiszombor. Mondhatni: ilyenre találták ki a tram-traint.

Ha megépül, ez lesz a térség legfontosabb közösségi közlekedési eszköze, a legnagyobb személyszállító. **Ha elkészül, akkor a mai 43 sz. főúton járó rengeteg autóbusz levehető a főútról, azaz ezen a vonalon megszüntethető lesz a buszközlekedés.**

Jelenleg a Szeged-makói irány az egyik legnagyobb forgalmú buszos irány, ami miatt sorsa rendkívül fontos.

Magyarul: Szeged és Makó között megszűnik, vagy majdnem nullára esik majd vissza a buszforgalom. A busz is és a tram-train is ugyanazokat vinné, ugyanazt a feladatot látná el. Kettő azonban sok erre a feladatra, csak az egyik maradhat. **Mi értelme akkor annak, hogy az új buszpályaudvar egy olyan helyen legyen, amely a később megszüntetendő buszjáratoknak lenne kedvező. Az egyik városi fejlesztés okafogyottá teszi a másikat!**

A Déli-híd tövébe elképzelt buszpályaudvar nyilván nagyon jó helyen van a mai rengeteg, a Szeged és Makó között járó busznak! Ez tény!

Tény azonban az is, hogy ezek a buszjáratok meg fognak szűnni, ha megépül a tram-train. A buszpályaudvar viszont ott marad, lényegében értelmetlenül! **Sőt a helye miatt rákényszeríti a buszokat arra, hogy átgázoljanak a teljes városon!**

**A tram-train további gondja a vonalvezetése, a kiépítési helye, ami miatt a hídi átvezetés megoldásán túl tetemes pénz kell ahhoz, hogy a gondolat működjön.**

**Már az elején érdemes megemlíteni, hogy a Szeged-makói meglévő vasútvonal a megszűnés állapotáig lepusztult Itt egy felújítás költsége azonos az újjáépítés költségével.**

Ma a buszok a települések főutcájaként működő 43 sz. főúton járnak, a házak előtt, a házak közelében. A buszmegállók is a lakosság legnagyobb közelében vannak. Ez így nagyon kényelmes a buszozóknak.

De mi lesz a tram-train esetén? A vasút ma elkerüli a településeket, a vasútmegállók távol vannak a települések központjától, távol a leendő utasoktól.

Ha a tram-train ezen fog haladni, az nagyon kényelmetlen lesz a lakosoknak a sok gyaloglás miatt. Ezért célszerű lenne a tram-train nyomvonalát bevinni a 43 sz. főút mellé, a mai átmenő, a településközi forgalmat pedig kivinni a településeken kívülre. Helyet kellene tehát cserélni a 43-asnak és a vasútnak, ahogyan azt Egedi Gergő nevű fiatal mérnök kollégám javasolta. **Az elv szép, de gyakorlatilag építeni kellene Szeged és Makó között egy új utat és egy új vasutat!**

Arra is kellene gondolni, hogy amennyiben vasúti vágány átmegy a Déli-hídon, akkor számítani kell ott is a nemzetközi vasúti teherforgalommal is. Nemcsak a hídon, hanem Szeged belterületén ism és a Szeged-makói vasúti szakaszon is. A településre bevitt tram-train esetén végig a településfűzéken!

Nem olyan egyszerű tehát ez a tram-train, mint látszik, mintha csak a hídi átvezetés lenne a feladat! Még a ez meg is valósulna, ezer egyéb baj jelentkezne.

Egy további gond és lehetőség:

korábban javasoltam a Szeged-makói tram-train későbbi meghosszabbítását Aradig! Arad ugyanolyan lélekszánú település, mint Szeged. Arad egy villamosbarát város, melynek valamikor villamosgyártása is volt. Sőt itt épült meg Európa első városon kívülre vezető villamosvonala is a közeli szőlővidék felé.

**Végig szeretném azonban itt is hangsúlyozni: egy tram-trainnak teljesen más vonalvezetés kell, mint egy nemzetközi teherforgalommal is járt MÁV-**

**vonálnak!** Teljesen eltérők ugyanis a két vonalfajta érdekei. **A tram-train vonalvezetése akkor kedvező, ha nagyon közel megy a használó emberhez, míg a nemzetközi teherszállítás nyomvonala akkor megfelelő, ha minél messzebb megy az emberi környezettől. Ami jó az egyiknek, rossz a másiknak.** Ezeket sem illene egyesíteni egy közös vágányon.

3.

Már beigazolódott a Mars tér kapcsán, hogy egy buszpályaudvar nagy területigényű. Ehhez még társul igény a nagy tömeg kényelmes elhelyezésére, mozgási pályáinak biztosítására, a nagy személyautó parkolóra, taxi drosztra, kerékpártárolóra. Vajon ez a minden irányban bekerített új terület képes-e erre, tudja-e ezt, vagy megint beszorítjuk magunkat?

4.

**A meglévő szegedi elektromos közösségi közlekedés kapacitása szinte alig van kihasználva miközben keresztül–kasul járnak Szegedet a buszok, rontva ezzel az elektromos közösségi közlekedés esélyeit.**

Mondjuk ki végre azt, amúgy is tud mindenki: **ez két közlekedési mód évtizedek óta egymás vetélytársa, versenytársa a városi támogatások elnyerésében,** így egymás esélyeinek rontója. Mindig azt hangsúlyozták, hogy egymást ki kell egészíteniük. Ezzel szemben egymást gáncsolták.

Miközben a Város ma támogatja a buszos személyszállítást, ezzel együtt egyben rontja is az elektromos szállítás esélyeit!

Nem lehetne végre egyértelműen eldönteni azt, hogy mit akarunk ezek helyett a kétértelmű, egyrészt-másrészt típusú lépések helyett?

Itt a felújított elektromos hálózat és eszközállomány, elemi érdek lenne ezek kapacitásának minél nagyobb mérvű kihasználása. Különben egyre csökkenni fog a szállított utasmennyiség és ezzel együtt nőni a városi pénztámogatás igénye. Nem kezd már ma is szinte finanszírozhatatlanná válni az elektromos közlekedés? **Nem túl drága a kapacitásfelesleg futtatása és finanszírozása?** Hallottunk oda-vissza érveket mindkét oldalról egymás teljes kiszorítására. Miért nem lehet ezt a szegedi társadalom érdekei felől megközelítve tisztességesen megtárgyalni?

5.

**Célul tűzhetné ki azt a Város, hogy a szegedi harmadik körúton (Makkosházi krt., Rókusi krt., Vásárhelyi Pál u., Móravárosi krt.) belül csak elektromos közlekedés legyen, hiszen mégis egy Biopoliszról van szó!**

Ha az új buszpályaudvar bekerül a város szívébe, mondjuk a Déli-híd szegedi hídfőjébe, akkor ez a későbbiekben is elképzelhetetlen lesz! Hosszú évtizedekre ellehetetlenítjük a javaslat megvalósulását, miközben a fejlett világ a közlekedés elektrifikálása felé halad! Nem akarjuk észrevenni, nem akarjuk tudomásul venni? Tessenek megfigyelni a német igyekezeteket! Ma már gyártják az akkumulátoros autóbuszokat is. A budai Várba nemsokára csak elektromos buszok mehetnek föl.

**Miért nem igyekszünk annak feltételeit megteremteni, hogy a harmadik körúton belül ne járhasanak kőolajat felhasználó buszok?**

#### A javaslatom

A vasút városunk közeli fejlődést ismerve tudjuk, hogy Szegednek miért van két vasútállomása, a Nagyállomás és a Rókusi-állomás. Ahogyan mondani szokták: történelmileg így alakult ki.

Végigkövethető a két állomás rivalizálása is, még vasutas körökben is. Több olyan vonalfejlesztési javaslat született korábban, amelyek a Rókusi állomást akarták helyzetbe hozni a Nagyállomás kárára, pl. a fővárosi vonatok ottani fogadása által. Elég elővenni a legújabb várostörténeti atlaszt, melynek egyik szerzője Takács Máté főépítész úr volt. Az általa írt topológiai anyagrészen **láthatók azok az elképzelt vasúti nyomvonalak, amelyek a Budapest-szegedi vasútvonalat be akarták vinni a Rókusi állomásra.**

Ezeket a vitákat egy csapásra lenullázta, értelmetlenné, túlhaladottá tette a Nagyállomás felújítása és ezzel együtt a Rókusi-állomás elhanyagolása, szinte feladása, lepusztulni hagyása.

Mostanság olyan szelek fújnak, melyek kissé rehabilitálni tűnnek a Rókusi-pályaudvart, mivel megszületett a Szeged-hódmezővásárhelyi tram-train ötlete, hiszen a szegedi villamos a Rókusi állomás területén menne föl a Szeged-hódmezővásárhelyi MÁV vágányra.

**Valamikor egészségesebben gondolkoztak, hiszen abból indultak ki, hogy kettő vasútállomásunk van, melyeket össze kell kötni a villamossal! Ez lett városunk elektromos hálózatának az első eleme, az alapja.**

Én ezen utóbbinak gondolkodásnak – azaz a fővárosi fejlesztési modellnek - vagyok a híve, ezért a továbbiakban a javaslatom is ilyen irányú. Egyértelmű az, hogy a Város inkább a debreceni modell követését látszik kierőltetni.

Jelezni szeretném, hogy javaslatom több korábbi javaslatot ötvöz, korábbi jó javaslatokra épül, tehát nem tekinthető semmiképp teljes egészében az én ötletemnek. Ennek jellemzésére egy mondat: szinte nincs ma szegedi mérnök, aki ne készített volna már tervet a szegedi Indóház térre!

Javaslatom két fő helyszíne az előbb említett két pályaudvar.

Mi legyen a mai Mars téri buszpályaudvarral?

Szűnjön meg, és területét csatolják teljes egészében a piac területéhez. Csak egy átmenő buszmegálló maradjon a Mars téren. A Nagykörút vonatkozó szakaszán csökkenteni lehet a sávszámot, növelni lehet a zöld terület nagysága, melyre itt nagy szükség van.

A Nagyállomás környezetének javasolt beavatkozásai:

**Az Indóház tér képtelen feladatai ellátására a kis területe miatt.** A sokféle közlekedési mód részére a szükséges területeket itt képtelenség biztosítani. Ezeket csak jelezni lehet, lehetett a téren. Javasolom kihasználni azt az egyedülálló lehetőséget, amelyből Szegeden kevés van. Ez **a szintkülönbség**. Őseink csak úgy tudták felvezetni a korabeli vonatokat a korabeli vasúti hídra, hogy megemelték a Nagyállomás vágányszintjét. Ezért látjuk úgy, hogy a pesti vonat az első emeletre érkezik. **Már a Nagyállomás felújításakor szóba jött egy gyalogos alagút az Indóház tér szintjén.** Az Indóház térről tervezték indítani és el akarták vezetni a vágányok alá. Így akarták külön szinten megközelíteni a vágányokat, mint pl. most az Cegléden is látható. Javasolom azt, hogy ezt az alagutat hosszabbítsák meg a teljes töltés alatt annyira, hogy az kibukkanjon a Nagyállomás Tisza felőli oldalán. Ha ez megvalósulna, akkor **az Indóház térről át lehetne vinni a buszokat és a személyautókat a Nagyállomás másik oldalára. Az Indóház téren csak a villamosok és a kerékpárok maradnának.** A tér levegőhöz jutna. A vonatról

érkezőt már a leszálláskor tájékoztatni kellene arról, hogy melyek közösségi közlekedési eszközt az állomás melyik oldalán éri el.

Esztétikai okból eltakarítható lenne valamikor a Nagyállomással szembeni, az Indóház tér Boldogasszony sgt. felőli házsora, mely a Nagyállomás épületéhez méltatlan. Ezek a házak jórészt felvizesedtek, repedezettek, nagyrészt lakatlanok. Beszorultak a tömbjeikben épült új házak és az Indóház tér közé. Rossz első benyomást keltenek Szegedről az ide érkező idegenben. Ez egy nagyon rossz városkapu!

#### A Rókusi-pályaudvar környezetének javasolt beavatkozásai

Az első buszpályaudvari helyszín valószínűen a Rókusi-pályaudvar melletti volt, mert ez a leglogikusabb.

Visszavetette azonban az itteni buszpályaudvar létesítését a Rókusi-pályaudvar MÁV általi leértékelése, elhanyagolása, a vasúti funkciók javának a Nagyállomásra telepítése, majd még inkább a pláza építése és a vasutas sportpálya (a SZVESE sporttelep) működőképességének erőltetése.

A környék a térség Szeged egyik lepusztuló területe lett, mely egyre mélyebbre sodródott, mára szinte barnamezős a terület.

Ez a terület helye és helyzete miatt megérett arra, hogy Szegednek méltó városkapuja legyen, felértékelődjön.

**A felértékelődés megkezdődött azzal, hogy ez a hely vált a sok elképzelhető szegedi buszpályaudvar telephely közül azzá, amelyik legközelebb van az elkészült autópálya csomópontokhoz! Nyilvánvaló az, hogy a legtöbb, a várost érő autóbusz „támadás” ezekről a csomópontokról várható.**

A szegediek tudják, hogy a pláza forgalma a belvárosba beengedett szegedi nagyáruházak megnyitása, a vásárlóerők elvonása miatt haldoklik, a bérlőinek egy része már kiköltözött az épületből, a tulajdonosok folytonosan keresik az új funkciókat, az új bérlőket.

A vasutas sportpályától is igyekezett a MÁV megszabadulni, eddig tudtommal sikertelenül. Ma talán már nem lehet ideális helyűnek tekinteni azt a sportpályát, amely a város legforgalmasabb útja mellett van.

Szeged új stadionja különben is a közelben, az Izabella-híd másik oldalán fog megépülni rövid időn belül. **Ilyen sűrűségben biztosan nem kellenek sportpályák.**

Úgy néz ki tehát, mintha ez a hely egyre kedvezőbb lenne az új buszpályaudvarnak. Főleg, ha itt megy majd át a Szeged-hódmezővásárhelyi tram-train is, mely talán kimozdítja halott állapotából magát a Rókusi-pályaudvart is.

**Ideális az is, hogy a sokadszorra kiszemelt hely a szegedi harmadik körút mellett fekszik, ami a megközelíthetőség miatt nagyon fontos.**

A harmadik körút csomópontjaiban ki kell hagyni fejlesztési területeket a harmadik körút mai jelzőlámpás csomópontjai átépítéséhez jelzőlámpás körforgalmú csomópontokká. Az így megnövelt kapacitású harmadik körút képes lenne a városba az autópályákról és az egyéb utakról befutó buszok fogadására és odavezetésére.

Az ide vezethetők – a lehető legrövidebb úton - az M5-ről, az M43-ról, a Békéscsaba, Csongrád, Budapest, Kiskundorozsma, valamint a nyugati elkerülő úton át a Baja és Rösztke felől érkezők is. **Látható, hogy az egyik főirányt sem kell a harmadik körúton belülről vezetni. Nincs semmi akadálya annak, hogy a harmadik**



**körúton belől egy új szegedi zóna alakuljon ki, a csak elektromos közösségi közlekedési eszközök zónája.**

Maradna a Nagykörúton egyedül a makói irány, ideiglenesen, amíg el nem készül a tram-train ebben az irányban. Ideiglenes ez a vezetés, hiszen a makói tram-train elkészülte után ebből az irányból nem fog busz jönni.

**Azt a lehetőséget sem zárnám azonban ki, hogy addig a makói irányú buszok végállomása a Nagyállomásnál lenne!**

Véleményem szerint az 5 sz. főút, azaz a Kossuth L. sgt., mindkét oldala felhasználható egy normális buszpályaudvar céljára.

Hatalmas a terület. A szóba jöhető terület határai szerintem a Szeged-Hódmezővásárhelyi vasút vonala, a Szatymazi út, a Rókusi krt. és a Vásárhely Pál utca egy szakasza, és végül a Pulz utca!

**Mielőbb egy tervpályázat kellene a komplex hasznosításra, lehetőleg ütemezetten.**

Megengedhetőnek tartanám az 1-es villamos pályájának módosítását is, a mai pláza parkoló terepszint alá helyezését is.

A megmaradt pláza épületének üres vagy üressé tehető része átengedhető, elég lenne a buszpályaudvar utasigényeinek kielégítésére, az utasok fogadására. Ezzel a maradék pláza is jól járna, lásd a Kőbánya-Kispest vasútállomás mellé települt óriási plázát.

A főút és a pláza épület közötti területen – a pláza oldalán - elhelyezhetők lennének a buszok indító és fogadó állomásai.

A parkoló buszokat pedig el lehetne helyezni a főút másik oldalán, a vasutas pálya felőli oldalán, kezdetben a vasutas pálya mellett, majd szükség esetén magán a pálya területén is.

A két buszpályaudvar teleprész között az Izabella-híd alatti, a Pulz utca végén lévő aluljáró biztosítaná a kapcsolatot, a Kossuth sugárúttól függetlenül, különszintűként. Lehetőséget adnék az Izabella-híd és a Kossuth sgt.-Rókusi krt. meglévő csomópontja közötti szakaszon egy új csomópont kialakítására, melyben csak a Kossuth sgt-ra fel és a Kossuth sgt-ra le irányú, jobbra forduló irányok lennének kialakíthatók.

Ezen a helyen találkozhatna minden, a vasút, a közút, a villamos, a busz, a tram-train. Természetes módon, minden durva kényszer nélkül, követve a józan ész.

A Nagyállomás környezetéről szóló írásom megtalálható itt:

[http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Indohaz\\_ter.pdf](http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Indohaz_ter.pdf)

Szeged, 2015. július 15.

2015. július 22-én kaptam az alábbi újságcikket és rajzot a szegedi Engi József úrtól, aki a MÁV vasúti mérnöke volt nyugalmazása előtt, aki közel 40 év óta foglalkozik a hazai vasút történelmével. A cikk a szegedi Délmagyarországban jelent meg 2014. XI. 15-én. Az újságcikk és a rajz egymást jól kiegészítik. Mindkettőt ez úton is hálásan köszönöm!

# Költözik a pályaudvar

Dr. IV. XI. 15.

Jogos aggodalommal írt a lap október 17-én arról, hogy vevőket bukhatnak a kereskedők, ha a Mars térről a nagyállomás mögé költöztetik a buszpályaudvart. Lényegében azért kellene elköltöztetni onnan, mert már az is elhibázott lépés volt, hogy oda építették.

A szegedi személypályaudvar átmenő forgalmát már több mint száz évvel ezelőtt meg akarták szüntetni. Részletes tervek készültek a szegedi állomások bővítésével, átépítésével kapcsolatban. Az új hidat a Boszorkányszigetnél akarták építeni, a főútsághoz vált vasúti híd pedig közúti híd lett volna. Azután jöttek a világháborúk, Szeged mellőzött határváros lett, a szép tervek pedig lekerültek a napirendről. A fejlődés azonban nem állt meg, sőt már megköveteli az egyre kinosabb örökség modernizálását. Bevallom, az olvasók által vitatott tervet magam sem

értem, úgy érzem, milliárdokért csak tovább rontja a jelenlegi helyzetet. Véleményem szerint a régi vasúti tervek egy apró kis részeként meg kellene építeni a vasúti pályát a kiskundorozsmai és a szeged-rókusi vasútállomás között a Kollégiumi út és a Kereskedőkör irányában a legalkalmasabb vonalvezetéssel. Ezzel nemcsak a Bajai úton, Kecskés- és Klebelsberg-telepen szűnne meg a vasúti átjáró, azaz a pályaszintbeni kereszteződés, hanem a vasúti közlekedés is gazdaságosabb, jobb lenne. Jelenleg a békéscsabai vonalon utazók zöme a rókusi állomáson száll fel a vonatokra, de azok az átszálló utasok kiszolgálása miatt pár utassal Szeged állomásig közlekednek, illetve pár utassal onnan indulnak. Az

**Tiszteletben tartom az új intermodális csomópont kialakítását, de azt a rókusi vasútállomásnál kellene megvalósítani.**

ítemesen közlekedő budapesti vonatokon itt Szegednél sokszor kevesebb utas van, mint a sorompónál álló autóbuszon. A tehervonatok is azért jönnek a már csak nevében Rendező pályaudvarra, hogy irányt változtassanak. Természetesen a sorompónál minden esetben történnek a gépjárművek, várakoznak a kerékpárosok, gyalogosok, pedig talán Szeged az egyetlen olyan város az országban, ahol az említett állomások

összekötésével három helyen szűnne meg a sorompó, és csak a kiskundorozsmai állomásnál és a Kálvária sugárút végén kellene alul-, vagy inkább felüljárót építeni. A tervezett Szeged-Szabadka-Baja vonalon a vonatokat Szeged-Rókusi állomásról kellene indítania volt Szeged-elágazás és a rókusi állomás közötti pályarész visszaépítésével.

A Mars téri autóbusz-pályaudvar legjobb helye a rókusi állomás mellett lenne. Azt meg lehetne vizsgálni, hogy a helyközi járatok érinthetné-e a Mars teret (ha például a mostani 75-ös járat útvonalán tennének egy kerület, és úgy éreznének a végállomásra).

A temesvári vonal Szeged nagyállomásról történő építéséről le kellene mondani.

az átépítéssel mindenki jól járna, azt azonban nehéz megőszölni, hogy hány utas érkezne a tram trainnel Szeged nagyállomásra, mint azt is, hogy mennyibe kerülne a szegedi pályaudvarok biztosítóbiztosításának korszerűsítése. Ami biztos, ha megépül a szegedi nagyállomásnál az intermodális csomópont, a sorompók még sokáig örökzöld témák maradnak.

Szeretném hangsúlyozni, hogy tiszteletben tartom az új intermodális csomópont kialakítását, de azt a rókusi vasútállomásnál kellene megvalósítani. A budapesti vonatok végállomása Szeged-Rókuson lenne. Egyelőre csak az épülő új vonalrész és a rókusi állomást kellene villamosítani. Később, ha a vonalat Békéscsabáig villamosítanák, átszállás nélkül lehetne utazni Budapest-Szeged-Rókusi-Békéscsaba között. **Engi József**

