

A szegedi belváros közlekedésének korszerűsítése

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

A korszerűsítés

A kulcsszó a korszerűsítés, abban az értelemben, hogy a mai belvárosi közlekedést a mai kor igényeihez, elvárásaihoz javasolom igazítani.

Dolgozatom nem tér ki a teljes belvárosra, hanem onnan csak néhány elfekélyesedett gondot emel ki.

Különösen szeretném már az elején hangsúlyozni azt, hogy változtatásként csak olyan javaslatokat írtam le, melyeket meg lehet valósítani a harmadik szegedi híd, a Déli-híd megépítése ELŐTT, mivel ezeknek semmi köze a 3. hídhoz! Még akkor sem, ha évtizede erre hivatkoznak!

A felsorolt javaslatok megvalósításához nem kell előbb megépülni a Déli-hídnak!

E változtatásokat akkor is meg kell lépni, ha lesz 3. híd, és akkor is, ha még sokáig nem. Nyilván minél előbb változtatni kellene a szegedi társadalom érdekében.

Tisztában vagyok, hogy némely javaslatom érdeket sért bizonyos körökben, de meggyőződésem szerint a többség mindegyikkel nyerne.

Ilyen összetett helyen és helyzetben valakinek mindenképp sérül az érdeke. A mai helyzet miatt is, legfeljebb elnyomják.

Az ősrégi és a mai tendenciák

Sajnos van olyan vélemény, hogy amíg el nem készül a város harmadik hídjá, a Déli-híd, itt aztán semmit sem lehet csinálni. Akik ezt hangoztatják, azok nyilván nem ok nélkül teszik, ezt, hiszen a 3. híd építése évtizedek óta halasztódik, most is a Holdban van, senki sem tudja, hogy mikor épülhet meg. Azaz: bárminemű változtatást ezzel a nagyon bizonytalan kikötéssel ki tudnak tolni az idők végezetése. Ez a hamis érvelés. Amit javasolni fogok, annak semmi köze sincs a Déli-hídhoz, létéhez vagy nem létéhez.

Nem tudom, hogy meddig lehet még halogatni a változást. Változtatni kell, hiszen a világ tendenciái nyilvánvalók, ismertek. Nem előírás az, hogy Szegednek ebben is le kellene maradnia.

Amikor a szegedi belváros mostani forgalmi rendje kialakult, még teljesen más világ volt. Mindenki el volt telve a személyautóval, mely akkoriban a jólét egyetlen szimbóluma volt. Mindenki autótulajdonos akart lenni, mindenki autóval akart menni mindenhová. Ennek megfelelően a város vezetői rákényszerültek arra, hogy a folyami kikötőnek tervezett rakpartot elfoglalhassák, kisajátíthassák az autók. A sugárutak burkolatát szélesítették, sok fasort fölálldozva. Ugyanez történt az egyre több parkolóhely igénye miatt is. Egyes utcákban járdát szüntettek meg, másokban fél kerékkal felengedték az autókat a járdára. A csekély számú kerékpárost kiszorították az autók útburkolatáról, felnyomták azokat a járdára, a gyalogosok közé.

Nos, mára már más világ van! Az inga már jó régen elindult visszafelé. Ez így van akkor, ha a szegediek észreveszik a megváltozott tényeket vagy nem.

Egykor a szegedi Klauzál tér kenyér és tejpiac volt, tele emberrel, élettel:



Majd az autózás, az autók szó szerint elfoglalták, ellepték a várost, mint ma a rakpartot, vagy az Oskola utcát:



<http://szegeder.hu/parkolas-klimavaltozas/>

Majd jött Fekete Zoltán, az egykori DÉLTERV tervezője, és hatalmas visítozás közben kiebrudalni javasolta a térről az autókat. Köszönjük!

A Klauzál tér mai képe előttünk van. Eldönthető, hogy megérte-e változtatni. Legyen ez példa a további hasonló változtatásokhoz!

Bevált a Dóm tér majdnem teljes autómentesítése is!

Ami megnehezíti a legkisebb változtatást is: a kis létszámú autós társadalom rendkívül jól védi, érvényesíti saját érdekeit, azonnal megtalálja a felhívandókat a legkisebb érdeksérelemük esetén. A nem autós társadalom viszont inkább csak tűr, mivel azt nyomatja a média, hogy az autózás a korszerű, az a menő, sőt az maga a fejlődés. Már pedig az autós és a nem autós társadalom létezik, és érdekeik élesen elkülönülnek, szemben állnak egymással.

Melyek az új tendenciák?

Ma pont ellentéte minden a korábbinak. Hiszen mára már nyilvánvalóvá váltak a motorizáció negatív hatásai és már elhallgatni sem lehet azokat. Az interneten láthatók azok az intézkedések, amelyeket a fejlett világ városai lépnek a személyautózás ELLEN. **Már nem a személyautó a korszerű, már nem ez a trendi.** Sőt felismerve a káros környezeti hatásokat, már tűrhetetlen is.

Egyértelműen összefoglalható úgy az intézkedés sorozat, hogy a hagyományos autózás VISSZASZORÍTANDÓ.

Melyek a gyakoribb beavatkozások?

- Egy város teljes területéről vagy egy városrészéből – különösen a belvárosokból - teljesen vagy részlegesen kitiltják a személyautót jelzőtáblákkal.
- Bizonyos városrészekbe való behajtásért úthasználati díj szedésével (=dugódíj) csökkenteni a fizetéképtelen autósokat. A díj értéke mindaddig növelhető, amíg már csak annyi autó marad a városrészben, amennyit elviselnek.
- Bizonyos városrészekben a megtiltják a parkolást.
- A nap bizonyos szakáiban kitiltják a városrészből a személyautókat.
- Egyes városrészekben az autós, megengedett haladási sebességét drasztikus csökkentik, mely elveszi az autós kedvét.
- Csökkentik a forgalmi sávok számát, vagy az egyes forgalmi sávok szélességét.
- A korábban felszedett, autózásra átadott utcákon a villamos vágányok visszarakása.
- Az autós burkolatok egy részének átadása a kerékpárosoknak.



<https://www.delmagyar.hu/kultura/helyi-kultura/mind-a-mai-napig-varosunkban-biciklizik-einstein-4657161/>

Jó példaként: a bicikliző Einstein Szegeden, persze jól eldugva! Nem lehetne kiszabadítani?

- A kerékpározást és a gyaloglást a személyautózás elé helyezik, helyzetbe hozzák.
- A közösségi (villamos, busz, trolis, HÉV, vasút, metró) közlekedés reneszánsza a személyautózás hátrányára.
- Tömegesen jelennek meg a rollerek, az elektromos rollerek, a különféle nevű egykerekű eszközök, az elektromos kerékpárok, az elektromos mopedek az autóhasználat helyett. **Ugyanolyan gyorsak, jóval olcsóbbak és még helyből is jóval kevesebbet kérnek.**



- Ingyenes közösségi közlekedés a gyerekeknek vagy a teljes lakosságnak.

„Hódmezővásárhelyen lehet először ingyenes a tömegközlekedés”

„Az újraválasztott Márki-Zay Péter azt ígérte, hogy első intézkedése az ingyenes tömegközlekedés bevezetése lesz. Mivel a választás után már nem kormánypárti többségű közgyűléssel kell dolgoznia, ezért erre lesz is lehetősége.

A 43 ezer fős megyei jogú város az egyik legnagyobb területű az országban, ahol 9 vonalon járnak a buszon. A polgármester a G7-nek azt mondta, hogy a Volánbusz által üzemeltetett rendszer költsége évi 110 millió forint, amihez csak 10 millió forinttal járul hozzá a jegybevétel. Márki-Zay szerint ez nem olyan összeg, amelynek kiesése nagy kockázat lenne. A fennmaradó 100 milliót eddig felerészben állami árkiegészítő támogatásból, felerészben önkormányzati forrásból fedezték.”

<https://444.hu/2019/10/18/hodmezovasarhelyen-lehet-eloszor-ingyenes-a-tomegkozlekedes>

- Erősebb esetben már a közösségi közlekedésnek is a háttérbe szorítása a kerékpározás és a gyaloglás érdekében.

„Szegedi és nyíregyházi szakemberek az ötletgazdái a CityWalk projektnek, amelyet Brüsszelben RegioStars kitüntetéssel ismertek el.”

„... sokan abból indultak ki, hogy a tömegközlekedést kell megreformálni, de mi teljesen újfajta megközelítéssel próbáltuk meg ezt a célt elérni. Ez a megoldás egyszerű és kézenfekvő: úgy is lehet csökkenteni a károsanyag-kibocsátást, ha az emberek többet sétálnak” – vezette fel Lukovics Miklós koncepciójuk lényegét.”

„Ez azt jelenti, hogy megnéztük, hogyan járulhatnak hozzá a városok a komfortosabb sétáláshoz.”

„Újításként bevezették az úgynevezett walkshopokat is, ami a workshop újszerű felfogása. „Sétáló értekezletet tartottunk, ami nagyon hasznos, tekintve, hogy lényegében városfejlesztésről van szó a projekt kapcsán. Nem fullad unalomba a meeting, mindenki be tud kapcsolódni és hozzá tud tenni a munkához. Ha jegyzetelni kell, akkor egy-két percre megállunk és utána megyünk tovább” – számolt be Lukovics.

Az elnyert díj kapcsán úgy fogalmazott, hogy ez óriási siker a magyar EU-s projektek történetében.”

<https://szegedma.hu/2019/10/europai-siker-a-szegediek-setalovaras-elkepzelese>

Hasonló megközelítésről szól Jan Gehl: Élhető városok című világhírű könyve is! Rendkívül hasznos lenne ezen könyv szellemében a szegedi belvárost felülvizsgálni!

- A saját tulajdonú személyautó feladására készítés a közösségi autózás érdekében, ahol megszűnik a személyautó magántulajdona. Helyette mintegy taxiként járnának mobil hívásra a vezető nélküli autók.

Az előbbi felsorolás igazolja: ma már teljesen más a világ a 70-es évekhez képest, amikor az autózás felfutó ágban volt. Már elindult a lassú leépülés.

A folyamat nagyon lassú, mint Szegeden is, mert az autózás hívei minden fűszálat megmozgatnak a folyamat fékezésére, mivel az érdekeiket sérti.

Az érdeksérelem nyilvánvaló, mint az érdekellentét is.

Egyre több ember érzi azonban azt, hogy a régi városok autóval való elárasztása egy mesterséges, egy művi környezetet hoz létre, viszont a városrész autómentesítése élhetőbb környezetet jelent, melynek értéke egyre nő. Nem véletlenül értékelték föl a kertvárosok!

Őket senki sem zavarhatja, de ők bárkit!

Egy friss cikk a mai érdekes helyzetet így foglalja össze:

„Hol ettől, hol attól a forradalmi eszköztől (esetünkben az autómentes forradalomtól –RM) várja az ember az egész közlekedés átalakulását, de ez valahogy csak nem jön el: az Uberhez és a Lyfthez hasonló cégek azt ígérték, hogy nemsokára eljön az idő, amikor nem kell mindenkinek saját autó, de az eladások száma ettől függetlenül világszerte emelkedik. A kutatók szerint az átmeneti visszaesés nem annyira a hirtelen támadt környezettudatosságnak, hanem inkább a tíz évvel ezelőtti recesszió után csökkenő vásárlókedvnek volt köszönhető. Most, ahogy a piac már kilábal a válságból, egyre többen döntenek saját autó mellett.”

„... egy százaléves megszokást nem lehet egy pillanat alatt megváltoztatni ...”

„A Lyft vezetői ennek ellenére optimisták: szerintük nagyon valószínű, hogy a jövőben egyre kevesebb saját tulajdonú autó lesz a Földön.”

„A saját tulajdonú gépjárművek mások szerint is visszaszorulnak majd: miután az idő 90 százalékában állnak, tulajdonképpen feleslegesek.”. Közben a fenntartásuk, üzemeltetésük is egyre többbe kerül.

„Egyes szakértők a megoldást az önvezető autózásban látják, amelynek eredményeként idővel a tömegközlekedés is feleslegessé válhat. Martin Mayfield, a Sheffeldi Egyetem mérnökprofesszora szerint ezzel a városkép is átalakul majd, ez a gyakorlatban pedig azt jelenti, hogy tíz-húsz éven belül már mindenkit a saját robotsofőrje vihet majd munkába – miközben búcsút mondhatunk majd a vonatoknak és a buszoknak is.”

https://qubit.hu/2019/10/17/sehogy-sem-akar-eljonne-az-automentes-forradalom?_ga=2.71996635.915954889.1571043591-764616777.1440872566

Nem szabad elfeledni, hogy az autózásból az államnak hatalmas bevétele fakad. Ezért nem lehet azon csodálkozni, hogy az állam csak ímmel-ámmal vesz részt az autózás csökkentésében. A helyzet mindenben azonos az alkohollal, a nikotinnal, a kábítószerrel. Ezeknél is küzdenek is ellene, meg nem is. Ha a pénz tetemes, akkor már nem is annyira fontos a környezetvédelem, az egészségvédelem.

Mi Szeged különleges adottsága? Egy időrend, melyből ez kiviláglik!

Szegedet a nagyárvíz előtt senki sem tervezte. Csak úgy lett, ahogy adódott. Ma úgy mondják: „szervesen fejlődött”.

Az 1879-es nagyárvíz mindent eltakarító következményeként azonban egy teljesen új város, egy mérnökök által tervezett város, ahogy mondjuk itt: csinált város született.

A teljesen új város, mely a megelőzőhöz semmiben sem hasonlított, 4-5 éven belül megépült, azaz kb. 1879+5=1884-re majdnem a mai formájú lett. Bármilyen lehetett volna belőle! Érdekes egy időrendre figyelni!

Az alábbiakban egy több évtizeden át tartó folyamatot kívánok megmutatni, mely egyáltalán nem csöndben, suttymban, lopakodva haladt előre!

1771: gőzautó



„Amikor Cugnot 1771-ben szeretne volna bemutatni új találmányát, az orrnehéz, és emiatt rendkívül nehezen irányítható gőzautó elszabadult, és ledöntött egy falat. Ez volt a történelem első közúti balesete, amelyet gépi hajtású jármű okozott, a baleset után a hadsereg le is tett Cugnot gőzautójáról.”

1803. (80 évvel az újraépített Szeged elkészülte előtt) a már használható gőzautó:

„Így 1803-ban az angol származású Richard Trevithick (1771-1833) már egy olyan gőzmobilt épített, amelyet Londonban sikerrel használtak személyszállításra. Ez egy háromkerekű, hétszemélyes omnibusz volt.”

1804.

„Amikor a svájci származású Isaac de Rivaz (1752-1829) 1804-ben készített járművével kb. egy métert haladt előre, ezzel egy új technikai korszakot nyitott meg, ugyanis a mai autómotor ősatyját hozta mozgásba. Rivaz a gőz helyett éghető gázokkal kísérletezett. Egy hengerben, amit egy szokványos kézikocsihoz rögzített, meggyújtotta az ott tárolt folyadékot. Az égés erejét egy dugattyún át elvezette, ez hozta mozgásba járművét. 1807. január 30-án Rivaz elnyerte „az éghető gáz vagy más anyagok robbanásának felhasználásából nyert motorerőért” szabadalmát.”

1821:

Julius Griffith gőzgéppel hajtott postakocsit készít.

1830.

100 darab gőz omnibusz teljesített szolgálatot Londonban!

„1830-ban már csaknem száz ilyen gőzzel hajtott jármű közlekedett Angliában, és egy évvel később megnyitották az első gőzbusz-járatot.”

1831.

Bolyai Farkas és Marosvásárhelyi gőzautója (50évvel vagyunk Szeged újraépítése ELŐTT!)

„Bolyai Farkas Marosvásárhelyt ebben az időszakban mutatta be gőzautóját.”

1860.

„... a belga feltaláló, Jean Joseph Lenoir (1822-1900) hosszasan dolgozott Rivaz találmányán, és ennek eredményeként 1860-ban szabadalmaztatta éghető gázzal működő motorját.”

1862. a négyütemű motor alapelveinek kidolgozása

Kidolgozó a francia Alphonse-Eugene Beau de Rochas.

1876. egy magyar autós szabadalom!

„A magyar királyi ipari és kereskedelmi miniszter 1876-os szabadalmi okirata szerint Wessely György "kocsit talált fel Colonet néven, amely lovak segélye nélkül hajtható”.

1876: (3 évvel a nagyárvíz előtt)

Nikolaus August Otto megépíti az első működő négyütemű motort.

1880.

„Gottlieb Daimler és Carl Benz az 1880-as években egymástól függetlenül feltalálták a magas fordulatszámú motort és az automobilt, amivel lefektették a motorizált személyszállítás alapkövét.”

1883.

„Benz 1883 októberében Mannheimben megalapította a Benz & Cie.”

<https://www.mahzrt.hu/mercedes-benz>

1886:

Gottlieb Daimler és Karl Benz szabadalmaztatja autóját.

„Az első benzinmotoros automobilt Karl Friedrich Benz készítette Mannheimban 1886-ban. Tőle függetlenül ugyanekkor Gottlieb Wilhelm Daimler és Wilhelm Maybach feltalálópáros is feltalálja a maga automobilját Cannstattban, nem messze Stuttgarttól. Benzet a technológia újszerűsége érdekelte, ezért egy teljesen maga szerkesztette, háromkerekű járművet konstruált: a Benz Patent-Motorwagent. Daimler és Maybach ezzel szemben már egy használható, praktikus járműben gondolkodott, ezért egy egyedi kivitelben készítettett, négykerekű lovaskocsiba építették motorjukat.”



Benz Patent No. 1., az első autó 1886-ból

<https://hu.wikipedia.org/wiki/Aut%C3%B3>

és Daimler-Maybach motoros „szekere”

Mára látható, hogy mi lett ezekből a vakarcsokból!

Az előbbieken egy közel 80 éves igyekezet főbb állomásait láthattuk. Az eredményeknek látható következményei voltak. Ezeket nem észrevenni, jelentőségüket nem felismerni súlyos következményekkel jár. Hiszen az előbbi próbálkozások következményeként a Világot ellepte az autó, annak minden következményével.

Szeged igazi tragédiája

Azonos időpontban készült el Szeged vadosatúj városként és a fejlett világban ugyanakkor megszületett a szabadalmaztatott autó!

Az autó, mint tudjuk, rengeteg helyet kér magának a városból, akár megy, akár parkol.

Nos, ezeket az autó miatti többlet helyigényeket a tervezők, Lechner Lajosék, kifelejtették vagy szándékosan kihagyták a vadosatúj városból! Elég megnézni egy amerikai várost a széles utakkal, telkenként legalább két garázzsal. Minden az utóra, az autózásra épül.

Ma ennek szenvedjük el a városban az összes következményét!

Helyet semmilyen forgalmi-rend tervező sem tud kitalálni, utólag beiktatni, mivel képtelen az utcák két oldalán álló épületeket kitebb tolni, hogy az utca szélesedjen.

Vajon a közlekedéstervezőket vagy esetleg inkább a várostervezőket bírálni a mai „közlekedési káosz” miatt?

A fővárosban sikeres várostervező Lechner új Szegedként egy kis Budapestet tervezett. Budapesti sikereivel telt fejből egyszerűen kirajzolta ugyanazt Szegednek, amivel a fővárosban korábban sikere volt.

Erről részletesebben itt írtam:

<http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=247036>

Lechner 1891-ben Szeged fölépítése után **leírta tapasztalatait**, városépítő gondolatait a „**Szeged újjá építése**” című könyvében.

Nos, ebben a saját kiadású könyvben az autó, mint szó, vagy fogalom egyetlen egyszer sem jelenik meg.

A könyvben Lechner nyolc prioritást említ, de ezek között sem közlekedés, sem autó nincs! Ez súlyos hiba volt!

Várostervezőnknek az autó a látókörén, a gondolatvilágán teljesen kívül volt. Nyilván így annak semmilyen jelentőséget sem tulajdonított. Ez nagy hiba volt, melyért az utókor fizet!

Tökéletes a kihagyás, mintha akkor nem is kezdődött volna el az új világ, pedig, mint az előbbi időrend mutatja 50-80 évvel az újjáépítés előtt láthatók voltak az automobilizmus oroszlán körmei.

Miként jelenik ez meg Szegeden?

a)

Terveztek nekünk egy pókhálót, melynek közepén van a város egyetlen hídja. **Sajnos a könyvében még véletlenül sincs, még szaggatottal bejelölve sincs, egy második vagy egy harmadik közúti híd későbbi igénye. Hagyta, hogy a körutak a Tiszánál koppanjanak! Nem tett oda - még feltételesen sem - további hidakat! Pedig megtehetette volna! Megkönnyítette volna a mai mérnökök helyzetét.**

Hogyan lehet az, hogy ez sem fordult meg a fejükben? Miből gondolták, hogy egy új város megáll majd a jövőben annál a kezdetleges állapotnál, amit megterveztek? Nem gondoltak a város növekedésére? Pedig a városok általában növekedni szoktak!

Már Lechnerék idejében pl. Párizsnak, Rómának már több hídja volt. Láthatták, mégsem tűnt föl?

b)

Terveztek egy nagyon aszimmetrikus várost, hiszen a Tisza jobb partjára készült városrész területe többszöröse az újszegedi városrésznek, a Tisza bal partján lévőnek. Sőt a bal parti városrész sokkal jelentéktelenebbre sikeredett a jobb partinál. Ezzel mintegy kódolták az újszegedi területnövekedést.

Miért gondolta, hogy Újszeged megmarad ilyen visszafogottnak? Ha pedig növekedni kezd, akkor újabb hidak kellene, mint az mára teljesen nyilvánvaló! A hibákat igyekeztek pótolni a későbbi mérnökök a Bertalan-híddal és most a Déli-híddal.



c)

Terveztek nekünk sugárutakat, melyek „jórészt” rávezettek a tervezett hídra. **Emiatt egyértelmű az, hogy a város szélétől a híd felé haladva egyre nagyobb lesz a forgalom, ami miatt a híd felé haladva az egyes sugárutaknak egyre szélesebbeknek kellett volna lenni. Lechneréknél éppen fordítva gondolták!**

A sugárutak részére a Nagykörúton kívüli faltól falig 38 m-es sávot hagytak ki, míg a Nagykörúton belül – a hírhoz közeledve - csak 30 m-t. Éppen fordítva, mint elvárható lett volna. Ugyanígy a körutaknál is, a kintebbi Nagykörút 38 m széles, míg a bentebbi Kiskörút csak 30 m-es.

Még ennél is rosszabb a helyzet, ha a sugárutak Tisza L. krt-on belőli szakaszainak beépítési szélességét, burkolatszélességét nézzük, hiszen azok még keskenyebbek. Azaz: az egyre nagyobb forgalomnak egyre kisebb helyet adtak.

Értelmezhetetlen az is, hogy a sugárutak zöme a Tisza L. krt-on belül mintegy fölszívódnak, eltűnnek.

Az egyetlen hídra egy kis labirintuson át lehet feljutni, mintha a hidat el akarták volna dugni a forgalom elől.

Ezek után nem csoda az sem, hogy nem gondoltak a várostervezők arra az egyenlőtlen és az egyetlen hídnál kicsúcsosodó környezetrontó hatásra, mely azért következett be, hogy

minden forgalmat egy pontra kényszerítettek, mindenki az egyetlen hídon kényszerült átmenni a Tisza bal partjára.

Érdekes az, hogy a város legforgalmasabb sugárútjával mellélő a hídnak. A Kossuth sgt. pl. nem a hídra megy, hanem a színház mellé, a Stefániára. Miért? Nincs ott semmi!

Két sugárút – a Kálvária és a Petőfi – az összes forgalmát rázúdítja a Dugonics térre, az elvezetése, a továbbvezetése nélkül. Miért?

A Csongrádi sgt. is elhal egy térnél, a Szent István térnél, mint az eddigiek. Miért? Ott mit tesz addig vezetett forgalom.

Hasonló vége lett a Boldogasszony sgt.-nek az Aradi vértanúk terénél. Miért jó befejezés ez a mód a sugárutaknak?

Nagyon fontos, hogy még Lechnerék sem építették egybe az új közúti hidat a már meglévő vasúti híddal. Nyilván tisztában voltak ennek akkor is nyilvánvaló hátrányával!

d)

Hasonlóan „sikeresek” a körútjaik.

A Tisza L. krt. két vége véget ár a Tiszánál, úgy, hogy miután Újszegeden feladták a körutas-sugarutas ideológiát, még a folytatásukra sem hagytak esélyt. Újszegeden már nincs Tisza L. körút.

A Nagykörút sem szerencsésebb!

Az északi végének van ugyan újszegedi folytatása, de a déli végét nekivitte tervezője a meglévő temesvári vasútnak. A várostérképen világos, hogy a Nagykörút későbbi bezárójára, körré alakítójára, iszonyatos és költséges vasút-átalakítási munka várt volna. Az általa tervezett geometria pedig szinte üvölt a Nagykörút bezárásáért.

A bezárás során a meglévő vasutat kétszer is kellett volna keresztezni vagy a vasutat áthelyezni. A vasúthoz azonban nem mert hozzányúlni, meghagyta össze kínját az utókornak.

Az előbbi térképen látható, hogy amennyiben a vasutat a helyén hagyja, akkor a Nagykörút déli végén lehetséges új közúti híd helyét a meglévő vasúti híd északi oldalán kellett volna kijelölni. Ehhez pedig a Nagykörút, mint körív, sugarát kisebbre kellett volna venni, mely ugyanezt váltotta volna ki a Tisza L. körút tervezési sugarával is, mellyel az egész belváros alaposan más lett volna.

Kizárt dolog, hogy nem vették észre azt, hogy a Nagykörút északi bezárásához híd kellene, de még szaggatottal sem jelölték be a majdani híd helyét. Írták volna rá, hogy 500 éven belül megépítendő híd. Délen ugyanez a helyzet, egy új híd helyét elépítették.

e)

A vasúthoz nem mertek hozzányúlni, pedig kellett volna.

Az alábbi térképrészleten jól látszik, hogy a vasútvonal a Szeged-Rendező pályaudvar és a Nagyállomás közötti magas vasúti töltés falként elválaszt, elszigetel egy jelentős Tisza-part szakaszt a várostól.

Ez a hossz nagyobb, mint a Tisza L. krt. két Tisza-parti végei közötti szakasz. Ez az elzárt, kizárt hosszú Tisza-part nagy érték lett volna.

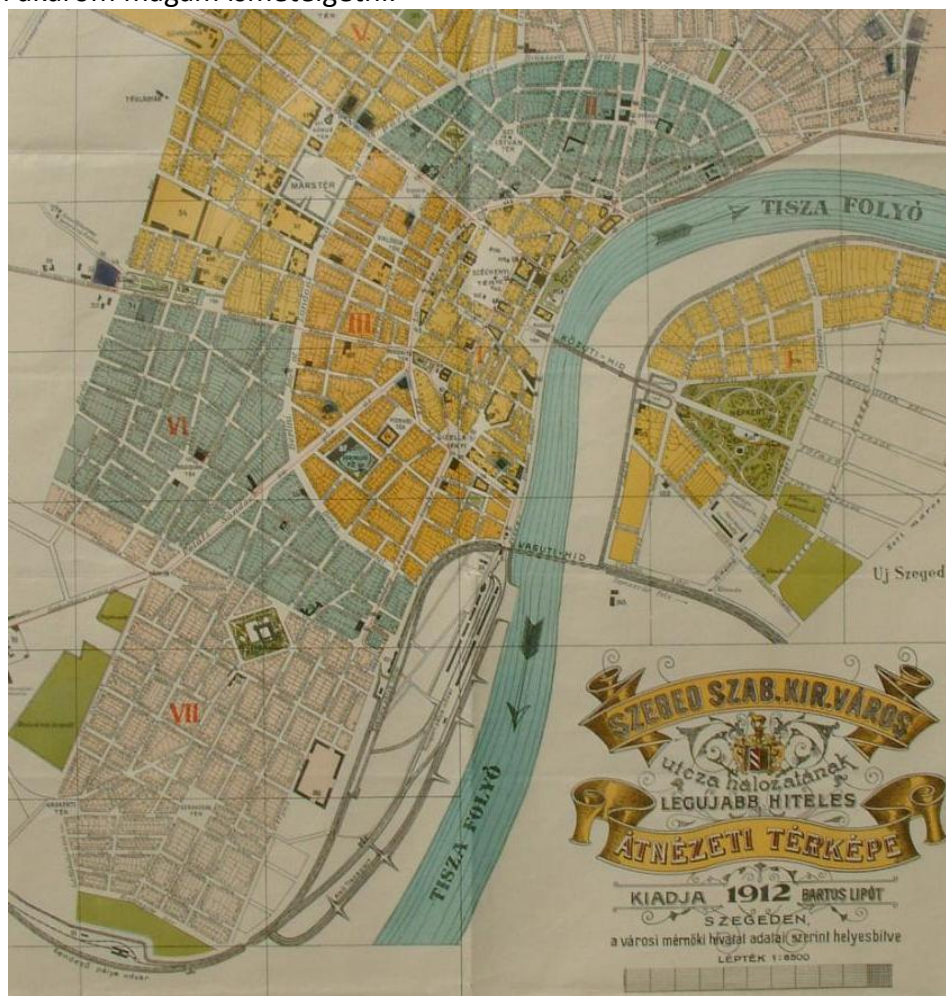
A vasút és a Tisza közti terület ipari területként, teherpályaudvarként működött, amíg volt vasúti teherszállítás. Ma pedig a drogosok, a pusztulás, a mállás, a magára hagyatottság, a gazdáltság birodalma a klinikáktól, a Dómtól negyed órányira.

Jobb helyeken, jobb időkben ez egy óriási városfejlesztési terület lenne, melyet Lechnerék értékelték le.

Erről részletesebben itt írtam:

<http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=246842>

Most nem akarom magam ismételtetni.



f)

Lechnerék a hídtól északra hajó kikötőt és a kirakott áruknak rakpartot tervezet és nem városi autópályát. Most sem kellene így tenni.

Erről részleteket itt talál az olvasó:

<http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=249083>

Mit javaslok?

Ismét hangsúlyozom, hogy az alább javasolt beavatkozásokhoz NEM KELL ELŐBB MEGÉPÍTENI A DÉLI-HIDAT! Aki más állít, az kábít, szándékosan félreinformál.

1. Meg kell szüntetni a Huszár Mátyás rakparton az autóforgalmat.

Ezt a sávot a vízi közlekedésben bízó Lechnerék kikötőnek szánták, ahol a hajók által hozott-vitt árukat tárolták, ahonnan más szállítási eszközökről hajóra-hajóráról rakodtak. Ma logisztikai központnak mondanánk. A vízi teherszállítás megszűnte után özönlöttek el a helyet az autósok, a Tisza L. körüti jelzőlámpák kikerülése céljából. Részletesen erről itt írtam:

<http://epiteszforum.hu/az-automentes-tisza-partert> és

<http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=249083>

Nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a rakpart az évjelentős részében mostanság is zárva van, pl. az árvíz, a futóversenyek, a fesztiválok (halászlé) idejében és a város akkor is ugyanúgy él, mintha nem lenne a zárás.

A rakparti autópálya léte nem létfeltétele a városi életnek. Inkább csak egy súlyos tévedés!

Súlyos tévedése a jelenleg futó rakparti ötletpályázatnak a forgalom fenntartása. A Biopoliszt említeni ma már nem divat, de annak idején kiváló gondolat volt. Szeged belvárosában kialakulhatna a Tiszát és a Tisza két partját magában foglaló hatalmas zöld, rekreációra alkalmas terület. Ebből nem kellene engedni! Ilyen természeti adottság nagyon kevés városban van. Kár ebbe belecsúfítani.

Manapság már Budapest és Párizs is faragja a folyóparti autózást, tehát tudjuk a helyes irányt.

2. A belvárost terhelő tranzit forgalom kiiktatása.

A Tisza L. krt. és a Tisza közötti belváros Belvárosi-hídtől délre eső részét ma nagy tranzitforgalom terheli. Ez az autós forgalom az újszegedi városrészben lakó és a Dugonics tér, az egyetemi negyed környékén dolgozó szegediek karavánja, mely munkakezdekor és a munkaidő végén vág át, gázol át a belvároson úgy, hogy annak semmi köze sincs a belvároshoz. Két irány emelhető ki:

- Dugonics tér – Somogyi utca – Oskola utca – Belvárosi híd és a
- Belvárosi híd - Híd utca – Deák F. utca – V. Hugo utca – Kelemen utca.

Erről részletesen itt írtam:

Négy lépést javaslak:

2/1. Az újszegedi eredetű autósok buszra irányítása

Az egyre nagyobbodó Újszeged speciális megoldást kíván.

Valamit figyelembe kell venni!



Az előbbi ábráról látható: Újszegednek legjobb híd a Belvárosi-híd, mely a városrész tengelyében helyezkedik el!

A sárga vonal a Nagykörút vonala, melynek ma egyik végén van a Bertalan-híd és a déli végén lesz majd a Déli-híd. E két híd ugyanolyan távol van s Belvárosi-hídtól, és Újszegedtől is!

Nekik ma a Bertalan-híd már „nagy” kerülő, ezért nem is szívesen mennek arra, csak, ha nagyon muszáj.

De a Déli-híd is ugyanilyen távol lesz. Mihelyt erre rájönnek, kiderül, ez sem igazi megoldás nekik!

Tehát nekik az ugyanolyan kerülő út! Ide is majd csak valamilyen kényszerrel lesznek eltéríthetők.

Ha környezettudatosan közlekednének, akkor nem a Belvárosi-hídon járnának, hanem a Bertalanon! Ez a lehetőség ma is készen ott áll. Mégsem! A Déli-híd tehát lesz annyira mindent megoldó híd az újszegedieknek!

Ha a Bertalant nem szívesen használják, miből gondolják egyesek, hogy a Délit örömmel veszik birtokba, mivel nekik az pont ugyanolyan kerülő lesz, mint a Bertalan!

Persze kényszerekkel rá lehetne venni az újszegedieket a két nekik kieső, félre eső híd használatára, de van jobb. Nekik az északi kerülés helyett mitől lenne megoldás a délre kerülés?

Újszegednek tehát más megoldás kell!

A következő rajzon két kisbuszos körutat mutatok be. Mindkettő az újszegedi víztoronytól indul és ugyanoda tér vissza. A buszos útvonalakat igyekeztem úgy meghatározni, hogy azok minél nagyobb területet tárjanak föl. Természetesen több hasonló vonal is elképzelhető. A buszos haladási irány mindkét esetben egyirányú. Kis vagy közepes méretű, lehetőleg alacsony padlós buszokra gondoltam (hogy ne kelljen peronokat kiépíteni), melyek elektromosak lennének. A buszok járatsűrűsége az igény szerinti lenne. Munkakezdekor és a végén sűrűbben, egyéb időszakokban ritkábban. Minden utcasarok lehet megálló. Felszállni intésre bárhol lehetne. Úgy tűnik, hogy két körjáratral jól ellátható lenne Újszeged. Arra igyekeztem, hogy a körjáratok ne legyenek hosszúk, és hosszúk ne térjen el egymástól lényegesen.

A kisbuszok a víztoronyhoz hordanák az utasokat. Ide már a szokásos méretű buszok állnának be és vennék át a körjáratok utasait. Ezek a buszok az újszegedi víztorony és a Hősök kapuja között ingáznának. Az Aradi vértanúk terén tudnának visszafordulni. Az is elképzelhető, hogy a járatok használata kezdetben ingyenes vagy kedvezményes lenne, a város összérdeke miatt.

Ettől függetlenül a Temesvári krt. és a 43 sz. főút buszai változatlanul mennének, mint ma.

Mivel Újszegedre ma is járnak buszok, nem teljesen új dologról lenne szó, hanem a mai módosításának. Így talán a költségek is kisebbek lennének.

Természetesen az alábbi vázlat tetszés szerint módosítható.



2/2 Kapuk bezárása a Híd utcánál

Az egyik bezárandó kapu: meg kell akadályozni azt, hogy az Oskola utcából (tehát a belvárosból Újszegedre) jobbra lehessen a Belvárosi-hídra kanyarodni! Ehhez az Oskola utcának a V. Hugo utca és a Had utca közti rövid szakaszát le kell zárni a személyautó forgalom elől. Erre a szakaszra egyik irányból sem mehet autó.

A másik kapu: meg kell akadályozni azt, hogy a Híd utcán balra lehessen fordulni a Deák F. utcára (azaz Újszegedről a belvárosba). Ehhez a Deák F. utca rövid szakaszát a V. Hugó utca és a Híd utca között egyirányúvá kell átállítani a Híd utca felé.

Érzékelhető, hogy nem teles kitiltást javaslok, hiszen az ott lakók, az ottani üzletekbe árut szállítók a mai forgalmi rend szerint járhatnak a belvárosi utcákat! Csak részleges tiltásról lenne szó, a leginkább irritáló forgalomfajta kiiktatásával.

Fontos figyelembe kell venni és széles körben terjeszteni kell azt az információt, hogy a Déli-híd megépülte után a Város tervezi kitiltani a személyautó forgalmat a Belvárosi – hídról.

Olyant kellene holnap meglépní, ami egyszer úgíis bekövetkezik! Az eredmény az lenne, hogy a Kelemen utca, a Somogyi utca és főleg az Oskola utca kissé hamarabb lenne csendesebb, békésebb, élhetőbb, emberi léptékű.

2/3 A Híd utca – Oskola utcai, hídfői csomópont átalakítása

Mivel az előbbieket miatt lényegesen csökkenne a csomópont terhelése, lehetővé válik a felületek újraosztása, a kerékpárosoknak, gyalogosoknak kedvező módon. Ebben a csomópontban az alábbi felállási lehetőségek vannak: az egyes csomóponti ágakban:

- a Stefánián a színház felől a Híd utca előtt:
 - balra a hidra, (a)
 - előre az Oskola utcára, (b)
- az Oskola utcán a Dómtól a színház felé
 - előre a színház felé, (c)
 - jobbra a hidra, (d)
- a hídról a Széchenyi tér felé
 - jobbra a színház felé (e)
 - előre a Széchenyi tér felé, (f)
- a Híd utcáról a híd felé
 - balra a színház felé, (g)
 - előre a hidra (i).

A két kapu bezárása után nem kellene a sárgával jelölt viszonylatok! **Hely szabadul fel, ezért a V. Hugó és a Vár utca közti szakaszon levehető a mai járdáról a kerékpáros. Lehelyezhető a megsűnt autós sávok helyére.**

A Stefánián a sajtóház előtti megoldás a színházról a híd utcáig vezethető. Ugyancsak kihosszabbítható a Híd utcai csomópontig az Oskola utcán kialakított kétirányú kerékpársáv. A két szakaszon bevált megoldás átvezethető a Híd utcai csomóponton. Csak a Múzeum végénél lévő buszmegálló és peront kell kikerülni a Múzeum felől.

A hídról lejutó gyalogosokat a Széchenyi tér felé zebra visszafesthető!

A halászcserda felől érkező autósokra nem zuhannak rá a kerékpárosok. Az autós kintebb állhat, többet láthat.

A hídfői jelzőlámpás csomópont a könnyítés után három fázissal tud működni.

2/4 Az Oskola utca átalakítása

- Nincs szükség a mai burkolat eldobására, és a faltól falig térkő burkolásra, teljes közműcserével. Ezzel igen nagy költség takarítható meg.
- Az Oskola város felőli oldalán is meg kell tiltani a megállást.
- Ebbe a sávba fasort kell ültetni, ún. túlkoros fákból, hogy az árnyékuk rövid időn belül élvezhető legyen.
- A kerékpársáv változatlan maradhat. A forgalmi sávot a minimális szélességűre kell felvenni. Max. 3,00 m!
- A kerékpársávon és a 3 m széles forgalmi sávon túli maradék burkolatfelület a járdához kell csatolni és átadni a vendéglátóknak teraszok kialakítására.
- A szakaszon megengedett legnagyobb sebesség 20 km/óra.

3. Parkolás a Tisza L. krt. és a Tisza közötti területen

Az Oskola utcán kívül a fél óránál hosszabb ideig csak a területen lakók parkolhatnak. A jogosultságot a szélvédő mellé kitett igazolvánnyal igazolni kellene.

4. A második Kárász utca lehetősége

A Múzeum, a leendő zenei gimnázium (a málló Tóth-palotában) és a Dóm, a szabadtéri színpad közti Oskola utca Szeged legrégebbi utcája. Méltatlan ennek mai használati formája! Ma úgy néz ki, mint egy használtautó kereskedés udvara, pedig kulturális főutcája lehetne. Ahogyan korábban Szeged díszpolgára javasolta itt kis éttermeknek, ivóknak, kis kiállító helyekkel kellene kényeztetni a helyieket is és a turistákat is.

5. A kerékpározás feltételeinek további javítása

Szeged egy síkvidéki város, ahol egy kb. 5 km sugarú körrel a város nagy része lefedhető, tehát rövidek az utazási távok. Ehhez nem kellene autót használni!

Vannak még olyan egyirányú utcák az előbbi területen, melyekben még nincs megengedve a kerékpárosoknak az ellenirányú kerékpározás. Ezeket az utcákat is ki kell nyitni. Sajnos vannak, akik a kerékpárosokat el akarják téríteni a híd alá, farizeus módon, úgymond az ő biztonságuk érdekében. Nem szabad elfelejteni, hogy a kerékpáros úgy működik, mint a gyalogos: mindig a legrövidebb utakon akar haladni! További egyszerű kerékpártámaszokat kellene kirakni mindazon helyekre, ahol van igény. Nem tudom, hogy miért nem veszik észre az ebben illetékesek, hogy pl. a Radnóti Gimnáziumnál nagyon kevés a mai támasz?

Minden kerékpárutakra vonatkozó döntés esetben fő elvként gondolni kell arra, azokat nem csak a 30 éves férfiak fogják használni, akik képesek a biciklivel akár 40 km/óra sebességgel is haladni! Kialakításuk, elhelyezésük olyan legyen, hogy azt a gyerekek és az idősek is biztonsággal és örömmel használhassák!

6. A meglévő hidak alkalmassá tétele a kerékpározásra

Vannak, akik legalább két önálló kerékpáros hidat szeretnének Szegeden építeni. Én azonban azt szeretném, ha előbb a meglévő hidakat tennék alkalmasabbá.

6/1. A Belvárosi-híd

Az első elképzelés az volt, hogy legyen felfestve két kerékpáros sáv. Így azonban szűk maradt a hely a buszoknak, sorra törték össze egymás tükreit. Kényszermegoldás született: a híd északi járdáját elvették a gyalogosoktól és átadták a bicajosoknak, feszültséget keltve a bringások és a gyalogosok között.

De mivel nagyon magas a járdaszegély, a járdán haladó biciklisek félnek attól, hogy a keskeny járdán megcsellenve, leesve, az autók közé zuhanhatnak. Különösen veszélyes ez a gyerekeknek! **A veszélye sajnos fönáll annak, hogy a gyerek a híd acél lemezének megy neki, vagy a magas szegélyről az autók közé esik! A szűk helyen előzni sem lehet!**

Az előbbiek miatt egy leendő nagy hídfelújításkor megint meg kellene nézni a híd kibővítését, a két oldalára felrakott önálló kerékpárutakkal. Ez egy régi ötlet! Valószínűen azzal vetették el, mert pénzbe kerül. Silány az a vezetés, mely így szelektál.

Biztos olcsóbb lenne egy önálló kerékpáros hídnál.

Ez a híd a felújított újszegedi liget miatt elsőrendű kerékpáros útvonallá vált! Biztos meg lehetne találni egy esztétikus megoldást. Nem lenne hátrányos városképileg a Belvárosi híd főtartóinak egyes eltakarása.

6/2 S Bertalan-híd

Bár nem régen épült, akkoriban nem kellett foglalkozni a kerékpárosokkal, a „mindent csak az autósoknak” elv miatt.

Ez híd több részhibából áll. A főrészt a folyó feletti nemrég felújította a Magyar Közút. Ezt a szakaszt sikerült úgy átalakítani, átrendezni, hogy kerékpárral is kényelmesen járható legyen. Megszélesítettük a járdákat, elrakattuk a bicikliseket zavaró kandelábereket. Mintha a város nem vette volna észre.

Benne lehet az is, hogy a nagy híd többi részén keskenyek a járdák és a kandeláberek pont zavarják a bicikliseket. A munkát folytatni kellene a középső rész mintájára. Ehhez a Város a Magyar Közút együttműködése kellene.

Nagyon helytelen az az elképzelés, hogy a Bertalan-hídon a bicikliseket az autók közé kell nyomni, az útburkolatra. Csak meg kell nézni azt, hogy a hídon milyen sebességgel megy négy sávon a forgalom! Ha megtörténne, kevesen használnák. A gyerekek és az idősek biztosan nem! Pedig nem tartható az az állapot, hogy mind a híd előtt, mind a híd után kész a kerékpárút, csak épp a hídon szakad ketté.

7. A volt teherpályaudvar területének átvétele

Az egykori Tisza-pályaudvar tudtommal a MÁV kezelésben, esetleg tulajdonában van.

A Város a Modern Városok program keretében szerezze meg a teljes területet, még a spekulánsok előtt, mert utána ugyanez nagyon sokba fog kerülni. Nem hiszem, hogy ezt meg kellene várni. Nem kellene hatalmas anyagi veszteséget okozni a városnak! Számolja fel az ottani áldatlan állapotokat, számolja fel a belváros szegényfoltját! Bontsa le a romokat, szedje föl a fölösleges vágányokat, planírozza el a területe, majd fásítsa be. Legyen ez Szeged új ligete, amíg jobb ötlet nem jön a Tisza-parti új városrészre. Meg kell akadályozni, hogy oda multi áruháza települjön!

8. Induljon kishajós személyszállítás a belvárosi szakaszon a Tisza két partja között.
Nyilván a nyári szezonban.

9. Épüljön ki az egyetem részére a Máglya-sor magasságában egy vizes sporttelep.

A Hattyas soron van az egyetem Testnevelési Tanszéke, a volt szovjet laktanya területén. Ezt kellene összekapcsolni a Tisza-parttal. Hatalmas lehetőséget kapna a vizes sportok művelésére az egyetem nagyszámú ifjúsága. Végre élet költözne a Tisza felületére.

10. A gyaloglás feltételeinek javítása

10/1. Város ültessen fákat a közösségi közlekedés megállóhelyeinek árnyékolására, valamint a jelzőlámpás csomópontok zebráinak két végén.

Nem mindegy, hogy várakozás közben felforr az ember agya vagy sem, hiszen a gyaloglás feltételeit is kellene javítani.

Hasonló fásítás kellene az összes belvárosi utcán, a hősziget és a mai divatos köztéri túlburkolás hatásának csökkentésére. Első körben legalább az utca egyik oldalán legyen fasor.

Meg kellene kezdeni a közművek kitakarítását, eltávolítását a régi fasorok helyén, melyet elfoglaltak a spórolás miatt a közművek. Meg kellene szabni határidőket a szolgáltatóknak a fasorok sávjainak felszabadítására. Már ez egyedül is óriási feladat

lenne! Ennek sincs semmi köze a Déli-hídhhoz. Csak a régi trehányságokat kellene fölszámolni.

Erről itt írtam:

<http://epiteszforum.hu/szeged-fai>

10/2. Legyen minden járdaszegély lesüllyesztve mindazon pontokon, ahol a gyalogos az útburkolatra lép.

Ez a minimális akadálymentesítés elvárható. Elvárható a korábban elkezdett, nagyon sikeres folyamat teljes körű elvégzése is. Ez is egy jó lépés lenne a gyaloglás feltételeinek javítására.

10/3 Helyezzenek ki ivókutakat, párapukát, padokat minél több helyen.

10/4 Készüljenek nyilvános WC-k.

(Ezek biztosan nincsenek semmilyen kapcsolatban a Déli-híddal!)

10/5 A belvárosban csak annyi aszfalt útburkolat maradjon, amennyi feltétlenül kell.

Legyenek meghatározva belvárosi utcánként a szükséges forgalmi sávok szélességei. A többiből zöld, virágos felületet kell kiképezni, a burkolat visszabontásával. Ilyen a Radnóti Gimnázium Tisza felőli oldala mellett „ottfelejtett”, értelmetlen aszfaltburkolat.

Látható: kis lépéseket javaslok, melyek egyszerűen végrehajthatók, melyeknek semmi köze a harmadik hídhhoz. A sok kicsi azonban együtt nagyon sokat jelentene. A harmadik híd pedig addigra biztosan megépül.

Szeged, 2019. X. 19.