A vírus, mint lehetőség

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

„António Guterres ENSZ-főtitkár … felhívást intézett a világ vezetőihez, hogy használják fel a koronavírus-járvány teremtette helyzetet „a világ jobbá tételére” …”
https://444.hu/2020/04/28/az-ensz-fotitkar-azt-keri-hasznaljuk-fel-a-jarvanyt-hogy-jobba-tegyuk-vilagunkat

Mire lehet gondolni?

A téma, a közlekedésfejlesztés, melyről írok, néhányaknak ismerős lehet. Néhányaknak. Most majdnem ugyanarról írok, csak más megközelítésben. Korábban arról a téves nézetről, hamis beállításról írtam, amivel a városvezetők elodázzák a változást. Most pedig egy késztetésről, amellyel éppen indokolható lenne a változás.

A koronavírus itt van és itt is marad. Lehet, hogy ősszel vagy jövőre ismét szedi áldozatait, lehet, hogy újabb változatai fognak támadni. Teljesen más dolog az, hogy a munkahelyvesztés, tehát egy masszív gazdasági kényszer miatt, fel kell adni valamennyit a visszaszorítására tett kísérleteknek, még akkor is, ha vállalni leszünk kénytelenek az emiatti emberveszteséget.

Válságokkal a közlekedésfejlesztésért?

„Harmincöt kilométernyi új bicikliút és további gyalogosövezetek kialakításával venné elejét Milánó, hogy a járvány tetőzése után lassan újrainduló város életét a fertőzésveszély miatt a tömegközlekedést kerülő autósok áradata bénítsa meg.”

„Az önkormányzat kedden bemutatott, Strade Aperte (Nyitott utcák) nevű ambiciózus terve értelmében a nyár folyamán 35 kilométernyi utcát alakítanak át új vagy a korábbinál szélesebb és kényelmesebb kerékpárutak kiépítésével, a járdák kiszélesítésével, új sétálóövezetek kijelölésével, számos helyen 30 kilométeres sebességkorlátozás bevezetésével és olyan utcák kialakításával, ahol a kerékpárosok és a gyalogosok élveznek elsőbbséget.”

„Marco Granelli főpolgármester-helyettes szerint a tömegközlekedési eszközök egy jó ideig nem szállíthatnak ugyanannyi utast, mint korábban és megbénul a város élete, emellett súlyos ökológiai problémát okozna, ha a munkába visszatérő és a tömegközlekedéstől ódzkodó emberek mind autóba ülnek, ezért elkerülhetetlenek a radikális változtatások súlyos ökológiai problémát okozna, ha a munkába visszatérő és a tömegközlekedéstől ódzkodó emberek mind autóba ülnek, ezért elkerülhetetlenek a radikális változtatások.”

„Az aránylag kis területen fekvő, 1,5 millió lakosú északolasz nagyváros lakóinak 55 százaléka négy kilométernél rövidebb távolságot tesz meg munkába menet, így sokaknak vonzó lehet a közlekedés valamely alternatív formája, így az elektromos kerékpár vagy motorkerékpár használata.”
https://www.portfolio.hu/gazdasag/20200421/teljesen-atalakitja-utcait-milano-igy-keszulnek-a-koronavirus-utani-idokre-427502

Szegeden vajon a lakók hány százaléka megy munkába 4 km-nél rövidebb távra?

Vajon Szeged miért nem készít, készített a Strade Aperte (nyitott utcák)-hoz hasonló terveket? Mire várnak? Megakadunk a borfesztivál letiltásánál? Budapest, Berlin, Párizs mozdulni fog! Szegeden a lehetőséget agyonhallgatják.

A látható jelenség

Az új koronavírus-járvány utáni életünk nem lesz olyan, mint amit korábban megszoktunk. A jelek már most is látszanak: a nagyjából felére csökkent autóforgalomnak köszönhetően hirtelen megszaladtak a kerékpáros fejlesztések. „Sokszor kiderült már az emberiség történelme során, hogy csak egy orbitális katasztrófa, vagy válsághelyzet tud ráébreszteni bennünket arra, hogy valami nagyon nem stimmel. A döntéshozók féltik a politikai pozíciójukat, így általában nem mernek kiállni

az újító, adott esetben az aktuális dogmáktól eltérő fejlesztések mellett, úgyhogy inkább kivárnak, hátha az élet majd elrendezi a dolgokat." „… a járványhelyzet miatt több, mint 50%-kal nőtt New York-ban, a városban a kerékpározók száma. Nem, nem hülyültek meg a New York-iak, csak a koronavírus kevés pozitív mellékhatása közül meglovagoltak egyet, amivel **további támogatást nyerhetnek az egyébként évek óta futó, fenntartható közlekedést fejlesztő programjukhoz**. Az megvan, hogy a Central Parkból kitiltották az autókat? És hogy az egykoron egyik legforgalmasabb utcának számító 14-ikbe is csak a buszok és a bringások hajthatnak be?" „Lehet hangos kisebbségnek nevezni a kerékpárosokat, de élhetőbb várost nem csak a "zöld libsik", vagy a "biciklisek", vagy a "jobbikosok", vagy "szegfűfetisiszták" szeretnének, hanem mindenki. És senki ne jöjjön azzal a demagóg dumával, hogy márpedig egy világváros törvényszerűen zajos, a dugók pedig az ittlét velejárói. „Ezt vállaltad, amikor ide költöztél, nem?" Hangzik gyakran a hibás érvelés, de ha eszerint cselekednénk, akkor még most is az utcára öntenénk a szennyvizet és moslékot, mint a középkorban." Majd „Felpörgött a gazdaság, újra elkezdtünk autókat venni, jelenleg ott tartunk, hogy a 2014-ig tartó gépjárműállományi stagnálást követően folyamatosan rekordokat döntünk. Ha nem jött volna a koronavírus, elmondhattuk volna, hogy szűk hét év alatt egymillióval több autót szabadítottunk az utakra." „… arról van szó, hogy hallgatunk-e az új idők szavára és engedjük-e, hogy egy jobb, minőségibb életet éljünk, vagy bennragadunk a múlt posványában és az autóinkban. Mindenáron, akár a dugóban is." „„Biztos, hogy erre az útra autóba kell ülnöm?". Tedd fel ezt a kérdést indulás előtt és gondolj arra, hogy Budapesten egy átlagos (nem koronavírusos) hétköznap 20 km/h körül alakul az átlagsebesség, amit egy egészséges ember megerőltetés nélkül hoz kerékpárral is. Talán elsőre nem tűnik annyira vonzó alternatívának, hiszen nincsen 5 csillagos töréstesztes és klíma (amúgy motoron sincs), de ha mindannyian kiváltanánk a mai 3-5 kilométeres útjainkat bringával, tömegközlekedéssel vagy gyaloglással, akkor holnap, amikor 5-10-15 kilométert kell menni, ágyat kell szállítani, szül a feleséged, jobb lesz autózni is. Igen, még akkor is, ha a Nagykörúton csak 1 sáv marad (na, ez már tényleg egy tökös fejlesztés, és hamarosan jön a Rákóczi út is!)."
https://totalcar.hu/magazin/velemeny/2020/04/29/koronavirus-kerekparsavok-infrastruktura-fejlesztes-autozas/?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link
Van még egy újdonság! Eddig kiterjedt propaganda szólt a közösségi közlekedés mellett a személyautós közlekedés hátrányára. Ma már ez sem igaz érvelés, hiszen a közösségi közlekedés zárt térbe kényszerít nagyszámú utast, amely melegágya a koronavírusnak. Ez is a kerékpározás felé hajtó tényező.

Helyzetjelentés I.
2020. III. 4-én jelentették Délmagyarországnak a Rádió Taxi munkatársai:
„Reggeli helyzetjelentés**:** … Bevezető útjainkon már sokan tartanak a belváros irányába. Szőregi úton már torlódik, a Temesvári körút is tele van, de sokan vannak a Fő fasoron és a Bérkert utcán is. A Belvárosi hídon lépésben halad a forgalom, a híd előtt hosszú sorok állnak a Székely sor és a Népkert utcán is. A Bertalan híd is kezd megtelni. A Csillag tér környéke tele van, a Felső Tisza parton is a híd alá ér a sor és a rakparton is egyre hosszabba sor a klinikák felé. Kiskörúton is a szokásos reggeli csúcs van, a Dugonics tér és a Hősök kapuja már torlódik." Magyarul: többen akarnak autózni, mint amennyi felület ehhez rendelkezésre áll.

Helyzetjelentés II.
2020. IV. 27-én ezt jelentették a taxisok:
„Van mozgás az utakon: leginkább a főutak forgalmasabbak, tehát a bevezető utak, a körutak, sugárutak, illetve a hídfeljárók utcái, de kifogástalanul lehet haladni mindenfelé." „A főbb csomópontok is fennakadás nélkül járhatóak, hosszabb sorok nem igazán alakulnak sehol. A hidakon is jól át lehet jutni, összességében tehát említésre méltó közlekedési helyzetről ma sem tudunk."
https://www.delmagyar.hu/kozelet/helyi-kozelet/uton-van-forgalom-fennakadas-viszont-nincs-6394332/

Mivel a rendelkezésre álló felület egy hónap alatt nem nőtt meg, a kényelem csak a forgalomcsökkenésnek tudható be. Ez a minta a közlekedés jobbá tételére, a lehetőségek és az igények összhangjának megteremtésére.
Nyilván a különbség, a forgalomnagyság csökkenés, a koronavírus miatti kijárási tilalom következménye. Nyilvánvaló, hogy a normális közlekedés csak a forgalomnagyság csökkentésével érhető el. Ez az elemi összefüggés, melyre mindent alapozni lehet! Meg kell találnunk a forgalomcsökkentés lehetőségeit.

Lechnerék melléfogása
A Nagyárvíz után a várost újratervezték. Lechner Lajos mérnök és budapesti csapata lerajzolta Szegedként a korábban Budapestre általuk tervezett megoldásokat. Szeged tehát emberek által lerajzolt, „csinált" város. A víz majdnem mindent letarolt, hely tehát bármire lett volna, mégsem éltek a lehetőséggel. Szeged a mai fogalmaink szerint zöldmezős beruházás volt. **A nagy baj az volt, hogy az akkori városfejlesztők sem az álló, sem a mozgó járművek részére szükséges igen nagy területigényt, teret nem építették bele az új városba**. Ez pedig mostanság nagyon hiányzik. Van egy határhelyzet, mely után a város megtelik, mint egy csupor. Bedugul, megtelik. Erről szól az előbbi első helyzetjelentés. Helyet nem tudnak a közlekedésszervezők kitalálni, mert falakat nem tudnak kintebb rakni. A második pedig a megoldásról. Mivel a várost utólag nagyobbítani nem tudjuk, a forgalmat kell csökkenteni. Ma a forgalmat kell a városhoz szabni. Erre ad módot a vírus miatti kijárási tilalom. Ha a torlódást, a várakozást, sorbanállást unjuk, akkor a városban lévő forgalomnagyságot csökkenteni kell. Legkönnyebben ez a személyautós közlekedéssel tehető meg. Lechnerék másik melléfogása a forgalom egyetlen hídra való rászervezése volt. Erről később írok.

Az 1970-es évekig
a városi személyautózás a felmenő ágában volt. Minden helyet elfoglaltak, elleptek a személyautók. Ez Szegeden túl jól sikerült. Azokat a pozíciókat, melyeket az autósok akkor elfoglaltak, ma sem hajlandók a város társadalmának visszaadni, miközben másutt már ezen túl vannak. Ma már a személyautózást inkább kiszorítani igyekeznek a városokból. A fokozatos kiszorítás a cél, melyhez alkalmakat, lehetőségeket keres az intelligens városvezetés. Ilyesminek még a híre sem jutott el Szegedre, nemhogy érdemi intézkedés született volna. Szegeden még ma is a személyautós érdek szabja meg a fejlesztési lehetőségeket.

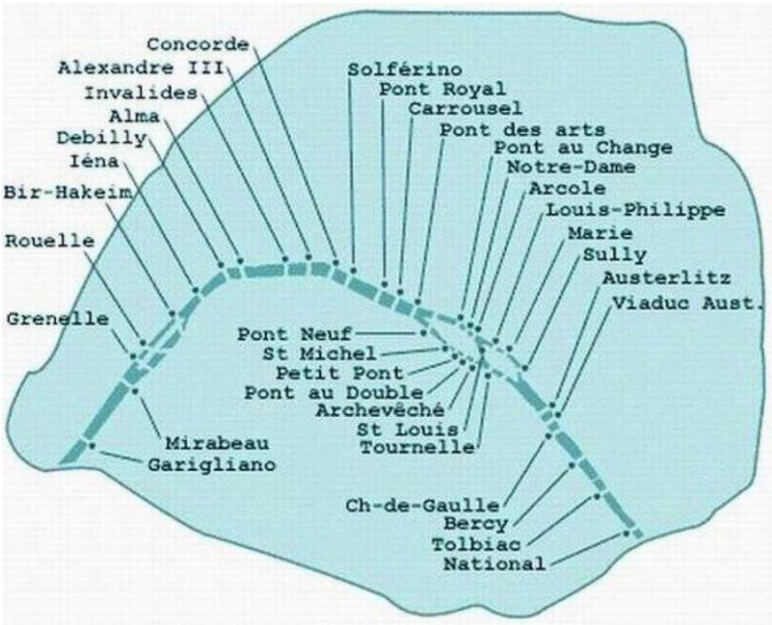
Az első fecske
Prágai János építőmérnök úr volt, aki már 1985-ben letett egy füzetet, melynek címe a „Gyalogos belváros" volt. Ő észlelte elsőként az aránytalanságot, hogy az autók által elfoglalt térből valamennyit vissza kellene adni a gyalogosoknak. Itt vannak konkrét példák arra, hogy a járdán még a babakocsi sem fér el, mert a helyét a parkoló autó foglalta el. Eretnek gondolat volt! Az autós kaszt azonban már akkor sérthetetlen volt. Bár némi eredményt elértek: a Klauzál tér megtisztult a személyautótól, ami annak jót tett!

A városvezetés második elszalajtott lehetősége az volt, amikor Európa-szerte a városközpontokból kiszorították a személyautót, a rendelkezésre álló szűk belvárosi utcákat szinte teljes mértékben visszaadták a lakosságnak, ahogyan az mindig is volt. A személyautó pedig kiment onnan, és még csak meg sem halt a város! Nem így Szeged! A város főutcája, a Palánk egykori főutcája, a belvárosi Oskola utca, évtizedek óta átmenő forgalommal terhelt.
Az Oskola utcai forgalmi helyzet Szeged, a Biopolis, a „Zöld város" program szégyene!
Ez minden korszerű forgalomszervezési, városfejlesztési elvvel ütközik! Ráadásul, mintha ez lenne a világ legtermészetesebb dolga. Hiszen a városvezetés ma itt viszi az Újszeged és Alsóváros közti átmenő forgalmat. Zöld város programról szavalnak, miközben az Oskola utcán az autók 2-3 m-rel mennek a lakásablakok előtt. Az olvasó pedig ezzel szemben gondoljon Prága, Sopron, Kecskemét, Békéscsaba, vagy Pozsony belvárosára!

Lechnerék a város összes sugárútját rávitték az egyetlen hídra. Borítékolva volt a csőd! Láthatták a hidak tömegét Prágában. Vajon miféle tévképzet miatt gondolták azt, hogy Szegednek elég lesz az egyetlen híd?



A párizsi hidak térképe, avagy mi is kell egy város fejlődéséhez? A rajzon a Szajna és a hídjai láthatók a nevükkel:



https://hu.map-of-paris.com/m%C5%B1eml%C3%A9kek,-t%C3%A9rk%C3%A9pek/p%C3%A1rizs-hidak-t%C3%A9rk%C3%A9p

Láthatóan a nagyobb városok esetén hidak sorozata állt már a közlekedők rendelkezésére már a Nagyárvíz idején is. Súlyos tévedésük volt, hogy Szegednek egyetlen híd majd elég lesz. Érthetetlen az, hogy Szegedet beszorították ebbe az egyhidas állapotba, melyből ma is nagyon nehéz kikecmeregni.

A 3. lehetőség Újszeged újkori kiépülése idején lett volna. Új városrész jött létre anélkül, hogy annak közlekedési következményeivel, vonzataival számoltak volna, pedig teljesen nyilvánvaló volt az, hogy ennek összes forgalma is a túlzsúfolt Belvárosi-hídra fog zúdulni. Nem létezik, hogy az új városrész fejlesztése ELŐTT semmiféle hatásvizsgálat sem készült! Nem sikerült felismerni, vagy inkább maradt „a majd lesz valahogy”-elv. Megengedték Újszeged és Szőreg összeépülését, annak ellenére, hogy rendszeresen készültek városfejlesztési tervek! Azok, akik az Oskola utca ablakai alatt autóznak, mind kint laknak ebben az úri új „zöldben”, ahol természetesen az Oskola utcai állapotokat az ablakaik alatt

elképzelhetetlennek tartják. **Amikor a városrész elkezdett kiépülni, a Belvárosi –híd túlterheltsége már nyilvánvaló volt!**
Újszeged úgy épült, hogy a településrész tengelye a Fő fasor és így a Belvárosi-híd lett, amire minden ráépült! Nekik Újszeged és a Belváros között, mindennél jobb elérhetőséget a Belvárosi-híd jelent. Ennél rosszabb, mert kerülő, mert kitérítő, a meglévő Bertalan-híd is, de kerülő lesz az épülő harmadik-híd is, a Déli-híd is. Ha valamikor nekik el kell hagyni a Belvárosi-hidat, akkor azt ők a helyzet romlásaként fogják megélni! Bármikor is fog az bekövetkezni. A belváros felé az újszedieknek mind a Bertalan-híd, mind a Déli –híd útvonal hosszabbodást jelenet.

A szegedi vágyálmok netovábbja is létezik, ez az általam 2007-es Városházi koncepciónak nevezett elképzelés:





Gyalogos közlekedés Szegeden
Dr. Oláh Miklós irodavezető-helyettes Szeged Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Fejlesztési Iroda 2014. előadása szerint.
http://civitas.eu/sites/default/files/civinets/magyar_civinet_-_140916_-_06_gyalogos_kozlekedes_szegeden.pdf
„„Gyalogos övezet (zóna)” … a jelzőtábla olyan terület kezdetét jelzi, amelynek útjai a gyalogosok közlekedésére szolgálnak; jármű közlekedése a gyalogos övezetben tilos.”
http://www.kreszdoktor.hu/utasitast_ado_jelzotablak.php
A városvezetés álláspontja 2007 óta biztosan változatlan, melyet a fentebbi rajz mutat be:
„Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata Közlekedésfejlesztési koncepció
Elfogadva: 2007. március”
„Kiemelten fontos a hiányzó Déli-híd megépítése.” Eddig világos és jogos.
„Elengedhetetlen a belváros forgalomcsillapításához (az új híd – RM), **mert a város szívén átvezető forgalom így áthelyezhető** (ez a nagy tévedés, sőt nagy ámítás - RM)**. A Belvárosi-hídon csak a tömegközlekedés és a kerékpárút vezetne át.”**
https://www.szegedvaros.hu/letoltheto-csatolmany/?ID=19117
Az előbbi rajzon látható: a Belvárosi-híd környéke, a Tisza L. krt. és a Tisza között minden csupa zöld, **azaz minden csupa gyalogos övezet, tehát autómentes!** Nincs autó sem a Tisza L. krt. és a Tisza között, sem a rakparton! Ez a végső elképzelés, melyben minden eldőlt. Én most ehhez képest semmi újat sem javaslok.

Ennek azonban nagy az árat szabtak! Pató Pál úr hatalmában a város.
Akik a mai áldatlan állapotot akarják konzerválni, azok állítják: az átmenő forgalom belvárosból való kitelepítésének feltétele a Déli-híd megépülte. A belváros alatt most csak a Híd utca, Tisza L. krt., és a Tisza közti területet értem.
Mivel bármilyen módosítástól rettegnek, találtak egy abszolút bizonytalan határidőt, a Déli-híd megépítését. Tudták, hogy itt ez is rettenetes kínnal fog megszületni. Ezzel beláthatatlan időre konzerválják a mai belvárosi állapotot! Jelen dolgozatom egyik célja éppen annak bemutatása, hogy szó sincs ilyenről!
Azóta már az is látható, hogy az sem igaz, hogy a 3. híd hiányában a város forgalomcsendesítése is elképzelhetetlen. Hiszen mára már a város zömét lefedik a 30-as zónák, a 20-as övezetek.

Korábban is igazoltam, hogy van egy csomó, lényegi forgalomtechnikai beavatkozási lehetőség, melynek megépítéséhez nincs semmi köze a 3. hídnak! A vírus most újra egy lehetőséget kínál, egy új motívumot.
Egy lehetőséget arra, hogy a Belvárosi-híd terheléséből valamennyit visszavegyünk.
Mindez úgy, hogy az elképzelt változásokról a Városvezetés már rég eldöntötte: egyszer meg kell csinálni, meg kell lépni. Mégis, miért nem? Mire föl ez a bénító passzivitás? A szavazatvesztéstől tartó helyi politikum Pató Pál urat hozta (nem)döntési kényszerbe?
Mostani dolgozatom célja is megmutatni azt, hogy ez egy jól kiagyalt, hamis érvek elfogadása helyett elkezdhetne a város építkezni! A halogatás nem megoldás.

Mi a teendő?

Minél többet leszedni a Belvárosi-híd terheiből, azokból, amit Lechnerek és kései utódai ráraktak! Ez sem új! Hiszen mindez a 2007-es városi koncepció irányában hat!

1. Mindazokat összeszedni busszal még a Belvárosi-híd előtt, akik személyautóval jönnének át Újszegedről Szegedre. Újszegednek ma is van buszközlekedése. A javaslat nem új kiadást, hanem csak átszervezést igényelne.
   Egy elképzelést mutat a következő rajz. (Ezt az ábrát egy korábbi írásomban is leközöltem. Ennyi ismétlés mégis kell az értehetőség miatt).
   Két körjáratot lehetne szervezni Újszegeden a meglévő járatok átalakításával. Ezeken használhatók lehetnének kisméretű, kis helyen megforduló buszok, mint amelyek a budai várat járják. A kék és a piros vonalak mutatják a két körjárat útvonalát.
   A két körjárat a víztoronynál rakná le utasait. Onnan pedig nagy kapacitású busz indulna a Belvárosi-hídon át a Tisza L. krt-on az Aradi Vértanúk teréig. Majd visszafordulna az újszegedi víztoronyhoz.
   Újszegeden még megállók sem kellenének, mert bárhol leinthetők lennének. Leszállni az utcasarkokon lehetne.
   E buszok menetsűrűsége feszesen igazodna az igényekhez. Ha kell, akkor több jármű is szolgálna. A menetrend minél inkább igazodna a reggeli és a délutáni csúcsokhoz is, annak érdekében, hogy a várakozási idő minimális legyen, a szolgáltatási színvonal pedig közelítse a személyautóst.



2. Ha kell, akkor e buszokon ingyen utazhatnának, mert ez a város érdeke!
3. Ezek után le kellene a személyautó forgalmat tiltani a Belvárosi-hídról.
4. Újra meg kell vizsgálni a kerékpáros hídnak a Belvárosi-hídra építését, illesztését. Egy korábbi elképzelés szerint a kétoldali kerékpárutat a híd két oldalára kell konzolként függeszteni, arra

kívülről ráakasztva. A Belvárosi-híd nem tartozik a szépsége miatt csodált hidakhoz. A háború után gyorsan össze kellett ütni valamiből, valahogy. 1946 és 1948 között nem dúskálhattak a hídépítők nemes anyagokban. Azóta az újabb anyagok és technológiák lehetővé tennék a kedvezőbb megjelenést is. **E híd rendkívüli jelentőségét az adja, hogy éppen ott van, ahol a kerékpárosnak szüksége van rá.** Ha valahol kerékpáros híd kell, akkor annak az első helye a Belvárosi-híd! Tévedés ezért az árvízi emlékmű mellé tervezett kerékpáros híd, mert az teljesen kiesik a kerékpárosok mozgási irányából.

Ha eddig eljutnánk, akkor ez még az alábbiakat is lehetővé tenné:

5. A Híd utca-Tisza L. krt.-és a Tisza közti terület mentesítését a személyautós átmenő forgalomtól. Ez a forgalom most a Dugonics téri körforgalom, a Somogyi utca, az Oskola utca vonalon éri el a hidat. Vissza pedig a Híd utca, Deák F. utca, Victor Hugó utca, Kelemen utca vonalon éri el a Somogyi utcát illetve a Zrínyi utcát.
   5.1 Ehhez le kellene zárni az Oskola u-ról a jobbra a hídra fordulást, az Oskola utcáról a színház felé a személyautós előre haladást, valamint
   5.2 a Stefánia felől az Oskola utcára hajtást, végül
   5.3 a Híd utcáról a Deák F. utcára a Victor Hugó utca felé balra fordulást, és a Victor Hugó utcáról a jobbra fordulást a Deák F. utca (a híd) felé.

   Látható, hogy e csekély beavatkozások mellett a terület korábbi forgalmi rendje változatlan marad. Ami lehetővé tenné a terület üzleteinek feltöltését, és a területen lakóknak megközelíteni a lakásaikat. **Azaz, szó nincs teljes kitiltásról! Szó sincs fűnyírás elvű tiltásról.**
   5.4 A területen fél óráénál hosszabb ideig csak a helyben lakók parkolhatnának.
6. Az Oskola utca kialakítható lenne második Kárász utcának, a szabadtéri, a Dóm sétáló utcájának. Ehhez nem kellene azonnal az utca burkolatát és közműveket cserélni, mely miatt minden sokkal olcsóbb lenne. Az Oskola utca Alabárdos felőli oldalán elég lenne letiltani a megállást és helyére túlkoros fákból egy fasor telepíteni. Így oda is vendéglősök települhetnének.
7. Az Oskola utcai mai kerékpárút összeköthető lenne a Stefánia előtti maival, mint két jól bevált megoldás. Ehhez jó helyet teremt az Oskola utca - Híd utcai csomópont tehermentesítése. Felszámolható lenne a gyalogos átvezetési képtelenség is, hiszen a Híd utca – Oskola utcai csomópontban – mely az egyik legnagyobb gyalogos forgalmi átkelőhely, visszaadható lenne mind a 4 gyalogos átkelőhely. A csomópontból kiszedett irányok miatt a jelzőlámpás csomópont átigazítható lenne úgy, hogy az egyes irányok több időt kapnának.
8. A vizsgált területen a gyalogosok kiszolgálásának javítására minden lehetséges helyre árnyat adó fákat, kényelmes padokat, és minél több nyilvános WC-t, ivókutakat kellene építeni.
   Megfelelő fafajok választásával összhangba hozható utólag is a fásítás és az építészet, fényképészet, még a ma elhibázott fásítású Kelemen utcán, a Feketesas utcán, a Kárász utcán és a Klauzál téren is!



A járdaszegélyeket mind le kellene süllyeszteni. Itt lenne az alkalom a korábbi térépítési hibák javítására, melyeket röviden **túlkövezésnek** írhatok le. El lehetne bontani minden fölösleges aszfaltfelületet és a helyüket füvesíteni.

9. Ha még idevesszük a Bertalan-hidat, ott is van lehetőség a kerékpárosokat már meglévő hídon átvezetni. Ott ugyanis kerékpárút építés kezdődött. A hídsorozat középső elemének, a mederhídnak felújításakor, a közútkezelő átrendezte, újraosztotta a hídfelületet, azon széles kerékpárutat és járdát kialakítva. Ezt a munkát kellene a Magyar Közút és a Város együttműködésével folytatni a szomszédos hidakon, hídfők felé. Hiszen mindkét oldalon fontos kerékpárutak csatlakoznak a hídhoz. Az árvízi emlékmű mellé elképzelt kerékpáros híd építése ezek előtt pazarlás lenne.
10. A rakparti „autópálya" autómentesítése, mivel az rakpartnak és nem autóútnak készült! Léte nem létfeltétele a város működésének! A gyakori lezárások ellenére is él a város. Viszont a helye kellene a városnak, rekreációs területnek. Nagy kár ezt a sávot főutcának kinevezni, mert annak része a személyautó. A város szívében lévő rekreációs felületnek viszont nem. Téves koncepción alapul a város legutóbbi rakparti elképzelése is a személyautós rakparttal.

Átgondolva: a 10 pontban felsoroltak megépítésének nem feltétele a Déli-híd megléte!

Jobb, ha Szeged társadalma tudja: téves elképzelésen alapuló félrevezetés áldozata lesz, ha nem figyel oda. A 10 javasolt beavatkozás bármikor elkezdhető. Semmi olyan nincs köztük, melynek megvalósításáról a Város korábban már ne döntött volna. Ettől talán csak az újszegedi buszozás a többlet, de az újszegediek nem kerülhetnek hátrányba, ha a város nyer.

Szegeden sem kellene tehát megvárni, amíg a vírustámadás ideiglenes csökkenése után visszaáll a vírus előtti világ, visszaengedve az értelmetlen forgalmat a Belvárosi – hídra. Mi is használjuk ki ezt az alkalmat is arra, hogy a személyautózás egy kissé visszaszoruljon a városunkból. Talán azt sem kell magyarázni, hogy a kevesebb autó maga is „zöldebbé" tenné a várost.

A veszélyek

2010-ben a Dugonics tér átépítésekor megpróbáltuk a Somogyi utcát autómentessé tenni, melynek befelé is lett volna hatása. Nem sikerült! Az ellendrukkerek aktívak!

A Déli-híd, a 3. híd is jó ötlet volt az induláskor. Ahogyan Bartha László egykori polgármester meséli: „2002 óta létezik ez a híd program, tehát amikor arról beszélünk, hogy ki akart először hidat Szegedre, én biztosan igen, **2002-ben. Orbán Viktornak a kampánynyitóján, itt Szegeden adtam oda azokat a terveket, amik egyébként három hídról szóltak, abból egy megvalósult már, ez az M43-as hídja. De kell külön a belvárosi közlekedésre való híd, és kell egy külön vasúti híd is.** Azzal, hogy a tervek szerint a tram-train átmegy a déli közúti hídon, azzal én nem értek egyet."
http://szegeder.hu/szeged-volt-a-szocik-kedvenc-varosa-es-megsem-tortent-semmi/

Azóta hallhatjuk: az eltelt idő mivé facsarta ki, torzította el a jó ötletet. Van mit a józan ész alapján újragondolni.

Szeged, 2020. V. 1.