A dugódíj,
avagy a korszerű forgalomszervezés

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a Budapesti Műszaki Egyetem műszaki doktora

„Ha küzdesz, veszíthetsz, ha nem küzdesz, már veszítettél."
dr. Regdon Ibolya, a szegedi Radnóti Gimnázium tanára

A fogalmak

Forgalomcsendesítés, forgalomcsillapítás: **a forgalom nagyságának csökkentése**. Erre különféle módszerek vannak, melyek közül most csak a dugódíjat és környezetvédő övezetet, zónát ismertetem, és ajánlani szeretném a szegedi mindenkori döntéshozóknak, az avítt módszereik helyett.

A dugódíj

„A Cambridge Nagyszótár szerint a dugódíj „egy olyan pénzösszeg, amelyet minden nap meg kell fizetni a városközpontba való behajtásért, a forgalom csökkentése érdekében." A definícióban a városközpont egy pontosan körülhatárolt városrész.
https://xforest.hu/dugodij/

Ha egy autó behajt egy területre, akkor különböző károkat, az ott élőknek különböző hátrányokat okoz, melyekről eddig tudomást sem vettek, a létüket is tagadták, elhallgatták.

A dugódíjjal azonban a területre lépés költséget jelent az autósnak, mely ugyanakkor bevételként jelenik meg a károkat elviselőknek! Igazságtalan volt az autósok egyértelmű haszna, az okozott károk nélkül.

Ami ellen ezt a szabályozást kitalálták:





https://www.hindustantimes.com/world-news/new-york-citys-congestion-pricing-program-set-to-transform-manhattan-101686633570529.html
https://europe.autonews.com/automakers/germanys-near-free-public-transport-helps-ease-road-congestion





https://magyarnemzet.hu/belfold/2019/12/felmeressel-kezdte-a-fovaros-a-dugodij-elokesziteset
https://hvg.hu/cegauto/20151021_Ime_a_tortenelem_10_legrosszabb_kozlekede

Elképzelni is nehéz, hogy hogyan lehet itt átmenni az egyik oldalról a másikra. Elképzelhető a kibocsátott bűz, a borzalmas zaj. Elképzelni is nehéz, hogy mennyi időt veszítenek el az autókban ülők. Ennyi ember elpazarolt kis ideje is nagyon sok!

Egyetlen, világos cél: ennél sokkal kevesebb járművet! Kerüljön pénzbe, ha valaki ide, ebbe a járműfolyamba még betolakodik, benyomul.

A területre belépésről és az abból kilépésről jelzőtáblák tájékoztatnak.



https://www.autoberlesonline.hu/autopalya-info/nagy-britannia/

a „c” a congestion-ra utal, mely magyarul torlódás, mint az emberi érrendszerben a szintén áramlást megszakító vérrög, azaz dugó, a charging pedig terhelés jelentésű. A beléptető tábla alján ott van még az, hogy ez a fizetési kötelezés hétfőtől péntekig, azon belül 7:00-18:00 óráig tart. Ezt a jelet az útbukolatra is felfestik, el sem lehet téveszteni:



https://www.fleetnews.co.uk/news/latest-fleet-news/electric-fleet-news/2021/10/25/congestion-charge-zone-discount-for-plug-in-electric-vehicles-scrapped

Az előbbi kisebb léptékben: Sopron mellett van két település, az osztrák-magyar határ mellett, az egyik magyar, a másik osztrák.

Somfalva (osztrák) (Schattendorf) 2400 lakossal, és Ágfalva (magyar) 2000 lakossal. Köztük volt egy földút, melyet leaszfaltoztak. Ezzel lényegesen megváltozott az élhetőségük. Az új utat, mely a települések főutcája, elkezdte egy átmenő forgalom használni, mert lényegesen rövidült pl. a Sopron-Kismarton viszonylat. A forgalom egyre nőtt. Átmenő az a forgalom, amely nem a faluból indul, nem a faluban vér véget, hanem, amely átgázol a településen.



https://hu.wikipedia.org/wiki/Somfalva

A fekete vonal az államhatár.

„Somfalvánál a határon befagyott a helyzet. Az út közepén továbbra is kordonok állnak, mellette egy szűk folyosón járhatnak át a szomszédos falvak lakói és az ingázók. A magyar

ingázók egy már jól bevált módszert követnek: a magyar oldalon leteszik autójukat, majd a folyóson átgyalogolva, a túloldalon egy másik kocsival folytatják útjukat. Akinek nincs két autója, az nem tehet mást: kerül. Klingenbach/Sopron felé, akár 40 kilométerrel is meghosszabbodhat az út, ha a Nagymartoni járásban fekvő településeket szeretnék elérni."



„Annyit már tudni: nem lesz ingyen az úthasználat: a község két évre 160 eurót kérne az autósoktól, amiből kb. 140 eurót helyi vállalkozásoknál beváltható utalványok formájában azonnal vissza is térítenek – mondta Thomas Hoffmann (a helyi polgármester – RM), aki az itthoni és a magyarországi kritikák, támadások ellenére is kitart a forgalomkorlátozás ügye mellett."

https://www.autoszektor.hu/hu/content/az-osztrak-falu-tovabbra-sem-engedi-be-magyarokat

A mai helyzetbe fokozatokon át jutottak el. Először bevetették a teljes útzárat!

„A cél az lenne, hogy az átkelőt csak a két szomszédos település autósai használhassák, így csökkentve a jelentős átmenő forgalmat. A törekvés Ágfalvának is kedvező lenne, az ingázóknak viszont nem."

Aztán jött ott is a teherautók súlykorlátozása, a 30-as zóna, a napszak szerinti kétszeri tiltás:



„Ágfalva és Somfalva között azóta okoz gondot a nagy autóforgalom, amióta uniós pályázati forrásból leaszfaltozták a két falut összekötő földutat. A két kilométeres kerékpárút eredetileg azért épült, hogy szorosabb legyen a kapcsolat a két település lakói között. Ma viszont erre közelít Bécsújhely (Wiener Neustadt) felé sok ingázó."

„Az ugrásszerűen megemelkedett átmenő forgalmat Somfalván azzal igyekeztek csökkenteni, hogy 2015-ben időszakos behajtási tilalmat vezettek be a személyautók számára a határra vezető útszakaszon. Jelenleg reggel 5–8 és 16–19 óra közt gyakorlatilag zárva van a határátkelő az autósok előtt. Thomas Hoffmann, Somfalva polgármestere a Burgenländische Volkszeitungnak (BVZ) úgy nyilatkozott, a cél az ingázók másfelé terelése volt, de ez egyáltalán nem valósult meg. Az utóbbi években sok munkáltató igazodott a határzárhoz, és megengedte dolgozóinak a későbbi munkakezdést. Másrészt sokan a határ magyar oldalán hagyják autóikat, majd átsétálnak, és a somfalvi temető pakolójában leparkolt autóval mennek tovább. Az ingázók tehát igazodtak a helyzethez, a forgalom pedig maradt szinte ugyanakkora."

„A kerékpárút megépülte után hatalmasra duzzadt az átmenő forgalom, amit az útjaink már nem bírnak. Ágfalva korábban zsákfalu volt, most viszont napi 3800–4000 autó halad itt át – kezdte Pék Zsuzsanna. – A korlátozással jelentősen javulna az ágfalviak életminősége, főként a Baracsi, a Somfalvi és a Fő utcai lakókat érinti a probléma. Mi már korábban is ezt a megoldást javasoltuk, azzal a feltétellel, hogy új elkerülő út épüljön a települések külterületén.

A magyar kormány támogatta a határátmetszési pont építését, Ausztria viszont nem – tette hozzá a polgármester.”
„Mindkét országnak nemzetgazdasági érdeke, hogy az ingázók nyugodt körülmények között jussanak el a munkahelyeikre. Az osztrák munkaadók nagy bajban lennének a magyar munkavállalók nélkül, akiknek ez viszont egzisztenciális kérdés.”
https://www.kisalfold.hu/helyi-kozelet/2022/08/korlatoznak-az-atkelest-az-osztrakok-somfalva-es-agfalva-kozott
„… ismét nyugodtan tudok aludni és nem kell féltenem a gyerekeket a száguldozó ingázó droidoktól, akiket csak a saját idejük érdekel más nem. Páran közülük bunkó módon viselkednek, türelmetlenek, fáradtak …”- mondta egy ágfalvi lakos.
https://www.napi.hu/belfold/ausztria-hataratkeles-agfalva.773298.html?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link
Ezt követte 3. lépcsőként a dugódíj, bár itt nem ennek nevezik. Látható, hogy nem a pénzszedés a cél, hiszen két évre 160 eurót akarnak kérni, amiből 140 euró az osztrák boltokban levásárolható. **A pénzszedés célja az átmenő forgalom megdrágítása, mely eddig ingyen okozott egy közösségnek kárt**. A drágítás módot ad a gondolkodásra. Érdemes-e oda behajtani, pontosabban olcsóbb lenne-e oda nem behajtani? A pénz bekapcsolaása leegyszerűsíti a választást!
Ma már itthon is elfogadott az úthasználati díj.
„Tíz év alatt 2500 milliárd forint összbevételt termelt a használatarányos útdíjrendszer”
https://www.magyarhirlap.hu/gazdasag/20230629-tiz-ev-alatt-2500-milliard-forint-osszbevetelt-termelt-a-hasznalataranyos-utdijrendszer
Ha nem kerítéssel zárnák a határt, hanem kamerákat telepítenének számítógéppel, akkor itt is lehetne ingyenes a behajtás, az áthajtás a jét szomszédfalu autósainak.
A jelen helyzet:





„Amennyiben az autósok kérvényét pozitívan bírálják el, úgy ők megkapják az áthaladási engedélyt és ezzel együtt egy matricát, amit a szélvédőre kell ragasztani. A határon kiépített süllyedő oszlopos rendszer automatikusan felismeri az érvényes engedélyt és átengedi az autót a határon, valamint a sétálóutcán. A beadandó űrlap az ágfalvi (a magyar oldalon is – RM) polgármesteri hivatalban is beszerezhető …”
https://www.kisalfold.hu/helyi-kozelet/2023/07/hataratkeles-csak-matricaval-hetfotol-nem-lehet-engedely-nelkul-athajtani-a-kishataron-agfalvanal

Ez a kis település minta a nagyvárosoknak, hiszen kicsiben mindent megmutat. Ezért szántam erre ennyi időt.
Valamikor a korábbi földút helyett egy keskeny aszfaltos utat építettek, hogy a két szomszéd kapcsolata javuljon, a kerékpárosok kedvezőbb helyzetbe jussanak. Az autós társadalom azonban azonnal észrevette a lehetőséget és a tranzitforgalom ellepte, megszállta a településeket. A kis javulás ugyanakkor itt is nagy károkozást hozott. Most próbálják meg az új negatívumokat visszaszorítani. Az autósok most a schengeni határ-megállapodás megsértésével próbálják megvádolni az osztrákokat. Logikájuk hamis, mert ezen az egyen kívül rengeteg más határállmás van ezen a határszakaszon.

Mi ez a forgalomnagyság a később mutatott New York-ihoz képest szinte! A korábbi semmihez képest mégis nagy a változás, mely nagy változást okoz a környezetben. Lényegesen megnőtt a főutcákon az eddigi zaj, bűz, baleseti veszély!
Itt is megjelenik a két tábor: azok, akiket a beavatkozás segít, akiknek a helyzet kedvez, és azok is, akiket akadályoz, akiknek kellemetlenséget okoz, azaz nincs mindenkinek jó megoldás. **Lényeges az, hogy Somfalván meg mertek szólalni azok, akiket károsan érint a forgalom, míg Szegeden ők hallgatnak, tűrnek, lapítanak, pedig itt még ún. környezetvédelminek mondott szervezetek is léteznek!**
A működési elve egyszerű: A károkozás kerüljön pénzbe.
Fizessen a szennyező, a károkozó.
Egy másik határállomás használatához legtöbbször többlet utat kell megtenni, mely többlet fogyasztással, végül nagyobb költséggel jár. Ha az útdíj nagyobb ennél, akkor a bevezetés hatni kezd, a védett településem kevesebb autó gázol át, mert a járművezetők mindig az olcsóbb megoldást követik. Nem így, ha ennek nincs semmi anyagi következménye.
Van tehát két mindenben ellentétes állítás: bemehet egy területre az autó vagy nem. Ezek össze nem egyeztethető dolgok, melyekben valahogy dönteni kellene. **Ez viszont már nem közlekedésszervezési, közlekedésszabályozási kérdés! A feladat átvezet más tudományok területére. A pénz bevonása szerintem leegyszerűsíti magát a döntést, tehát bevezetését hasznosnak vélem.** Szerintem innen a demokrácia szabályai szerint kellene eljárni.

A környezetvédelmi zóna és matrica:
„Ahol környezetvédelmi zónát hoztak létre, mely egy bizonyos városrészt jelent. Az azon történő áthaladáshoz, illetve a zónában történő közlekedéshez környezetvédelmi matrica szükséges. A matrica hiányában tilos a környezetvédelmi zónákba behajtani. A hatóságok az előírást megszegőket pénzbírsággal büntetik.” A környezetvédelmi zóna tehát egy pontosan lehatárolt városrész.
A folyamat előtt a járműveket műszaki vizsgálatnak vetik alá, majd a károsanyag kibocsátás mennyisége alapján és után 4-6 kategóriába sorolják. A vizsgálat költsége is az autótulajdonost terheli.
Erről egy matricát adnak át, melyet a járműtulajdonosnak meg kell vennie és a járművére kihelyezni.
A járművek ezután mehetnek csak át az előbb lehatárolt zónákon, amelyért szintén fizetni kell.
https://www.tuvsud.com/hu-hu/szolgaltatasok/kornyezetvedelmi-matrica?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=645481863&utm_term=k%C3%B6rnyezetv%C3%A9delmi%20matrica&s_kwcid=AL!14017!3!496379976707!b!!g!!k%C3%B6rnyezetv%C3%A9delmi%20matrica&gclid=CjwKCAjwkLCkBhA9EiwAka9QRvj-F5edD65wlHPTAPxe2VRmTSDTg8CzSFm6TXWahe1VhgJ8gvgEUBoCgm0QAvD_BwE

A következő belga táblázattal csak utalok a fizetendő összegre:

Díjszabás 2020.01.01-től* (hét/hó/4 hónap/év)

	Normál (€)	Csökkentett (€)	Megnövelt I (€)	Emelt II (€)
Személygépjárművek (M1)	25/50/130/345	10/20/55/140	30/60/160/430	
8 személyes kisbuszok és				

Ebben a káros anyag kibocsátás alapján 4 szennyező kategóriát különítettek el: a normált, a csökkentettet, a megnöveltet, és az emeltet. Lásd a táblázat oszlopait.
Ezután jönnek a járműfajták, a járműkategóriák a táblázat soraiban. Én csak a személyautót vettem ki, de a teherautókra hasonló sorok is vannak.

Végül a táblázat belsejében láthatók az zóna használata esetén fizetendő pénzmennyiségek, euróban. Itt van heti, havi, 4 havi, évi díj is. Összegük itt 140-430 euró között szóródik.
https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/belgium/gent-ghent
Bizonyos zónákból bizonyos járműkategóriák eleve kitilthatók.
A zónákba behajtást ellenőrzik. Akik matrica nélkül mennek be, azért jelentős büntetés jár.

A hasonló tartalmú fogalmak:
Umweltzone=környzetvédelmi zóna, Low Emission Zone=kis emissziójú (károsanyag kibocsátású) zóna, ULEZ=Ultra Low Emission Zone= nagyon alacsony emissziójú zóna. Ezek tartalma jól egyezik a magyar KRESZ meghatározta fogalommal:
„„Környezetvédelmi övezet (zóna)" (53/e. ábra); a jelzőtábla azt jelzi, hogy a „Környezetvédelmi övezet (zóna) vége" … jelzőtábláig az úton (övezetben) a gépkocsik nem közlekedhetnek." Természetesen nem csak a belépést, hanem a kilépést is jelölik. Természetesen adhatók felmentések.
https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=97500001.kpm



Sajnos, mintha a hazai tervezők nem is tudnának erről a jelzőtábláról, mert a közlekedésfejlesztési tervekben alig élnek az ilyen zónásítás lehetőségével.

Azonosság a kétfajta zóna között
Mindkét esetben kamerákra bízzák az észlelést, a kiértékelés pedig teljesen automatikus, számítástechnikára alapozott. A díjak beszedése is automatizált. Hasonlóan az itthoni autópályás úthasználati díj beszedéséhez. A rendszer minden eleme ismert itthon is. Mindkét zónafajta csökkenti az utakon a járműszámot. A dugódíjas zóna is javítja a környezetet. A kitáblázás módja mindkettőnél azonos.

Háromféle, a zónákra alapuló, sikeres forgalomcsökkentés Szegeden, mint a minták
a)
A teherautók városbelsőbe való behajtási mélységét a tömegüktől tették függővé.
Kívülről a Nagykörútig behajthatnak a 12.5 tonnások is. A Nagykörút és a Kiskörút közé már csak a 7,5 t tömegűek. A Kiskörúton belülre pedig már csak a 3.5 t-sok.
Az elv láthatóan azonos.

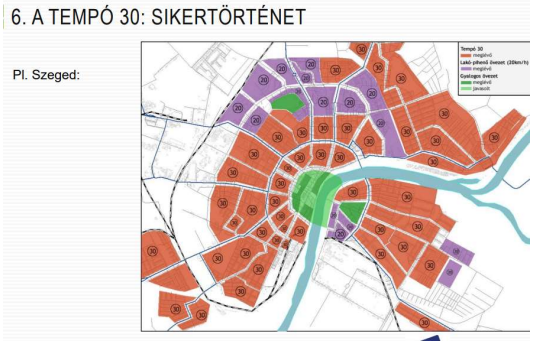




http://autovezetes.network.hu/blog/kozlekedes_klub_hirei/tehergepjarmu-behajtasi-tilalom-szeged-belvaros

b)

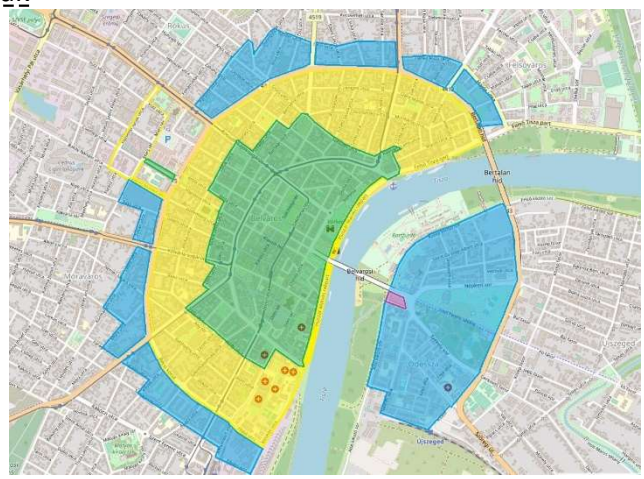
A 30/50-es sebességszabályozás a 30 km/órás városrészekkel: a sárga foltok szerinti területeken belül max. 30 km/óra a megengedett sebesség, míg a határvonalakon max. 50. A város térképén a sárga foltok az ekként szabályozott területekkel. Magyarországon Szeged követte le elsőként az osztrák, a Graz-i rendszert. Azóta ez is sikeresen működik!



https://kerekparosmiskolc.net/wp-content/uploads/Tempo_30_Miskolc.pdf

c)

a városi parkolási zónák



https://szegeder.hu/helyi/2023-06-27/hetfotol-mar-ujszeged-egyes-reszein-is-fizetni-kell-a-parkolasert/649aab0147d3c00a43becf2b

Szegeden négy parkolási zóna van: a zöld, a kék, a sárga és a lila. A kiskörúton belőli részt a zöld fedi le.

A parkolási díjak zónánként:

zöld zóna:	600 Ft / 60 perc,
sárga zóna:	330 Ft / 60 perc,
kék zóna:	230 Ft / 60 perc,
lila zóna:	150 Ft / 60 perc.

https://szepark.hu/dijszabas/ertekesitesi-pontok

Jellemző, hogy a szegedi autósok már benyomulnának a Tisza szegei árterébe is, csak megússzák a fizetést. Nekik semmi sem szent!

https://szegedma.hu/2023/06/nem-lehet-az-arterben-meguszni-a-fizetos-parkolast

Knezevics Viktor, a Szegedi Közlekedési Társaság tavaly kinevezett ügyvezető igazgatója mondta: „… hogy az utóbbi időben olyan mértékben növekedett a gépkocsiforgalom Szegeden is, hogy ezt a fajta terhelést a belvárosi utak már nagyon nehezen bírják el” A módisítás tehát beismerten forgalomcsökkentő célzatú.

https://szegeder.hu/helyi/2023-06-27/hetfotol-mar-ujszeged-egyes-reszein-is-fizetni-kell-a-parkolasert/649aab0147d3c00a43becf2b

„Knezevics: Érthető és természetes, hogy nem mindenkinek tetszik a parkolózónák bővítése”

„… jól látszódott a pandémia alatti ingyenes időszakban, hogy szinte lehetetlen volt a belvárosban parkolóhelyet találni.”

Helyet úgy biztosítanak, hogy megemelik a parkolási díjat!

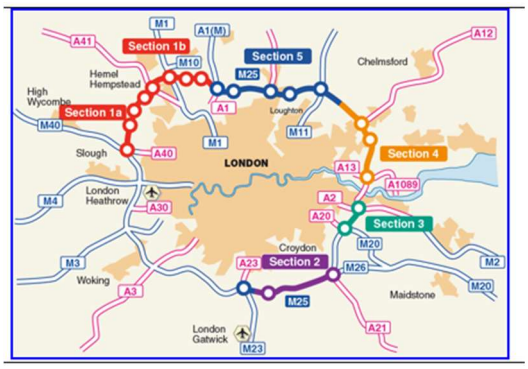
„A zónák kiterjesztésében a lakossági igény is megmutatkozik, mivel a korábbi zónahatárál, a nagykörútnál élők nem tudnak megállni a saját ingatlanuk közelében.” Itt is magasabb díjjal csinálnak helyet az ott lakólnak. Magyarul: az újszegedi fizetős parkolók létesítése előtt elfoglalták a nem fizetős helyeket azok, akik meg szerették volna úszni a díjfizetést. Majd a díjszedés bevezetése után ezek egy része onnan eltűnt, és így lett ott néhány szabad parkoló.

https://szegeder.hu/helyi/2023-04-28/knezevics-ertheto-es-termeszetes-hogy-nem-mindenkinek-tetszik-a-parkolozonak-bovitese/644c28ac47d3c0313ec7cac8

Tehát a zóna szerinti forgalomszabályozás egyáltalán nem idegen beavatkozás Szegeden. Az sem idegen a városban, hogy bizonyos esetekben a mozgó és az álló járművek után fizetni is kell. Korábban Újszegeden nem szedtek parkolási díjat. 2023. VII. 1-túl azonban itt is kell, mivel bevezették az itteni területekre a kék és a lila zónákat, kezdetben olcsóbban, de idővel majd feljebb srófolják.

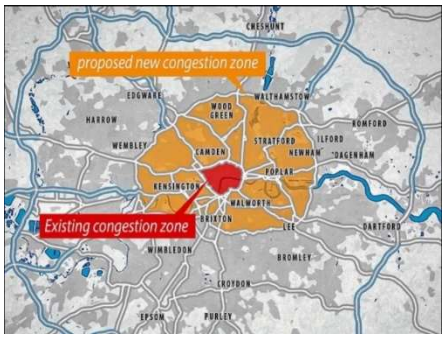
Az európai minta, az etalon a londoni dugódíjas zóna

Ez tiszta dugódíjas övezet, de mint alább látszik körülötte egy nagyobb területű környezetvédelmi zónát is bevetettek. Sőt – bevezetés sikere miatt - azóta tervezik az első zóna megnagyítását.



http://www.benefit4transport.eu/wiki/index.php?title=File:London.png

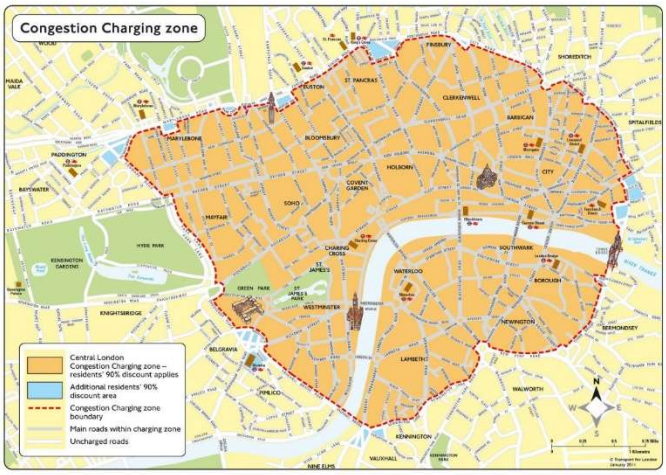
A zóna helye megítélhető az M25 autópálya gyűrű segítségével A szürke színű foltok jelzik Nagy Londont.



https://chiswickcalendar.co.uk/government-demand-extension-of-congestion-charge-zone/

A kezdeti beavatkozási területet a piros szín jelöli. Viszonylag nagyon kicsi területről van szó. A sárga színű terület már egy újabb zóna elképzelt területe. A kísérlet nagy érdeme az, hogy a londoni szakintézmények rengeteg vizsgálatot végeztek a kiváltott hatásokról, melyek főleg a kiváltott hatásokra vonatkoznak és amelyeket a többi város felhasználhat mintaként.
Nagyon fontos a pontos elhatárolás, a határoló utcákkal.





https://epiteszforum.hu/fizetnel-a-haladasert-akar-dugodijat-is
https://www.autonavigator.hu/cikkek/hogyan-csinaljak-nyugaton-a-londoni-dugodij/

Azóta a londoni alapelveket követve készülnek rendre az újabb és újabb zónák.

A londoni eredmények:

25%-kal csökkent a torlódás London központjában,
30%-os növekedés az átlagsebességben,
20%-kal csökkent a szén-dioxid-szennyezés.

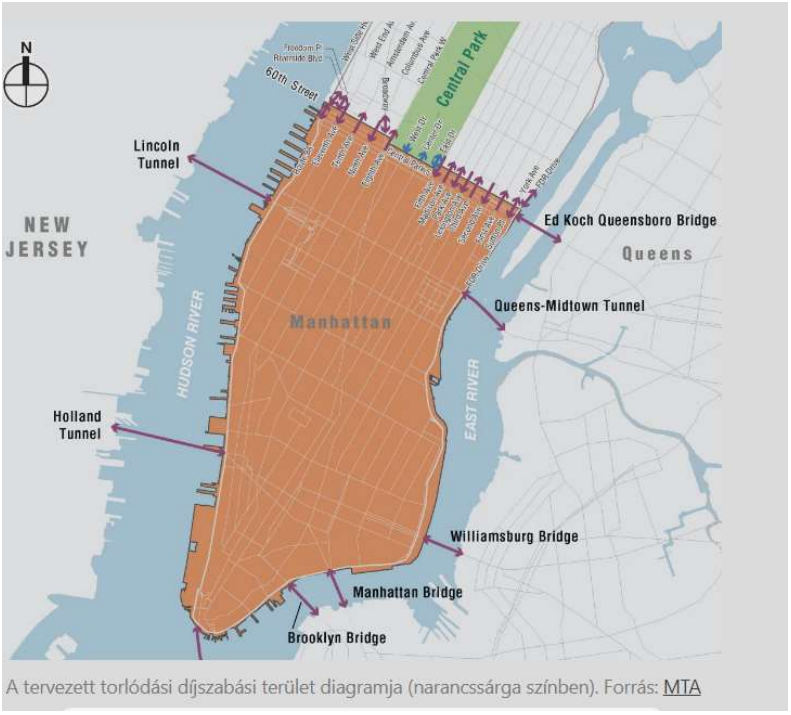
https://new.mta.info/project/CBDTP
https://www.napi.hu/nemzetkozi-gazdasag/new-york-dugodij-bevezetes.772557.html?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link

A mérések szépen igazolták az elvárásokat!

Ami a legnagyobbat durrant, az alsó-manhattani zóna
Ez is tiszta dugódíjas övezet.
New York Manhattan városrészben a Central parktól, azaz a 60. utcától délre, narancssárgával jelölve. A bevezetést egy nyilvános próbaidőszak előzte meg.
Az USA-ban ez lesz az első zóna. A belépési díj 9-23 dollár közötti lesz.
„Egy évtizedek óta tartó politikai vita végére került most pont azzal, hogy díjfizetésre kötelezik a New-York belvárosába behajtó autósokat." Ez itt is nehézszülés volt! Minden bevezetés sajnos ezzel jár!
„Hogy mekkora visszatartó erőt jelent majd mindez, az majd kiderül. Tekintettel azonban arra, hogy New Yorkban 6623 dollár (2,268,741 Ft) a nettó átlagfizetés, ahhoz képest ez a 9 dollár elenyésző költségnek számít, még akkor is, ha ezt adott esetben miden nap kénytelen megfizetni az agglomerációból érkező autós."
„A javaslat szerint Manhattanben a 60. utcától délre, tehát a Central Parktól Manhattan déli csücskéig, **a teljes turisztikai belvárost (lefedve-RM) (Rockefeller Center, Empire State Building, World Trade Center,Wall Street stb.) magába foglaló területen** vezetik be a behajtási díjat. A zóna a szűken vett belvároson túl, jelentős lakóterületet is magában foglal: összesen mintegy 8 kilométer hosszú és 2-3 km széles, közel **egymillióan lakják**."
„Ez az a városrész, ahova **naponta 700 000 autó, taxi és teherautó özönlik be**, gyakorlatilag **a világ egyik legforgalmasabb területe**, közlekedési szempontból az Egyesült Államok egyik legkeményebb gócpontja"
„A New York-i útdíj kimondott célja, hogy naponta legalább tíz százalékkal csökkentse a torlódási zónába belépő járművek számát, emellett öt százalékkal mérsékelje a zónában megtett kilométerek számát."

„A dugódíj ugyanis fontos bevételi forrást jelent majd a város 100 éves tömegközlekedési rendszerének korszerűsítését célzó jövőbeli beruházások 15 milliárd dolláros finanszírozásához.". Mint kiderült maguk a dugók is költségnövelők az autózók részére, amelyet most ki is számoltak. Csupa olyan költséget említenek, melyeket itthon nem igen veszik számba. **Be kell látni: a közlekedést költségek kísérik, akár tudomásul vesszük azokat, akár nem!**

„2018-ban a Partnership for New York City úgy becsülte, hogy a New York-i régióban kialakuló **torlódások öt év alatt 100 milliárd dollárba kerülnek** a vállalkozásoknak, az ingázóknak és a lakosoknak."
https://www.google.com/search?q=manhattam+and+%C3%BAtd%C3%ADj&oq=manhattam+and+%C3%BAtd%C3%ADj&aqs=chrome..69i57j33i10i160l3.138219369j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8
https://new.mta.info/project/CBDTP



A tervezett torlódási díjszabási terület diagramja (narancssárga színben). Forrás: MTA

https://www.sidewalkchorus.com/p/congestion-pricing

A Central parktól délre bele tartozik a teljes déli szigetvég.

Ha Londonban, New Yorkban és Stockholmban „meg lehetett győzni" a szegedihez képest rettenetesen nagy forgalmat, akkor miért ne sikerülne ez Szegeden is? A hazai folyamat meggyorsítása miatt fel kellene velük venni a kapcsolatot, a jó módszer átvétele miatt, és kikerülni a budapesti fiaskót.

<u>További útdíjas és környezetvédelmi zónák Európában</u>

Az alábbiakban néhány nagyváros példájára mutatok rá, Szerencsére a dugódíjat bevezető városok száma ennél nagyobb. Több olyan városról is tudni, amely tervezi a dugódíj bevezetését. Mint látható, a dugódíj egy úthasználati díj, mint az autópálya használati díj. Érdekes, hogy ennek elfogadása már megtörtént. A kiterjesztése ellen azonban, mely növeli az autózás, az autósok költségeit – nyilvánvaló okból – kézzel-lábbal tiltakozik az autós társadalom.

Oslo

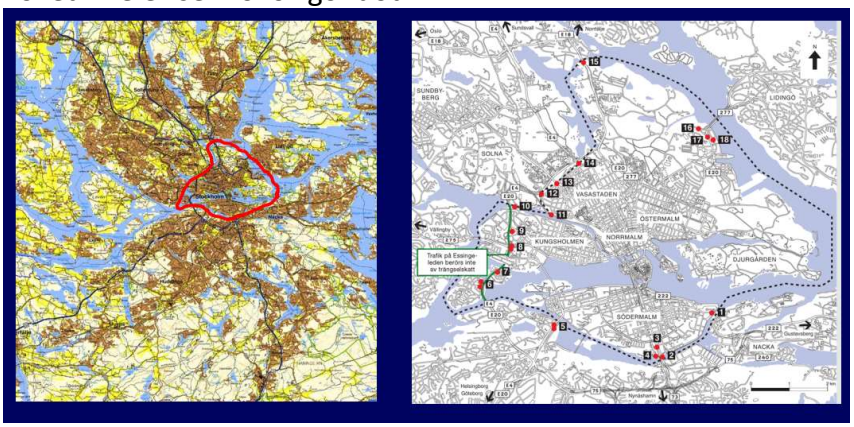




http://www.trafikk.info/2017-06-08%20Oslo/07%20Road%20Pricing%20and%20Charging%20in%20Norway%20%28Kristian%20Warsted%29.pdf
https://phys.org/news/2018-09-drivers-red-oslo-green-war.html

Stockholm

Érdekes a bevont terület lehatárolása. Lásd a bal képen a piros vonalat. A határvonal szinte végig vízben van a sok sziget között. A londoni, a milánói példákban a határvonal utcák vonalát követi. De ez sem okoz gondot.



https://www.eesi.org/files/stockholm_transport.pdf

A zónahatár a bal oldalon egy piros vonal, míg a jobb oldalon pontozott vonal, mely jórészt a tengeröblökben halad a sok sziget miatt.

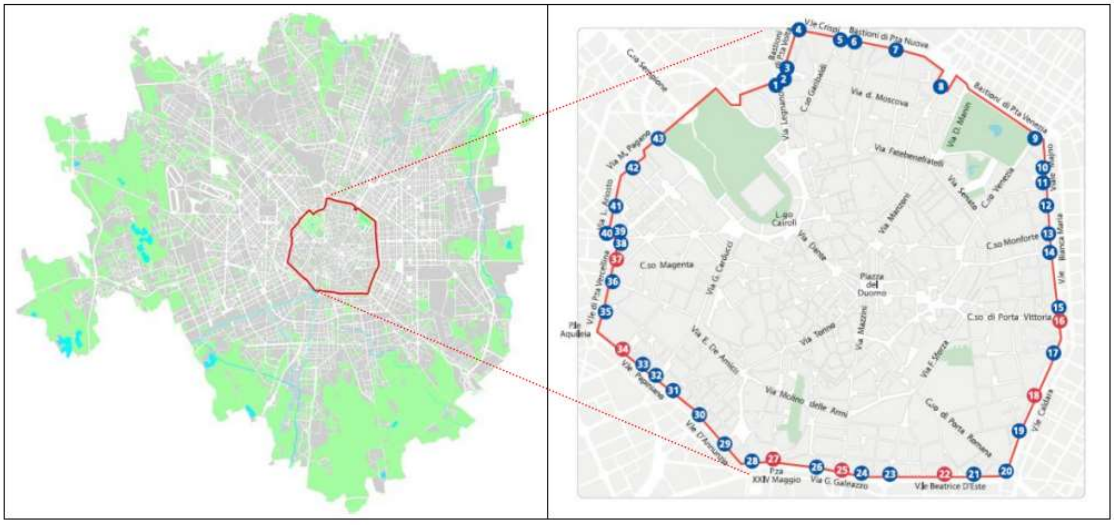
Stockholmban is végeztek utóvizsgálatokat!

A forgalmi torlódások 25%-os csökkentése,
25%-os növekedés az átlagsebességben,
10-14%-kal csökken a szén-dioxid-szennyezés,
6-9%-kal nőtt a tömegközlekedés használata.

https://new.mta.info/project/CBDTP

Milánó

Figure 20 - City of Milan's Congestion Charge Zone, called 'Area C'



https://www.efchina.org/Attachments/Report/reports-20140812-en/reports-20140812-en

A zóna itt is egy kis folt a város közepén, a világhírű, meseszép Dóm körül.

Szingapúr



https://xforest.hu/dugodij/

Hanoi



https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-981-16-7160-9_166

Göteborg



Genf

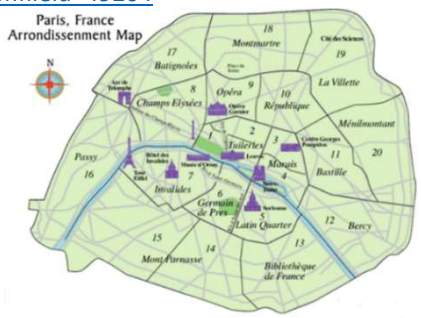


https://www.semanticscholar.org/paper/The-Gothenburg-congestion-charge.-Effects%2C-design-B%C3%B6rjesson-Kristoffersson/c6e816b6a2935fe51985363f21dc7cb40fc83a28/figure/0

https://link.springer.com/article/10.1007/s10640-021-00564-y

Párizs

https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49204



http://transport-o-and-m-english.blogspot.com/2012/11/student-debate-paris-congestion-zone.html

Antwerpen



Figure 2.16: LEZ in Antwerp (Orange bubbles – automates for day-passes). Source: City of Antwerpe

Brüsszel

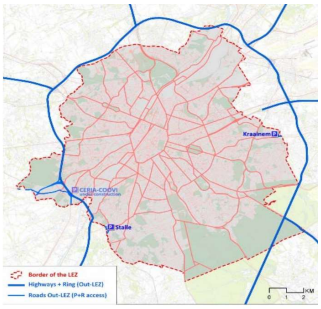


Figure 2.17: LEZ in Brussels. Source: LEZ.Brussels

Grenoble



Figure 2.24: ZCP in Grenoble. Source: Open street map

Rotterdam

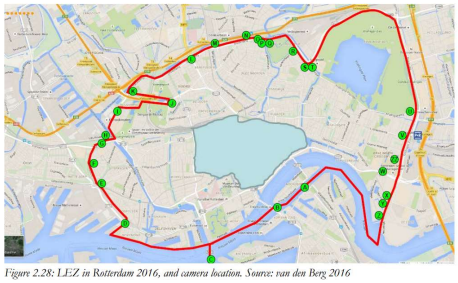
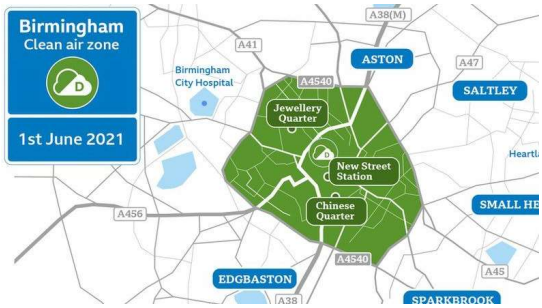


Figure 2.28: LEZ in Rotterdam 2016, and camera location. Source: van den Berg 2016

https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49204

Birmingham



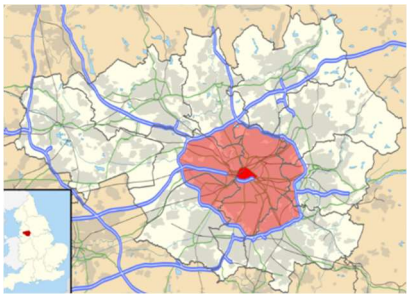
Róma



https://www.bbc.com/news/uk-england-birmingham-44551122

https://international.fhwa.dot.gov/traveldemand/t1_p08.cfm

Manchester



Chttps://commons.wikimedia.org/wiki/File:Manchester_Congestion_Charge.png

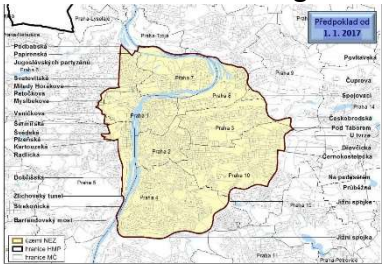
http://news.bbc.co.uk/local/manchester/hi/people_and_places/newsid_8429000/8429034.stm

Ezt népszavazás után sem vezették be!

Cambridge



Prága



http://richardbowring.co.uk/illustrated-map-of-congestion-charges-for-cambridge-network/

https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/czech-republic-mainmenu-448/praha

Berlin



München



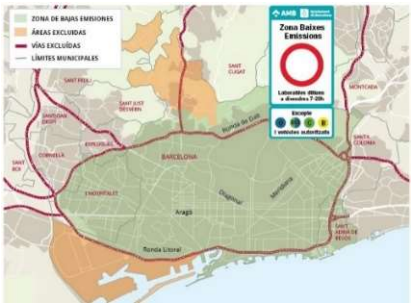
https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/germany-mainmenu-61/berlin

https://www.environmentalbadge.com/validity-of-environmental-badges/

Gent



Barcelona



https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/belgium/gent-ghent
https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/spain/barcelona

Varsó



Graz vidéki környezetvédelmi zóna



https://trans.info/hu/kornyezetvedelmi-ovezet-varsoban-korlatozzak-a-belsoegesu-jarmuvek-behajtasat-324194
https://www.kornyezetvedelmimatricak.hu/zold-zonak-ausztria/

Norvégai különféle és a németországi környezetvédelmi zónák

„A következő német városokban és településeken volt 2016 elejétől korlátozott környezetvédelmi zóna (ábécé sorrendben):
Aachen, Augsburg, Berlin, Bochum, Bonn, Bottrop, Bréma, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Erfurt (2012. október), Essen, Frankfurt am Main (és terület: Offenbach, Siegen), Freiburg (Breisgau), Gelsenkirchen, Halle (Saale), Hannover, Heidelberg, Herrenberg, Ilsfeld, Karlsruhe, Köln (Köln), Lipcse, Leonberg, Ludwigsburg, Mannheim, Mühlacker, Mülheim és der Ruhr, München (München), Münster, Neu-Ulm, Neuss, Nürnberg (Nürnberg), Oberhausen, Osnabrück, Pfinztal, Pforzheim, Pleidelsheim, Recklinghausen, Reutlingen, Ruhr régió, Schwäbisch-Gmünd, Stuttgart, Ulm."

Egyéb zöld zónák Németországban:
https://www.environmentalbadge.com/validity-of-environmental-badges/
https://www.german-way.com/travel-and-tourism/driving-in-europe/driving/driving-in-germany-green-zones/

A dugódíjas zónák előbbi bemutatása szerencsére nem teljes. Ennél azok szerencsére nagyobb számban léteznek. A norvég példa mutatja, hogy csak egyetlen országon belül is hányféle zónát alakítottak ki.

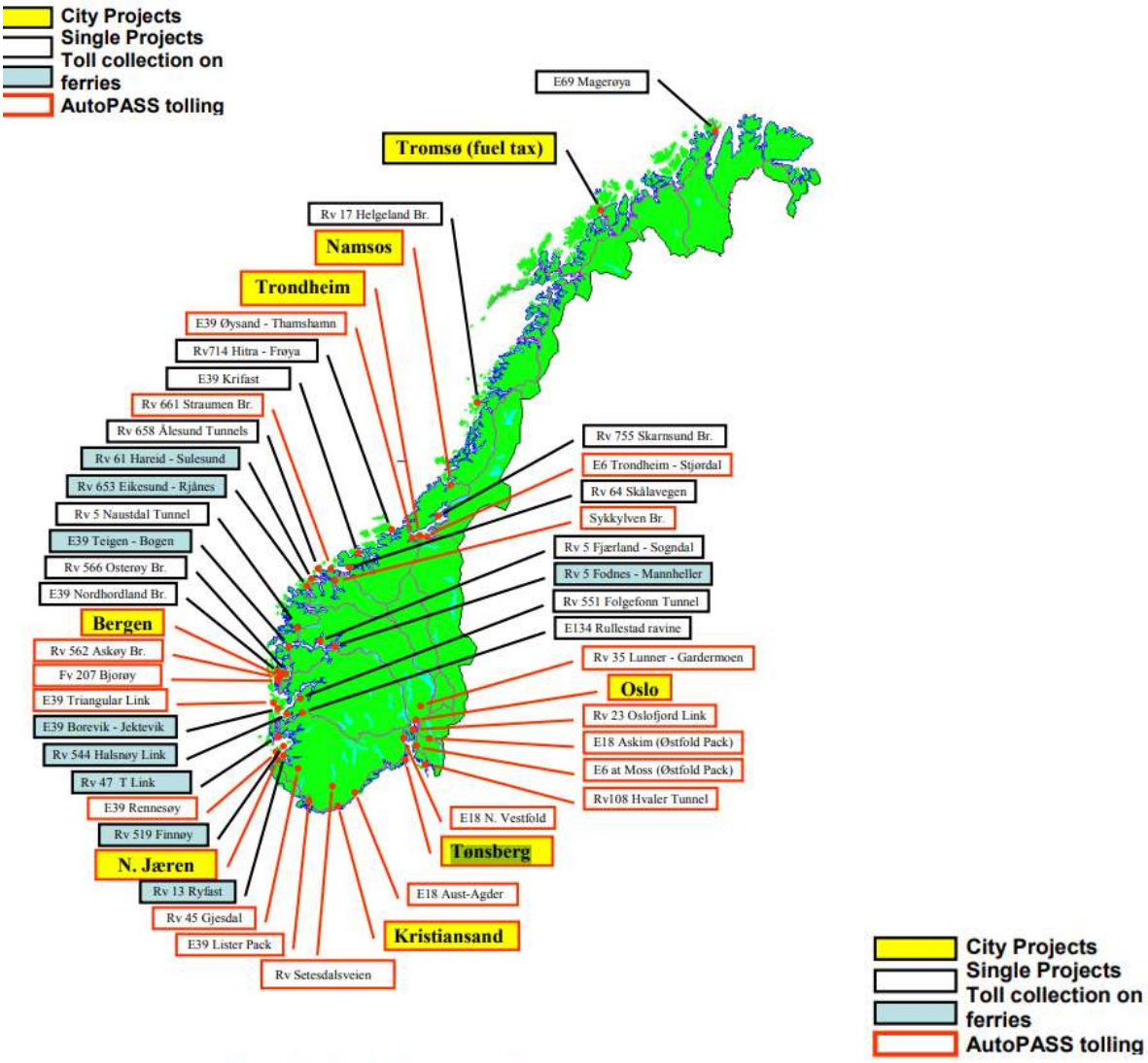


Figure 1: Road toll projects in Norway

https://www.piarc.org/ressources/documents/281,2.1-Waersted-0405C11.pdf

Láható, hogy Németország, az északi államok után már Bécs és Graz körül jár a zónásítási hullám, tehát Magyarország következik.

A budapesti meddő próbálkozás

Elvileg eldöntetett a dolog, hiszen:

„A Budapest 2030 címet viselő hosszú távú városfejlesztési koncepció nagy alapossággal foglalkozik a megoldási lehetőségekkel, és a tervek egy irányba mutatnak.

A szakértők úgy vélekednek, hogy a jövő közlekedési problémáinak kezelésére, illetve egy környezettudatos, fenntartható és észszerű európai nagyváros megteremtéséhez azt kell elérni, hogy kevesebben üljenek autóba."

https://www.napi.hu/belfold/budapest-parkolas-fizetos-ovezet-agglomeracio-forgalom.773102.html?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link

Mi ez, ha nem az előbb ismertetett forgalomcsillapítási alapelv!
Amikor ezt aprópénzre próbálják váltani, kitör a botrány.
A két ütköző álláspont: a Kormány visszaengedné. míg a Fővárosi Önkormányzat a személyautókat a felújított Lánchídra a személyautókat.
Évtizede megy a fővárosban az értelmetlen, és sehová sem vezető politikai vita. Sajnos elérték a lehető legrosszabbat: politikai üggyé tettek, és ezzel lejárattak egy forgalomszabályozási szakmai vitát. Azzal, hogy azt az ellenzéki főpolgármesterekhez kötötték. Demszky, majd Karácsony a két megnevezett. Mintha ezen főpolgármesterek téves akarata lenne, ami miatt megakadt, kifulladt az egész igyekezet.
Jól látható a zóna pontos lehatárolása. A szakmai célok, az elvek is világosak, kidolgozottak, mégsem jutottak előbbre, mert pártpolitikává tették.



http://nol.hu/belfold/nyakunkon-a-dugodij-1515801

Dugó vagy dugódíj
Itt egy kis „elméleti” alátámasztás:
https://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/dugodij.pdf
https://alapjarat.hu/nagyvilag-bulvar/nagyvilag/11-nagyvaros-ahonnan-lassan-kiszorulnak-az-autosok
https://nepszava.hu/1048374_homalyos-tervek-a-dugodij-korul
http://nol.hu/belfold/nyakunkon-a-dugodij-1515801
https://civilcafe.hu/RM/Rakpart-2,pdf.pdf

A Lánchídi „csata”
A jelenséget részletesen a következő dolgozatomban írtam le.
Microsoft Word - Lánchíd tanulságai.docx (civilcafe.hu)
A lényege: a Lánchidat avulása miatt fel kellett újítani.
Kiderült, hogy a Lánchíd átbocsátó kapacitása kicsi. **Annak idején nem a mai forgalomra épült, tehát a mai forgalomnak csak egy töredékét képes viselni, felmerült hát: a felújítás után kiket engedjenek vissza a hídra.**
A nagy baj az, hogy a Kormány és a Fővárosi Önkormány közti politikai ellentét miatt a szakmai kérdés azonnal politikaivá vált.

A Láchídi „csata” lezárása is érdekes
Közben lezajlott a Lánchídra felengedhető járművek meghatározására kiírt fővárosi népszavazás. „A főpolgármester a budapestiek véleményének kényszerítő erejére hivatkozott, amikor a bejelentett lépéseiket indokolta, ugyanakkor **a szavazásra jogosult budapestieknek csak kevesebb mint 10 százaléka vett részt** az akcióban.”
„… az 1,7 millió budapesti lakos 91 százaléka nem találta fontosnak a válaszadást …”, ami mindenkit meglepett!
https://www.magyarhirlap.hu/belfold/20230621-cof-coka-baj-van-a-fopolgarmester-haza-tajan-nem-kicsi-nagy

Ilyen nagyon alacsony részvételi arány még nem volt a népszavazások történelmében! A beharangozás után meglepő volt a nagyfokú érdektelenség.
Pedig úgy tűnt, hogy ez az egész országot megmozgató úgy lesz! Sok elégedetlen emberre készültek! Még a jogosítvánnyal sem rendelkező gyerekek is szavazhattak! A szavazás formája a nehezen ellenőrizhető online mód volt. Mégsem!
„A mostani lakógyűlés (azaz a népszámlálás, RM) 130 millió forintot emésztett fel, a főpolgármester szerint az első akciójukat további ilyen jellegű konzultációk követhetik."
A végeredmény:
„A Lánchídon a szavazatukat leadók közel **80 százaléka fenntartaná a jelenlegi közlekedési rendet,** azaz egyetért azzal, hogy a hídon csak a BKK járművei, a biciklisták és motorkerékpárosok, a taxik, illetve a megkülönböztető jelzést használó járművek haladhassanak át. (A gyalogosok a hamarosan elkészülő járdán közlekedhetnek majd.)"
Az előbbi 10% 80%-a = 8%, tehát végül ennyi ember döntött mindenről. A cirkusznak talán itt a vége. Érdekes ez a demokrácia értelmezés.
https://index.hu/belfold/2023/06/20/lakogyules-karacsony-gergely-eredmeny-szavazas/
A Főváros a népszavazás után a személyautók kitiltása mellett döntött.
A kedélyek nem nyugodtak meg. Egy vélemény vesztettek oldalról:
„… már réges rég, valamikor a felújítás előtt eldöntötte a fővárosi városvezetés, hogy nem lesz autóforgalom a Lánchídon, az egész Budapesti Lakógyűlés csak kampányesemény és látszatdemokrácia …"
„Az elmúlt hetekben a három legnagyobb közlekedésszakmai civil szervezet – Magyar Út és Vasútügyi Társaság, Magyar Mérnök Kamara és a Közlekedéstudományi Egyesület – szakértőiből álló bizottság fogalmazott meg vitaindító kompromisszumos megoldáscsomagot, amely a jelenlegi teljes tiltás helyett minden közlekedési mód számára lehetőséget adna a Lánchíd használatára."
A mérnöki csoportok véleményét a szakmaiságot végig hangsúlyozó Fővárosi Önkormányzat figyelemre sem méltatta, mivel eltért az ő véleményüktől! Ez is része a sajátos demokrácia felfogásnak.
„A javaslat lényege szerint vagy időszakos (például csúcsidőben történő autós tiltás), vagy jelzőlámpás forgalomszabályozás segítségével a busz közlekedést előnyben részesítenék a hídon. A kerékpárosok (nyitott kerékpársáv vagy nyom alkalmazása mellett) teljes szélességben használhatnák a hídpályát, hasonlóan az autókhoz, akik sebességkorlátozás mellett közlekedhetnének a hídon.
A szakmai javaslatot azonban a budapesti városvezetés meg se hallotta, nem indult érdemi vita, szakmai egyeztetés a kérdésben. A miértre nincs értelmes válasz, hacsak az nem, hogy a fővárosi közlekedéspolitikát foglyul ejtettékaz autósellenes fundamentalisták, akik Budapest Duna-híd hiányos helyzetében is már a Szabadság híd teljes zárását, az Erzsébet hídi tengely forgalomkorlátozását mérlegelik, miközben akadályozzák az Aquincumi és Galvani hidak megépítését."
„A kérdés most az, hogy miért nem tanultak a fővárosi döntéshozók a berlini autósellenes városvezetés bukásából. Nem félnek-e attól, hogy jövő nyáron a berlini gyors Budapestre is befut?"
„A szerző Almássy Kornél, (RM) -a BME Út és Vasútépítési Tanszékének egyetemi docense."; most mintha még őt sem számítaná szakértőnek!
https://index.hu/velemeny/2023/06/23/lanchid-budapesti-lakogyules-forgalom/
Itt fenyegetésként hangzott el a megbuktatott berlini városvezetés. Ott nyilván valamit nagyon elrontottak. Nekik is figyelembe kellett volna venni a londoni, New York-i, stockholmi tapasztalatokat.

Mindkét forgalmi helyzetben – milyen járművek használhassák majd a pesti Lánchidat a felújítás után, továbbá autómentesek lehetnek-e a fővárosi pesti rakpartok, Szegeden is ugyanaz, a Belvárosi híddal és az itteni rakparttal.
A pesti helyszínen sem szinte semmi sem eredményezett megoldást!
Ezért ezen probléma megoldó eljárás követését semmiképp sem ajánlom, sőt minden áron elkerülni szeretném.

A fővárosi parttalan viták képe, melyek semmiféle megoldáshoz sem vezettek. Ott minden volt már, mindent kipróbáltak: voltak szakmai viták, sajtópárbaj, népszavazás, tisztességes végeredmény még mindig sincs.

Ezt kellene megelőzni, kikerülni! Semmi értelme ezeket a meddő harcokat Szegeden is lejátszani!

Megszólalt a „vita" végén (2023. VI. 27.) az Autóklub utóvéd harcosa is.
„A Lánchídról ideológiák nélkül" –szól egy avítt ideológia védelmében a cikk címe.
Lényegében megismétli a már sokszor hallott kifogásait, újakat nem tudott felsorakoztatni.
„Írásom elsősorban a Lánchíd tervezett forgalomkorlátozásáról szól, de indokolt volt az autósokkal szembeni többi fővárosi diszkriminációt is felvetnem. **A Lánchíd forgalomszervezése ugyanis minden jel szerint nem önmagában áll, hanem valamilyen mögöttes okból egy olyan általános koncepcióba illeszkedik, amely a gépkocsihasználat fővárosból történő meggondolatlan kiszorítására irányul."**
Nem más ez a koncepció, mint a korábban leírt forgalomcsillapításé! Nincs ebben semmiféle titkolózás, és nem is bosszúhadjárat!
Ez a koncepció azonban nem a környezet megkímélését, a város élhetőbbé tételét szolgálja – miként azt a fővárosi vezetés hangoztatja –, hanem éppen ellenkezőleg, élhetetlenebb és környezetileg károsabb Budapestet eredményez, amint azt megtapasztaljuk már most is. És még jobban érezni fogjuk a hatását majd a forgalmasabb őszi-téli időszakokban.
A szerző ügyvéd, a Magyar Autóklub jogi bizottságának elnöke"
https://magyarnemzet.hu/velemeny/2023/06/a-lanchidrol-ideologiak-nelkul?utm_source=mandiner.hu&utm_medium=referral&utm_campaign=bb_sz_02
A könyörtelen közlekedési szakértő tehát jogász végzettségű, mely nem tartja vissza attól, hogy a neki nem tetsző mérnöki véleményeket is figyelmen kívül hagyja.
A szemében a személyautós közlekedés a sérthetetlen szent tehén. Mintha a személyautós közlekedés legkisebb mérvű csökkentése esetén másnap nem kelne fel a Nap, vagy ellenkezőjére fordulna a Föld forgásiránya!

Mi a helyzet Szegeden?
Szeged három fő gondja, melyet régóta megoldatlanul cipel, mely lassan elfekélyesedik:

1. A Belvárosi híd szerepe, azaz: milyen járművek menjek át rajta.
2. A szegedi rakpart, a Huszár Mátyás rakpart szerepe, azaz: mire használjuk? Legy egy városi autópálya vagy váljon egy városi rekreációs, pihenő, zöld sávvá?
3. A tervezett déli híd kiépítettsége, felszereltsége.

A szegedi autósok azért szoktak rá a Huszár Mátyás rakpartra, mert ezzel kikerülhetők a Tisza L. krt. jelzőlámpás csomópontjai. Egy nekik kellemetlen helyzetet oldanak meg ingyen, egy cseppet sem törődve azzal, hogy másoknak viszont kárt okoznak.

A rakparti út semmi más kapcsolatra sem jó, mert az árvízi védmű, az útnak a város felőli oldalán fekvő, vasbeton fala lehetetlenné teszi a Huszár M. rakpartról belvárosba való bejutást, mondjuk annak közepe táján. Aki rálépett a Novotel szállónál, az csak az árvízi emlékműnél tud róla lelépni!
Az út léte valójában még az autós társadalomnak is azt részét érinti, akik a József A. sgt. felől a Boldogasszony sugárút felé akarnak menni. Tehát csak egy részüket!
Ez a kisebbség kisebbsége mégis elegendő a városházi döntéshozók megbénítására, bármilyen változás elodázásának kikényszerítésére.

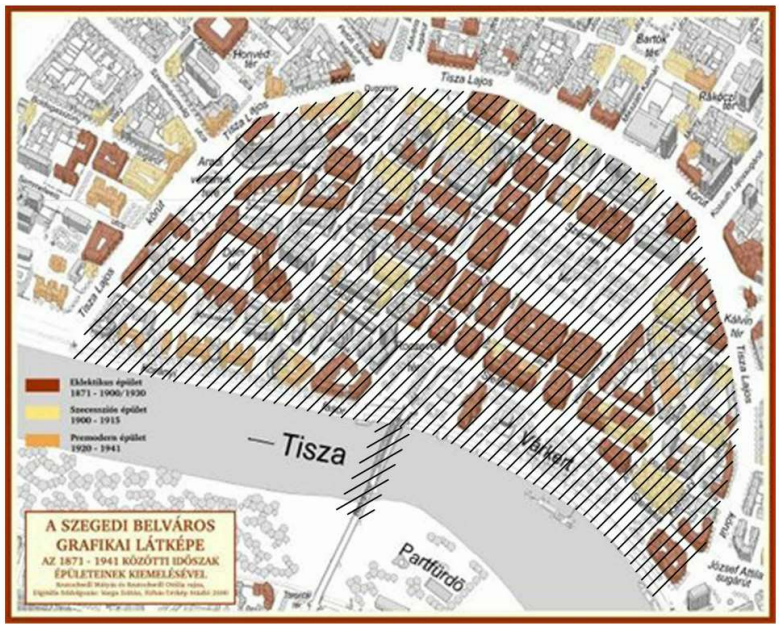
Tudni kell azt is, hogy a rakparti utat az árvíz, futóversenyek idején lezárják. A város a zárás alatt is mindig élt tovább! Ezzel jelezte, hogy ez az út nem feltétlenül szükséges a város életében.

Szeged szerencsére nem terül szét nagy területen.
A város térképén, a Széchenyi tért középre téve, rajzolni lehet egy 5 km sugarú kört. Ebbe körbe belefér majdnem minden szegedi célpont. Nem biztos tehát, hogy ekkora utak leküzdésére annyira szükség lenne az autóra. Nem véletlen az, hogy Szegeden nagyon népszerű a kerékpározás és újabban az elektromos roller!
Az eszközt kellene a távhoz szabni. Főleg, ha remek eszközök vannak erre. **Már nem az autó az egyetlen helyváltoztatási eszköz.** Mintha valami miatt pl. Mórahalomra sem repülővel járnánk!

A gyaloglás ideális távolsága kisebb 1-2 km-nél, a kerékpározásé 5-10 km közé esik. %0-200 km-re már nem megyünk kerékpárral. 300 km fölött már repülőt használunk. Jó tudni, hogy Szegeden az utazások átlagtávolsága nem több 5-10 km-nél. Valóban indokolható a rengeteg autóhasználat? „Kiszorítható” lenne tehát a rengeteg értelmetlenül használt személyautó a Belvárosból, hiszen már vannak jóval hatékonyabb eszközök?

Az is csúsztatás, hogy egyesek azonosítják a közlekedést a személyautóval történő közlekedéssel. Ha valaki valahol korlátozni próbálja az autós mozgást, akkor rögtön a közlekedés akadályozásával vádolják. Pedig a helyváltoztatásnak ezer egyéb módja van, melyek száma egyre nő. Elég csak az elektromos rollerekre gondolni, mely nem véletlenül lett ennyire népszerű Szegeden.

Módosítottam sraffozással Firbás Zoltán úr remek belvárosi térképét:



https://slideplayer.hu/slide/1973956/

A sraffozás azt a területet jelöli, amelyen Szegeden bevezetni javaslom a dugódíjas zónát. Láthatóan ebbe beletartozik a Huszár Mátyás rakpart és a Belvárosi híd is!

Mivel számítógépeken vezérlik a folyamatot, megoldható, hogy a zónában lakók ingyen hazamehessenek, a boltok áruellátói kedvezményt vagy ingyenességet kapjanak és az sem a mentőnek, sem a rendőrnek, tűzoltónak ne okozzon gondot. Az is lehet, hogy ebben a rendszerben nagyobb összeget kérjenek a rakpart és a híd használatéért.

Mint megmutattam, Szegeden ma is van a teherautók belvárosunkba való behatolására egy érvényes, teljesen hasonló szabályozás, a teherautók tömegéhez kötve a behajtás engedélyezését, mely jól működik. Van még kétféle, a zónákon alapuló szabályozás is, a nagyon jól működő zóna30 területekkel és a parkolási övezeteké. A most javasolt is ezekhez hasonló városrészekre alapul.

A Nagyárvíz után Lechner nem törődött a közlekedési szempontokkal, így az új városban nem hagyott ki annyi helyet, amely kellene a személyautó mozgásához és főleg parkolásához. Nem vett észre semmit abból, ami az egész Európában történt a lovaskocsiról az autózásra átállásként!
Nem szabad elfelejteni, hogy az átlag autó a napi 24 órából 20-22 órán át valahol közterületen parkol, mástól elrabolva a helyet.

Az idézett Lánchídi csata mindenképpen példa Szegednek, mivel a gondok teljesen azonosak, hiszen a Lánchídnak megfelel a Belvárosi híd, a pesti rakpartnak pedig a Huszár Mátyás rakpart. Nem lenne szabad elkövetni ugyanazokat a hibák Szegeden, mint a fővárosban! A szegedi Belvárosi híd ugyanúgy nem bírja elviselni a mai forgalmat, mint a Lánchíd, tehát vissza kell lépni a leterhelésével!

A fővárosi Lánchíd példája fényesen igazolja azt, hogy **még a főváros sem állt le, rokkant bele abba, hogy a felújítás évei alatt a személyautók elől lezárták a hidat**. Azaz: ennek a

kapcsolatnak a léte sem a fővárosban, sem Szegeden nem létérdek. A városok nélkülük is életképesek.

Az emberek megtalálték a megfelelő, helyettesítő utakat. Elfogadták a tényt. Nem úgy az ebből politikai tőkét kinyerni akaró, uszító politikusok.

A Tisza L. krt. széles sávjának a Tisza felőli határvonala mindenki számára könnyen érthető, könnyen kamerázható. Ugyanúgy, mint a rakpart két vége a körút két végén és a Belvárosi híd újszegedi hídfője is! Akár ezeken a helyeken nagyobb díjat is szedhetnének.

A javaslatomhoz semmiben sem kell hozzányúlni a vízügy szegedi birodalmához, a rakparti utat szegélyező vasbeton monstrumhoz, a támfalhoz. Sajnos ők még ma, még ennyi idő után is csak Szeged belvárosának szívében tudják elképzelni az árvizek elleni védekezést. Szerencsére Szegedet eddig elkerülték a trópusi jellegű, méretű viharok, a villámárvizeket kiváltó szupercellák. De ez nem lesz mindig így, ha az éghajlatváltozás folytatódik.
Ne feledjük: annak ellenére, hogy most száraz évek voltak városunkban, a Tisza nem szokott le, nem felejtette el az nagy árvizeket, neki van ideje!

Az árvízi fővonal kihelyezésének lehetősége még mindig fennáll! Ez tenné teljessé a szegedi Tisza által kitöltött területének beolvasztását teljes mértékben a szegedi belvárosba.
Lásd:
Microsoft Word - 190 év sem volt elég.docx (civilcafe.hu)

Az is látható, hogy a dugódíj bevezetése időigényes folyamat, tehát minél előbb el kellene kezdeni a bevezetést. Célszerű lenne felkészített – a teljesen hasonló pesti helyzet ismeretét elvárva - kommunikációs, pszichológus szakembereket a folyamat gyorsítása, könnyítése érdekében bevetni.

A zónába belépési díj értéke helyben megtárgyalható. Szükséges azonban fenntartani azt a jogot, hogy a forgalomnagyság csökkenést vizsgálni kell, és ha a csökkenés kisebb az elvártnál, meg kell növelni a belépési díjat. Ugyanez az eset, ha az infláció lecsökkentené a díj visszatartó erejét. Rugalmasan és indokolhatóan.

Ha valaki akadályozza a gyalogosok sokaságát a szabad mozgásukban, megzavarja nyugalmukban, akkor az fizessen kártérítést azoknak, akiknek a jogfosztottságot okozta.

A szokások tiltások ideje lejárt. Ez ma a legkorszerűbb módszer, és nem az, amit Szeged vezetése terveztet pl. a rakparton: valahogy jelezni az autósoknak, hogy ott emberek is mozognának.
Értelmetlen ez a próbálkozás, amely jó sokba is kerülne, és még arra is számítana, hogy az autósok a gyalogosok létét önkéntes sebességcsökkentéssel figyelembe is veszik majd. A gyalogosok létét az autósok ma is jól tudják, és még sincsenek tekintettel az embertársaikra.

A javaslatom így még pénzt is spórolna meg, hiszen ezekre a trükkökre semmi szükség sem lenne.

Valami más kellene végre Szegeden is! A világukban alapelvet, mintát, modellt, azaz paradigmát váltottak!

Nekünk is ezt kellene követni. Vannak a világban jó minták, melyeket csak meg kellene hallani, és azokat mielőbb alkalmazni, nem belesüllyedve az értelmetlen vitákba, utóvédharcokba.

A javaslatom egy fejlett nyugati forgalomtechnikai eszköz bevetése, amely a fejlett világban előrehalad.
Németország, Olaszország, Franciaország, és mint az idézet példa is mutatja, az északi államokban is terjed. A folyamat jön felénk, már Bécsnél és Grácnál tart!
Európa halad, Magyarország leblokkol?

A bemutatott európai példák mutatják, hogy ez a világban megoldható, sőt megoldandó.
Lejárt az ideje a 70-es évek személyautót trónra helyező világnak!

Ha visszaesne a rakpart személyautós forgalma lényegesen megváltozna a térség hangulata. Szinte összekapcsolható lenne a Stefánia parksávja Újszegeddel, létrejöhetne egy hatalmas igazi zöld felület, a város közepén!
Meg lehetne kezdeni a rakparti sávban a burkolt felületeket visszabontani, zölddé alakítani.
Ez jelentené a Belváros és a Tisza régóta áhított valódi összekapcsolását!

A módszer logikája szerint nem lenne szabad a Széchenyi térre mélygarázst tervezni, mert az a forgalmat növelő beavatkozás lenne egy forgalmat csökkenteni szándékozó területen.

Ez esetben is a pénz lenne az egyetlen befolyásoló, szabályozó erő, mint majdnem mindenben napjainkban.

A helyi konfliktus:
Szeged hatalmas tévedése a mai szegedi rakpart, mint aszfalt és betonsivatag léte a városi zöld sáv, a Tisza-mentén, a város közepén! Milyen hatalmas értékkel gyarapodnánk, ha ez a sáv autómentes lehetne!

Súlyos tévedés, hazugság azt hinni, állítani, hogy egy forgalmas út, amely szinte egy városi autópálya egyszerre lehet nagy forgalmú út is és egy kellemes sétaút is!
Szinte állandóan nyomatják a városházi szöveget a belváros és a Tisza összekapcsolásának nagyszerűségéről. Ezt pedig rettenetesen zavarja a rakpart autóforgalma.
Ezek a feladatok egymást ellehetetlenítik, sőt az egyszerre alkalmazást a forgalomnagyságok miatt kizárják. Valamelyiknek engedni kellene a másik javára.

A közelmúltban a Városháza rendezett a Lófaránál egy kiállítást is arról, hogy miféle eszközök megvalósításával lehetne ezt még elősegíteni, azaz szerintük miként kellene „berendezni” a rakpartot. Véletlenül ezek a létesítmények zöme ismét vasbetonból lenne. Azaz a vasbeton-aszfalt szörny további vasbeton elemekkel lenne „zöldebb”, ami szintén napi téma.
Erről itt írtam:
https://civilcafe.hu/RM/Szegedi%20h%C3%ADd%20megment%C3%A9se.pdf
Microsoft Word - 190 év sem volt elég.docx (civilcafe.hu)

A mai városvezetői taktika „a fejeket a homokba dugni”, bármilyen forgalomcsökkentő változást szabotálni, minél tovább toldozgatni a mai állapotot. Felvállalva a tudatlanságot, és tudatlanságban tartani a szegedi társadalmat.

A megbízói, megrendelői ellenállás olyan merev és kemény, hogy az még Szeged alkotó mérnökeinek egy részét is igazodásra, megalkuvásra kényszeríti, vállalhatatlan kompromisszumokra.

A itteni „demokratikus” alternatíva csak annyit, hogy hallgatni, és semmit sem tenni. Nem lehet csodálkozni azon, hogy Szegeden csak nyomorék megoldások képesek születni, egyfajta pótcselekvésként, az avítt fejlesztéspolitika miatt.

A fő gond: a személyautó vezetők, mint egy nyilvánvalóan kisebbség nagyon hangosan megjelenő érdeke, és ezzel egyidőben a nagy többség mélységes hallgatása, a kiszolgáltatottságuk eltűrése.
Az előbbiek bármi áron mindkettőt – mind a rakpartot, mind a hidat - legalább a mai mértékben használni szeretnék, semmiféle változást sem tudnak tudomásul venni.

Szegeden a rakpart a közelmúltig kikötő, azaz rakodási felület volt, mint a neve is igazolja.
Amikor ez a tiszai teherhajózás miatt megszűnt, a terület felszabadult. Minden zászló az autózásnak állt és a környezettudatosság még csíráiban sem létezett. Akadálytalanul nyomulhattak az új funkciók az autósok.

A Város vezetése erre ráaludt. De az is lehet, hogy mivel az az időszak a személyautó közlekedés aranykora volt, nem is mertek megszólalni ekkora „fejlődés” ellen!
Nem így az autós társadalom, akik ezt azonnal birtokba vették. Innen, mint ősi jogukra mernek hivatkozni.

Micsoda tévedés lenne a déli hidat egy zöld sétánnyá tenni méreg drágán, miközben a rakparton gyakorlatilag egy városi autópálya üzemel, zavarva a zajával, bűzével, hatalmas baleseti veszélyeztetésével sokak nyugalmát, a rakpartnak sétaútként való használatát.
Az ottani sivárságot kellene az autók kitiltásával emberi életre alkalmassá tenni. Nem az új hídon kellene majd a műzöldben üldögélni, hanem a Tisza szalagja mentén, a természetes környezeteben!

A város vezetése is kénytelen látni, hogy a rakpartok mi látványa, használata ütközik a helyi emberek elvárásaival. Mindent megpróbálnak tenni azért, hogy ezt különböző újabb beton építményekkel, izzadság szagú trükkökkel elrejtsék.
Rakpart-2,pdf.pdf (civilcafe.hu)

Érzik, hogy a szegedi rakpartot rekreációs feladattal szeretnék a városlakók látni. Szerintük ott pihenni, feltöltődni kellene. Ezzel teljesen szembe megy, azt lehetetlenné teszi az ottani autóhasználat.

A Város vezetése pedig szavazatvesztéstől tartva ellenük semmit sem tud, mintha semmit sem akarna tenni, sőt mintha velük szemben semmit sem merne tenni.
Képtelenek belátni, hogy ez a két funkció együttes megjelenése képtelenség!

Új hangként jelent meg Domonkos Gergely közlekedésmérnök úr véleménye a napokban, a Délmagyarország 2023. VI. 24-i számában:
Ide idézem, mert megerősíti a paradigma váltás tényét, arra ráerősítve és érvel a szegedi eddigi változások elfogadása mellett. Jól jön, jókor jön az új alapelve megismétlése is.
A cikk jelzi a téma fontosságát, aktualitását, megoldatlanságát is. Ezért örülök a megszólalásnak!
Egy tisztességes szándék:
„Minden közlekedési átalakításnak vannak ellenzői és pártolói, úgy, ahogy haszonélvezői és magukat áldozatának tekintők is." Ez egy nagyon fontos kijelentés!
Olyan megoldás nincs, amely mindenkinek tetszik! Erre törekedni is kár. A többség érdekének szolgálata viszont értelmes tett.
„Közhely, hogy a focihoz és a közlekedéshez mindenki ért. Azonban a párhuzam itt meg is szűnik: hangsúlyozandó különbség, hogy a közlekedés célja nem az ellenfelek legyőzése, hanem mindenki célba érkezése. Minden alkalommal, amikor nekiindulunk, a legfontosabb elvárásunk, hogy biztonságosan, a lehető leggyorsabban elérjük célunkat. Mivel nem versenyzünk a többi közlekedővel, mindenki egy pályán, elvileg együttműködve közlekedik, minden résztvevő sikeres megérkezése adódik a sok összeadott egyéni célból. Amennyiben mindenki optimálisan, zavartalanul éri el az úticélját, abból az következik, hogy az én utazásom és megérkezésem is problémamentes lesz."
https://szeged.hu/cikk/miert-jo-a-belvarosban-kozlekedni-tenyleg-miert-is

„Nem terem több hely az autóknak a Földön."

„A 70-es, 80-as évek közlekedési modellje, hogy széles utakat, hatalmas parkolókapacitásokat létesítsünk az ideális esetben folyamatosan haladó kocsisorok részére elavult, megbukott A folyamatosan növekvő igények kielégíthetetlenek a közúti felület sehol a világon. nem tudott lépést tartani a növekvő közúti igényekkel, amennyiben minden mobilitási igényt egyéni közlekedéssel (személyautóval – RM) akarnánk kielégíteni."
„Természetesen az ilyen horderejű változásoknak jelentős tehetetlensége van, az évtizedes döntéshozói és tervezői beidegződések saját súlyuknál fogva robognak tovább, mint egy fékevesztett túlsúlyos szállítmány." Igen, Szeged is részben ettől szenved.
„A Dallas filmsorozatból boldog, fejlett jövőként megismert modell, hogy mindenki a saját autójával, autópályán fog elugrani a kisboltba, elmenni a fodrászhoz, csak ismételni tudom önmagamat, **megbukott**."
„Ahogy az Alpokon keresztül sem épül több sáv, miért lenne az fontos mondjuk a szegedi Belvároson keresztül, miért adnánk több teret a személygépjármű forgalomnak?"
„… a kerékpárosokat és a tömegközlekedőket előnyben részesítik, ami a többi közlekedőt, tehát az autósokat … természetesen hátrányba hozza – tőlük elvesz az új forgalmi rend."
https://szeged.hu/cikk/miert-jo-a-belvarosban-kozlekedni-nem-terem-tobb-hely-az-autoknak-a-foldon

A 2023. VI. 23-án ült össze a szegedi Közgyűlés. A témák egyike volt a városi zöld program elfogadása, melynek során ismét elhangzott egy rettegés a forgalomcsendesítés, főleg a rakpart autómentesítése ellen – pedig abban az konkrétan meg sem jelent - sajnos ellenérv nélkül. Ez tipukus esete az utóvédharcnak, mely az elavult, korábbi paradigmát védené.

Ebben a szellemben folytassuk!

Szeged, 2023. VI. 19. – 2023. VI. 30.