1

Közlekedési kínálatcsökkentés; a szegedi példák

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a Budapesti Műszaki Egyetem műszaki doktora
dr.rigo.mihaly@t-online.hu

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

- - - - - - - - - - - - - - - -

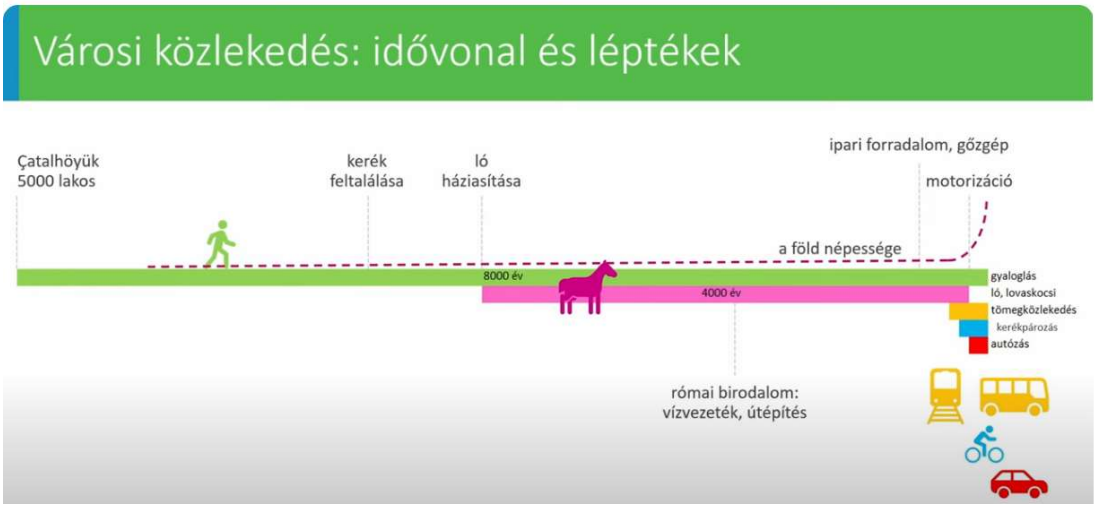
Az eddig írt dolgozataim a szegedi Közéleti Kávéház honlapján olvashatók. Kattintson ide:
https://civilcafe.hu/RM.html
Erre kattintással előjön egy tartalomjegyzék, melyen kiválasztható az elolvasni kívánt dolgozatom.

- -

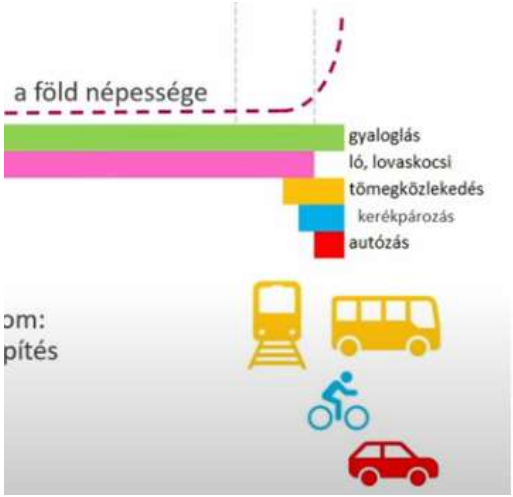
Volt egy közlekedésfejlesztési konferencia Herceghalmon 2025. májusban Itt elhangzott egy kiváló előadás:



A közlekedési eszközök fejlődése időrendben:

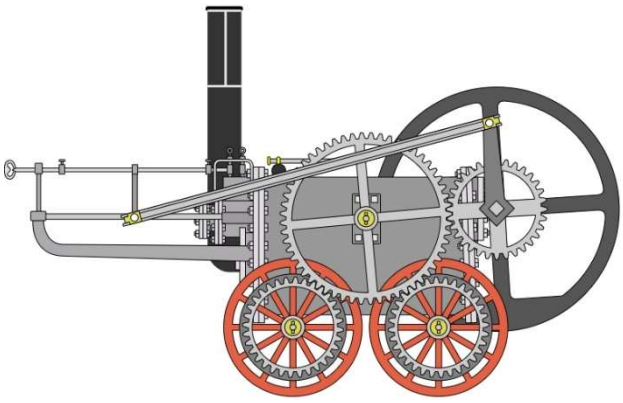


Amit Lechner és csapata nem vett észre, vagy nem tulajdonított jelentőséget:
Az ábra jobb oldalának végén hirtelen rengeteg lett a változás. Ebből ők semmiféle következtetést sajnos nem tudtak levonni.



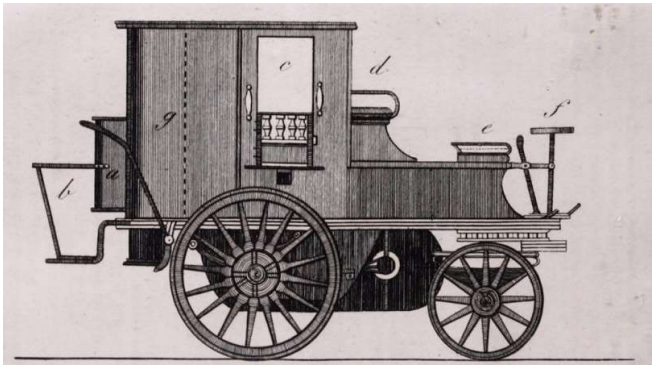
Pedig ezek tények (Ez a bekezdés nem volt az előadás része)

a Richard Trevithick által **1802**-ben épített első gőzmozdony, a Coalbrookdale, **77 évvel** a szegedi Nagyárvíz ELŐTT



https://iho.hu/hirek/szazotven-eves-az-allamvasut-180702

Gőzkocsit mutattak be Pesten **1835**. májusban, **44 évvel** a szegedi Nagyárvíz ELŐTT



https://pestbuda.hu/cikk/20250513_a_gozkocsi_190_eve_jelent_meg_pesten_utcain

1802-ben és 1835-ben ezek a szerkezetek már nem csak egy valakinek a koponyájában léteztek, hanem mentek, működtek. Melyhez legalább egy évtized kellett!

1829-ben már versenyt nyert Stephenson Rocket-ja is. **50 évvel** a szegedi Nagyárvíz előtt!



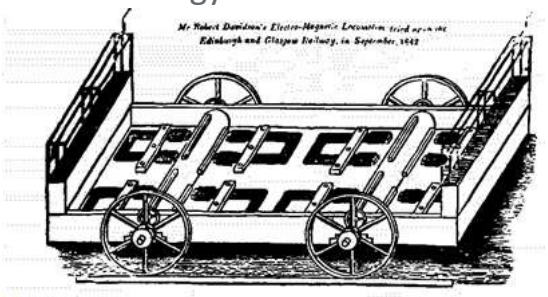
https://www.mozaweb.hu/hu/Extra-3D_modell-Rocket_gozmozdony_1829-4050

A londoni metró ötlete **1830-ban** született meg. A metrót magát pedig 1863-ban. Ezek 49 illetve 16 évvel előzték meg a szegedi Nagyárvizet.

Thomas Davenport, amerikai feltaláló **1835-ben** készítette el az első elektromos autót, **44 évvel** korábban, mint a szegedi Nagyárvíz!

https://fricibacsi.hu/tudastar/az-elso-valoban-elektromos-auto/

A skót Robert Davidson építette meg **1837-ben** az első olyan elektromos hajtású járművet, amely alkalmas volt több ember szállítására is, a szegedi Nagyárvíz ELŐTT **42 évvel**.



https://www.modern-mobilitas.hu/2020/07/10/elektromos-hajtasu-autok-tortenete/

1897-től a new yorki Electric Vehicles Company sorozatban gyártott elektromos autókat.

https://www.modern-mobilitas.hu/2020/07/10/elektromos-hajtasu-autok-tortenete/

Nem igaz tehát az, hogy a lovaskocsit helyettesítő próbálkozások ismeretlenek voltak a világban. Nem igaz, hogy a műszaki értelmiség ne látta volna azt a hatalmas igyekezet, amely a lóvontatás leváltóját kereste szerte a világban.

Ezt nem lehetett nem észrevenni!

Lechner városépítő csapatában nem volt közlekedési vénájú mérnök. Lechnerék leragadtak a lovaskocsik világánál, és Szegedet erre tervezték meg. A város mai közlekedés gondjai ide vezethetők vissza.

A XX. század nagy tévedése:

kezdetben minden és mindenki egy közös felületet használt:

















https://www.youtube.com/watch?v=sHkc83XA2dY

A villamos, az autó, a kerékpár, a lovas kocsi és a gyalogos egy közös útfelületen mozgott.

Az előadó megjegyezte: ma ugyanezen az utcán az autóknak megengedett legnagyobb sebesség 10 mérföld/óra, azaz kb. 17 km/óra. **Ők elhiszik, hogy minél kisebb a közlekedés egyes résztvevői közti sebesség, a baleset annál enyhébb következményű.**
Itthon a városban megengedett 50 km/órát is értelmetlennek tartják az autósok, a 30-as zónákban pedig szinte senki sem megy Szegeden ennyivel. Hozzáteszem: a francia országúti kerékpárút versenyen az idén nyáron a kerékpárosok 50-55 km/óra sebességgel haladtak!

Hauszmann báró beavatkozása Párizsban
Hauszmann 1000-féle megfontolásból – közművek, átszellőzés, benapozás, tűzvédelem, tüntetések ágyúval való könnyebb szétlőhetősége – a szűk girbe-görbe utcákat eltüntette, házak, városrészek lebontásával, és széles sugárutakat tervezett, melyek később kiválóan alkalmasak lettek a közlekedés XX. századi elveinek is. Az átalakítás indítéka tehát nem a közlekedés volt, a közlekedési funkció később jött.

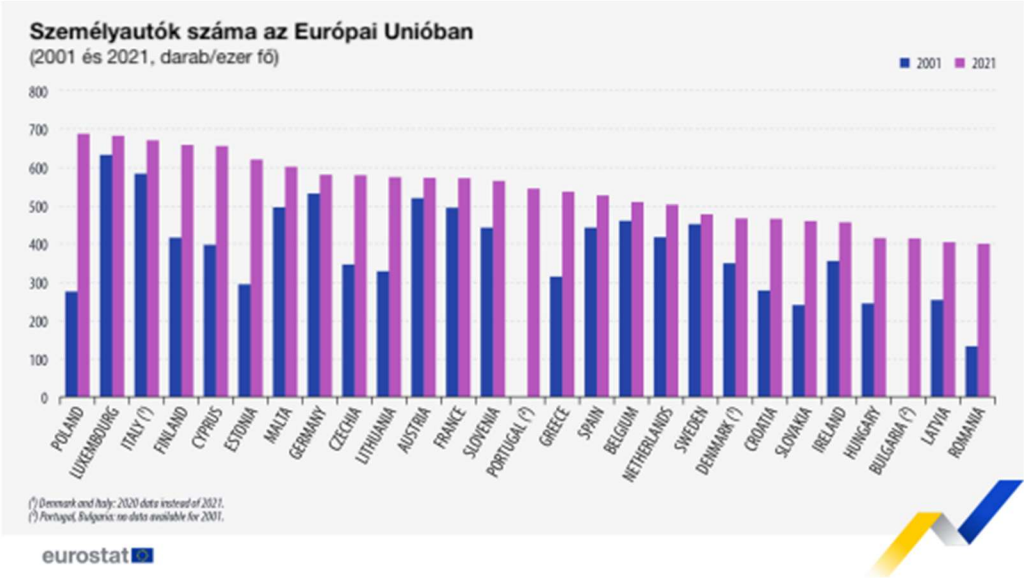
Az egyes úttípusok teljesítményei (Ez a bekezdés nem volt az előadás része.)
Kezdetben volt a főút, a 2*1 forgalmi sávjával. Amikor ellepték az autók, bővítették. Létrejött a 2*2 sávos autópálya, mely az autópályák alaptípusa. Amikor ezt is ellepték az autók, növelték a sávszámot. ma Magyarország a 2*3 sávos felé halad. De már 14 sávos autópályát terveztek a Futurama-ban. Azóta már ezt is túllépték. **Mindig a torlódás kivédésére hivatkozva**.

Az újabb forgalmi sávok mind a közlekedési kínáltot növelik, mint látható teljesen értelmetlenül.

Egy ismétlődő körbe keveredett bele az autómániás világ:
forgalmi sávszám növelés (kapacitásbővítés) – könnyebb váló közlekedés – forgalom odavonzódás – telítődés (kapacitás kimerülés) – újra nehezebb közlekedés – forgalmi sávszám növelés.

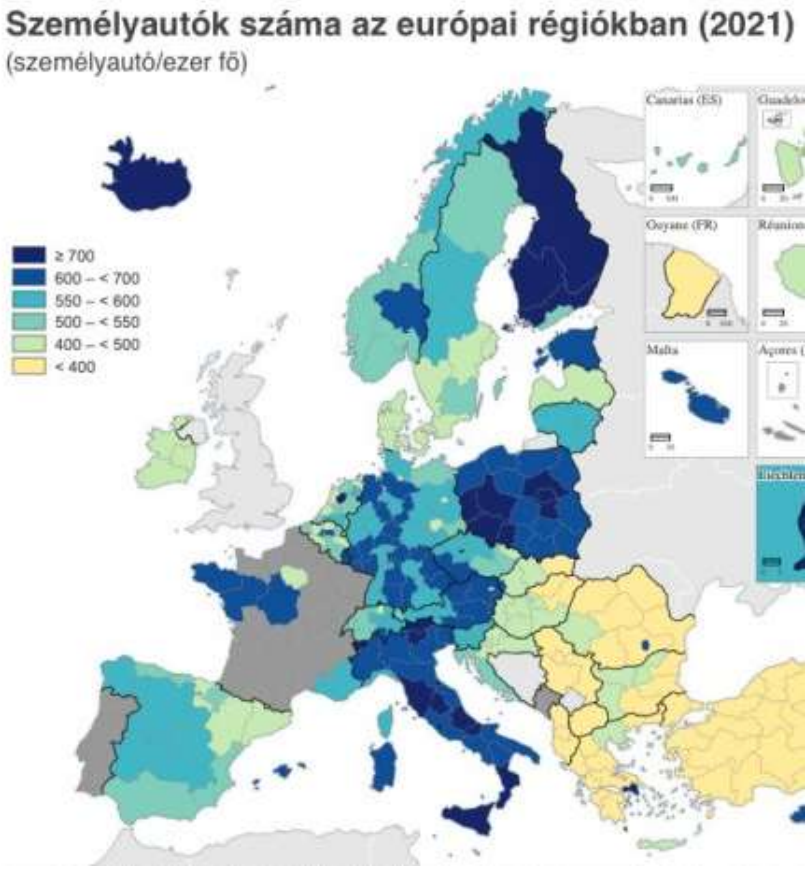
A közlekedési kínálat csökkentése mindig területcsökkentés, a közlekedés által uralt terület csökkentése, mely érintheti mind a mozgó, mind az álló forgalmat, a parkolást.

Az ezer főre jutó autószám országonként:



https://www.autoszektor.hu/hu/content/tudod-hany-auto-van-magyarorszagon

(a kék oszlopok a 20o1-es. a lilák a 2021-es adatok, a változás mindenütt nagy)
Mi ebben a sorban a legvégénél vagyunk, és a hazai autópályák bajai már előjöttek. Nálunk nagyobb forgalom, autószám egész Európában már bekövetkezett. Itthon is egyre nő az autószám. Itthon is több azon családok száma, ahol már 2 autót tartanak. Ebben is Amerika követők lettünk. Ha ezt továbbra is tesszük, előáll itt is, ami ott, a dugó a dugó hátán. Kell ez nekünk?



https://www.autoszektor.hu/hu/content/tudod-hany-auto-van-magyarorszagon

A személyautók száma kezdettől máig folyamatosan nő, még itthon is!

A XX. század jelképe az autó, és így Henry Ford.

„Ford csapdája: Figyelmeztető történet a mesterséges intelligencia korából”

2025. VI. 16.

De amikor Fordra nézek, nem egy hőst látok benne. Egy figyelmeztetést látok.

Ford nem csak autókat gyártott. Ő alkotta meg azoknak a rendszereknek a tervrajzát, amelyekben élünk – és amelyekből talán nem is tudunk kiszállni. Könyörtelen rendszereké,

Ford olyan hatékony monokultúrát hozott létre, hogy bármi más választása gazdaságilag lehetetlenné vált.

De itt van, amit elfelejtünk: Fordnak voltak választási lehetőségei. Az őt követő vezetőknek is voltak. Befektethettek volna buszokba, vonatokba, vegyes közlekedési rendszerekbe. Ehelyett az autópályákat választották a tömegközlekedés helyett, az elővárosok terjeszkedését a gyalogosbarát városok helyett, a hatékonyságot a rugalmasság helyett. Az eredmény? Egy fosszilis tüzelőanyaggal működő világ, ahol az autóhiány gazdasági és társadalmi elszigeteltséget jelent.

Ez a csapda. Nem maga az autó, hanem a rendszer, amibe bezárt minket . Egy közlekedési monokultúra hatalmas társadalmi és környezeti költségekkel – és kecses kijárat nélkül. Ha az autót választottuk, az utat is választottuk. És ha az utat is választottuk, a külvárost, az ingázást, az elszigeteltséget választottuk. Mindez azért, mert „hatékony” volt.

Aktiv
Aktiválj

A mai mesterséges intelligencia fejlesztése ugyanazt a forgatókönyvet követi. Néhány vállalat univerzális megoldásokat épít – mindenki ugyanazt a Claude-ot, ugyanazt a GPT-t, ugyanazokat a gondolkodási mintákat használja. Egyre inkább a mesterséges intelligenciától függő homogenizáció felé sodródunk – ahogy a Ford víziója is az autóktól függővé tett minket.

Az új jövőnk még nincs lerajzolva – de a formák már kirajzolódnak. Újra azt mondják nekünk, hogy ez a haladás. Ez a mérték jó. Ez a súrlódás rossz. Ez az optimalizálás elkerülhetetlen. De ha továbbra is néhány Ford-szerű vezető alagút-látásmódját követjük, egy nagyon is ismerős úton találjuk magunkat. Az egyik dimenzióban optimalizálva az összes többi rovására.

Álljunk meg tehát, és tegyük fel a kérdést: **Milyen jövőt építünk? És vajon szándékosan és holisztikusan alakítjuk-e – vagy akaratlanul is a következő Henry Ford szűk világképét valósítjuk meg?**

https://www.linkedin.com/pulse/fords-trap-cautionary-tale-age-ai-joann-garbin-swvjc/

A XXI század már látható célja (ez sem hangzott el az előadáson)

Míg a XX. század nagy kedvezményezettje a személyautó volt, melynek terjesztésére mindent rászerveztek. Városokat, emberi sorsokat, egyre nagyobb helyet biztosítva az autók számára, azaz a közlekedési kínálat növelésére.

Ezzel szemben a XXI. század átállt az ellentétes irányú folyamatra, a közlekedési kínálat csökkentésére, az autó által elrabolt területek visszaszerzésére.

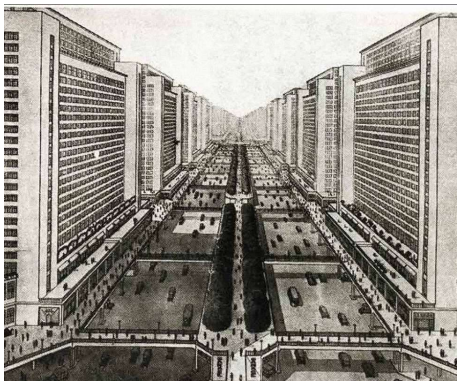
Nem lesz egy egyszerű folyamat!

Amilyen a jövő városát elképzelték, illetve, ahogyan szerették volna:

Ez gyakorlatilag egy városi, többsávos autópálya. A házak közti terület zöme az autóké. A gyalogosok kiszorulnak az elkülönített járdákra. Az elv egyszerű volt: minél több helyet, teret az autónak! A járműáramlás pedig a legakadálytalanabb legyen.

A jövő városa?

Le Corbusier, 1930



A Futurama ötlete (1939., New York)

„A modellezett autópálya-építés a jövőbe vetett reményt hangsúlyozta, mivel az akkori forgalmi torlódások megoldási javaslataként szolgált.”

„A projektet a General Motors Corporation támogatta. A tervezetet automatizált autópályák és hatalmas külvárosok jellemezték.” Ezt nem is titkolták.



https://hu.wikipedia.org/wiki/Futurama_(New_York-i_vil%C3%A1gki%C3%A1ll%C3%ADt%C3%A1s)

Néhány hazai rendelkezés a nem személyautók részére, azok előnyére, hely biztosítása céljából:

1929-től itthon kötelező volt a járdahasználat. Megszüntették a közös felülethasználatot. A meglévő kerékpárutakat elbontották. Nyilván ez volt az inga egy szélső helyzete.

250.000/1929. BM rendelet, „közlekedési kódex”

- kötelező járdahasználat (ez a gyalogosok kitiltását jelenti a közterületek ~60-80%-áról)
- úttesten áthaladás csak kereszteződésekben és kijelölt helyeken

Budapest

- kerékpározás tilos a főútvonalakon (1930)
- kerékpáros áruszállítás betiltása (1959)
- meglévő kerékpárutak elbontása (1980-as)

- 1929
- „A főváros utcáit két osztályba sorozzák. Az elsőrendű utakon csakis autók járhatnak és a vegyes forgalom, a kocsi- és teherforgalom, valamint a biciklisták is a másodrendű utakon közlekedhetnek. Ezzel a módszerrel az elsőrendű utakon kettes párhuzamos sorokban közlekedhetnek az autók.”
- 10-13 ezer autó van ekkor a városban...



Ellentétes lépések, döntések a két járműfajtára

A két oszlop mutatja az autókra, és a kerékpárokra, rollerekre vonatkozó eltérő intézkedéseket, amely miatt a mai áldatlan állapot szívós munkával előállt.

Nyilvánvaló, hogy a mai helyzet nem véletlenül állt elő!

Mi a jobb oldali oszlopban az aktív és mikromobilitás?

Ezek a járművek az alábbi ábra alsó két körének metszetében láthatók.

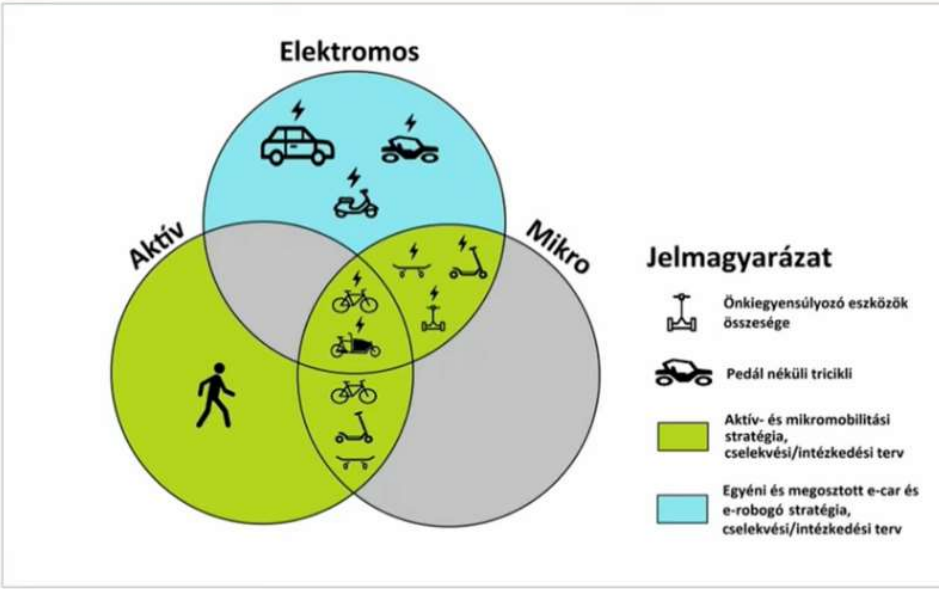
- „minden, ami belefér egy kerékpársávba”
- és „ami nem öl meg”

AKTÍV

- gyaloglás
- minden, amihez emberi erővel hajtás is szükséges

MIKRO

- minden könnyű, járműszerű eszköz
- emberi erő és/vagy motoros rásegítés vagy motor



Az autó mozgási energiája nagy, míg a másik csoportba tartozóké kicsi. Ezért ütközéskor a baleset súlyossága a ét csoport estén nagyon eltérő. Az aktív és mikromobilitás eszközei kisebb helyigényűek, olcsóbbak is, így ezek az ideális városi közlekedési eszközök, melyek elterjedését szorgalmazni kell.

Egy nálunk még szokatlan forma:



https://player.hu/auto-motor-2/142-becsi-iskolat-kotottek-ra-a-varosi-kerekparut-halozatra

Mit tettek elődeink külön-külön a két csoport érdekében, illetve ellenében?



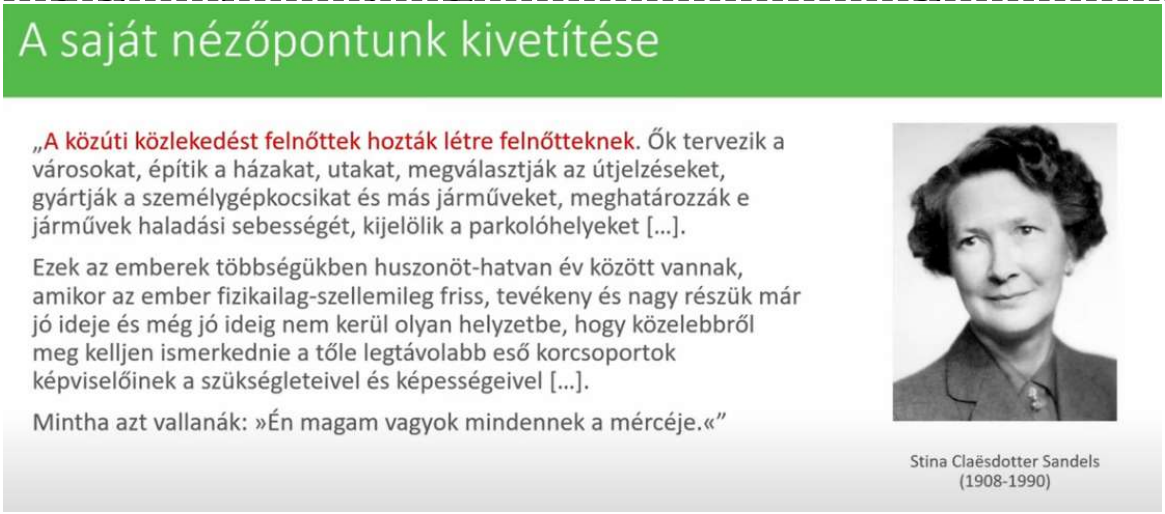
A zöld blokkok mutatják a két esteben alkalmazott közlekedéspolitikát, az autó javára, a mikrók kárára.

A sárga blokkok mutatják az eltérést a városi területek felhasználásakor.

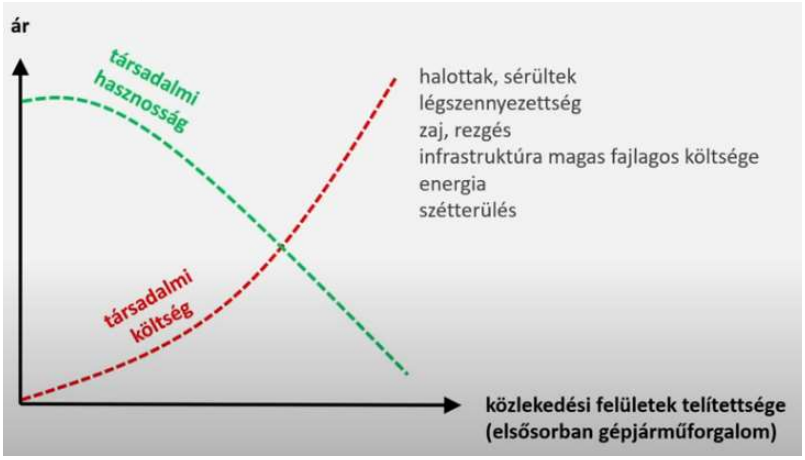
A lila blokkok már a következményeket szemléltetik.

Végül: az autónál törölték a problémákat, miközben a tünetek egyre nyilvánvalóbbá váltak. A mikróknál pedig megállapították, hogy azokra nincs igény.
Ezt a hosszú idő alatti káros folyamatot kellene megfordítani.

Még egy szempont, melyek figyelembe vételére a mikrók nagyon alkalmasak:



Van egy szép összefüggés:

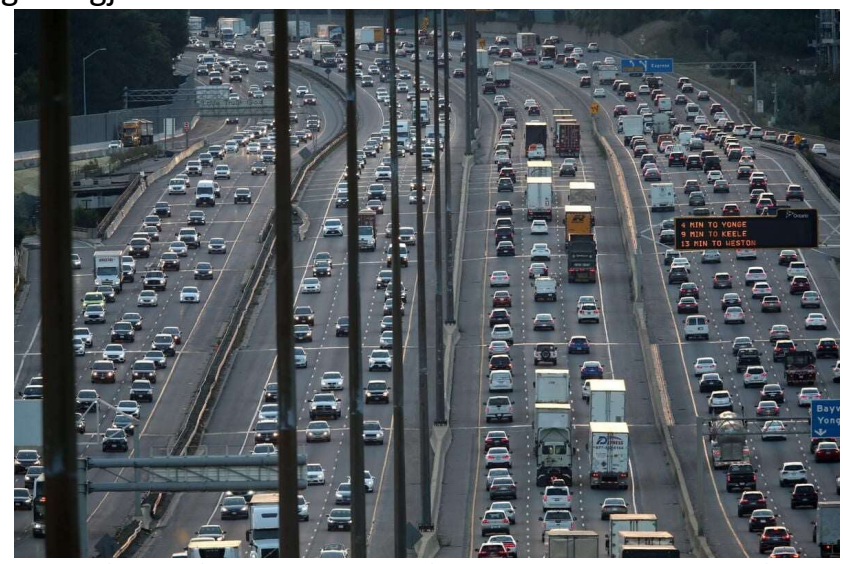


https://www.youtube.com/watch?v=7G2s9tKmU7k&list=PLysOCQlgiaxkpmLttxKqbyKm0zsyTGogg&index=4&t=5042s

A barna ábra Y-tengelyén van a közlekedési költség, mely nagyobb részt a balesetben meghaltak, megsérültek miatti, a légszennyezettség következményei miattiak, a zaj és rezgés kárainak, az útépítés építésének és fenntartásának, a mozgáshoz felhasznált energiának a városok szétterülésének következményei miatt részköltségek összeg.
Az ábra Y-tengelyén pedig a zsúfoltság, azaz a kapacitás kihasználtság adata van.

Látható: ahogy a közlekedési felület telítettsége, azaz a járműszám nő, a költségek hirtelen megugranak. A társadalomnak tehát a mikrók használata érné meg.

Sikertelen próbálkozások sorozata a gazdag országokban, torlódás az autópályákon. A tévutak, melyeket járhatatlan voltát nem akarnak elfogadni.
A járvány neve: **torlódás=traffic congestion, traffic jam**
Ezt még sok szakember sem hajlandó tudomásul venni!
Ha ezen angol szavakat az internet keresőbe beírjuk az alábbi képekhez hasonló képek tömegét fogjuk látni.



https://www.thestar.com/opinion/letters-to-the-editor/correcting-fords-tunnel-vision/article_4a6e7e05-5665-4e37-87fa-68bce07ae899.html

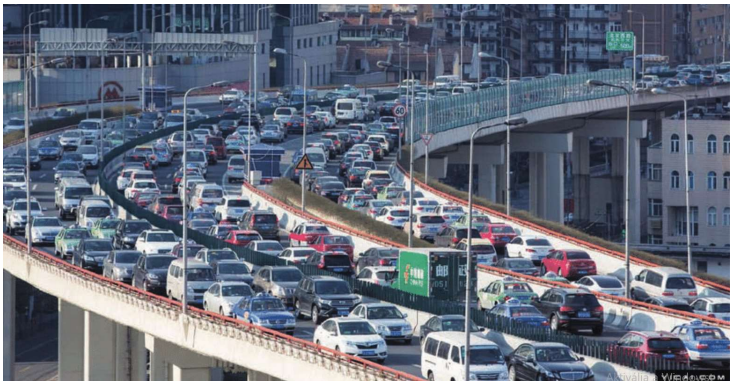


https://www.theswaddle.com/traffic-mental-health-problems

Egyértelmű, hogy a soksávos autópályák is bedugulnak, telítődnek egy idő után, és minden kezdődik elölről! Magyarország ezekkel mit sem törődve a 2*2 sávos autópályák dugói elől a 2*3 sávosokba menekül rettenetes nagy pénz felhasználásával. De ez telesen érthetetlen mert, ahogy a fenti példák mutatják előbb-utóbb ezek ugyanúgy be fognak dugulni, és mehetünk majd a 2*4 sávosokba, és így tovább. Minden kezdődik elölről.

„Gondolj vissza arra a legutóbbi alkalomra, amikor dugóban ragadtál egy autópályán. **Elképzelted, mennyivel gyorsabban tudnál menni egy teljesen új sávval, vagy egy teljesen új, varázsütésre autómentes autópályával?** Érthető, ha azt gondolod, hogy ez segítene.
De egyre több bizonyíték szerint a nagyobb útfelület nem gyorsítja fel a forgalmat. Viszont légszennyezést, üvegházhatású gázok kibocsátását és rengeteg aszfaltozott felületet hoz létre ott, ahol valaha zöldterületek, vizes élőhelyek, erdők és termőföldek voltak. **Ha megnézzük a tényeket, az új autópályák építéséről szóló döntés egy nagyon romboló illúzió.”**
„Ennek egyszerű az oka: ha több autópálya-felületet építünk, akkor több olyan ember fog autóval közlekedni, aki jelenleg nem autóval közlekedik. Ez az új felület gyorsan megtelik, és visszatérünk a forgalomhoz, amely elképesztően lassan halad. Ez a jelenség, amelyet „indukált keresletnek” neveznek, újra és újra bizonyítottan előfordul. **Számos tanulmány vizsgálta a bizonyítékokat, és arra a következtetésre jutott, hogy az úthálózat kapacitásának növelése nem oldja meg a torlódásokat …**”
„Észak-Amerika **közlekedési minisztériumainak döntéshozói mégis továbbra is szélesítik és építik az autópályákat a torlódások megoldásaként. Miért ragaszkodnánk ehhez az elavult tervezési megközelítéshez?**”
https://environmentaldefence.ca/2020/09/15/why-building-more-highways-wont-make-your-commute-any-better/





https://www.its.ucla.edu/news/for-the-press/traffic-congestion/
https://www.researchgate.net/figure/Traffic-congestion-in-Shanghai-Available-from-http-news315com_fig9_301827966




https://www.palmmonorail.com/blog/top-six-transportation-problems-in-dubai/
https://stockcake.com/i/urban-traffic-congestion_1233182_107120

Millió példa igazolja a forgalmi sávok számát növelő, azaz a közlekedési kínálatnövelő fejlesztéspolitika kudarcát. Nincs más út, mint a kínálat csökkentése!

A mi vezetőink sem tanulnak semmit! Az ebben előttünk járó országok tapasztalatait sem fogadják el! Ugyanazon köröket rójuk.
Itthon is minden pontosan erre a kaptafára megy!
„Tömegbaleset az M1-esen, tíz kilométeres a torlódás”
„Az M0-s autóút keleti szektorán, az M5-ös autópálya felé vezető oldalon, Ecser térségében három személyautó ütközött össze.”
https://index.hu/belfold/2025/07/11/m1-tomegbaleset-autopalya-torlodas-m5-m3-m0-szentes/

„Öt autó ütközött az M7-esen, több mint 12 kilométeres a torlódás”
https://index.hu/belfold/2025/07/13/utinform-szabadbattyan-dugo-m7-autopalya-torlodas-kozlekedes-mentohelikopter/

Amikor ezen autópályák építésért lobbiztak, ezt ígérték? Nem jutottak-e csöbörből vödörbe, hiszen ilyen tartalmú híreket naponta hallhatunk. Megoldás-e a soksávos autópálya?

Budapesti kínálatcsökkentés=mindig a mozgó vagy a leállósáv csökkentésével




https://enbudapestem.hu/2023/11/29/korbeert-a-kerekparsav-a-nagykorut-pesti-oldalan

Az egyik mód: a leállósávot veszi el kerékpársávnak. A két mozgó forgalmi sáv marad, de kinyírja a leállósávot.



https://cyclechic.blog.hu/2020/04/28/elso_nap_a_nagykoruti_bringasavon

A másik mód: elveszi jobb oldali mozgó sávot, így csak egy mozgó marad, de meghagyja a leálló sávot. A modernizált változat, amikor a kerékpársáv már fizikailag is el van választva az autós forgalomtól. Ezt hívják védett kerékpársávnak.



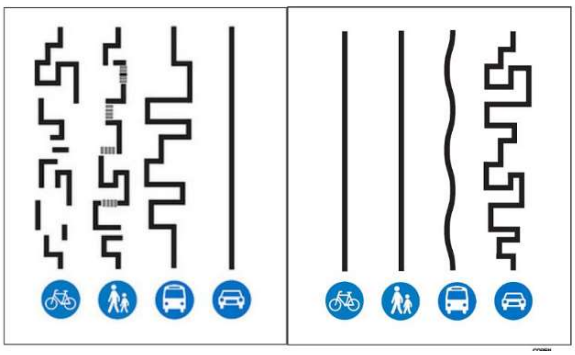
Keresztmetszeti terv a Nagykörútra – Forrás: BKK

https://telex.hu/belfold/2025/02/04/nagykoruti-bringasztrada-kerekpar-bringasav-budapest

Szegedi kínálatcsökkentés lehetőségei

Az elvek

A bal oldali ábrarészen a mai állapot, a jobb oldalin a tervezett elképzelés van járműfajtánként. A zegzugos, megszakadó vonal a tekergést, a nehézkességet, az egyenes a gyors, sima, egyszerű, akadálymentes haladást jelenti. **Ehhez is kellene politikai akarat, ami Szegeden hiánycikk, mert a vezetők szavazatvesztéstől tartanak.**



https://cskik.hu/hirek/evolucio-a-kozlekedesben-jubilalt-a-nemzetkozi-kozlekedesi-konferencia … Dr. Horváth Balázs

A fenti rajzok helyváltoztatási módok szerint feltüntetik a mozgás egyszerű vagy bonyolult, akadályozott vagy akadálytalan voltát.

Mindenképp csökkenteni kellene az álló és a mozgó forgalom részére átengedett területek, felületek mennyiségét!

A szegedi konferenciák szerin ez nem fontos!

Nem találták fontosnak a szervezők a közlekedési kínálat csökkentését az eddigi szegedi közlekedési konferenciákon.

A XXV. Nemzetközi Közlekedési Konferenciát Szegeden, 2024. november 22-én tartották meg. A dolgozatom témája ekkor sem jött elő. Ez értékrendi kérdés. Mint kiderült lenne mit megbeszélni!

Szeged vezetése ma még inkább a közlekedési kínálat NÖVELÉSÉVEL foglakozik és nem a csökkentésén, visszafogásán,

ami szembe megy azon igyekezettel, hogy Szeged legyen a legzöldebb város.

Téves érzékenyítés?

Ezt illusztrálja pl. az is, hogy a Városháza által sztárolt újságíró napokban megjelent ujjongása:

„Negyedórányi dudálás, villogás – és cukorkaszórás: körbementek Szegeden a traktorok az idei kamionos country találkozón is”

Ő honnan tudja, hogy a szegedinek mi a jó, minek örül?

„Az viszont biztos, hogy ez a negyedórányi dudálás és villogás minden évben **nagyon nagy örömet okoz** az útvonalon lakóknak …”

Még ráadásul

„Ami idén – nekem – újdonság volt, hogy a kabinokból néha csak úgy záporoztak a cukorkák …”



Zaj negyed órás dudálással megspékelve, bűz, mint a képen is látszik, kamioncsorda egy lakótelepi utcán! Diadalmenet? Ünneplés Dorozsmán?
Minek is kellene örülni?
Hogy a kamionokat beengedték a lakótelepre? Plusz felülete adtak nekik olyan területre, amelyről egyébként ki kellen tiltani ezeket?
https://szeged.hu/cikk/negyedoranyi-dudalas-villogas-es-cukorkaszoras-korbementek-szegeden-a-traktorok-az-idei-kamionos-country-talalkozon-is

Néhány szegedi közlekedési kínálatcsökkentési lehetőség

1. a parkolás,
2. a Huszár Mátyás – rakpart,
3. a szegedi belváros déli része,
4. a felesleges aszfalt burkolatok elbontása, és a felület parkosítása.

A parkolás

Szegedet ellepték a parkoló autók. Minden lehetséges közterület darabkán autó áll:










ahol már a járda sem maradhatott meg



Érdemes a faltövi járda eltérő színéire nézni. Valamikor a járdához tartozott a szürke sáv is! De kellett a hely az autóknak, a magát nagyon zöldnek híresztelő város pedig elvette a babakocsisoktól is.




A Zrínyi utcai járdakeskenyítés, mely a közelmúlt villamosfelújítás következménye (a járdaszál eredetileg a szürke autó közepénél látható süllyesztett szegélynél van)

https://szegedinap.hu/helyi/2024/03/01/parkolni-szegeden-na-meg-mit-nem-interju-majoros-gabriellaval/
https://www.szegedify.com/szeged-news/2023/7/2/new-parking-zones-introduced-in-szeged
https://www.hirosveny.hu/hirek/szegeden-mar-annyit-fizetunk-ameddig-parkoltunk
https://szeged.hu/cikk/a-feketesas-utca-lehetosegei-a-kozossegi-tervezes-kicsiben-ugy-nez-ki-mint-egy-furdoszoba-felujitas
https://www.szeged.hu/cikk/feketesas-lett-a-kigyobol-meg-meg-negy-masik-utcabol-parkolas-szempontjabol
https://2pos.business/5978/1932
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zr%C3%ADnyi_utca_5,_Szeged_(29738103647).jpg

A mesterséges intelligencia szerint:
„Általánosságban … a személyautó átlagos napi használati ideje valószínűleg **1-3 óra** közé esik …”
A nap többi részében – tehát a nap további kb. 20 órájában -valahol ÁLL, valahol kerülgetni kell, többnyire a KÖZTERÜLETEN, hol is másutt. Magánérdekből a közterületen!

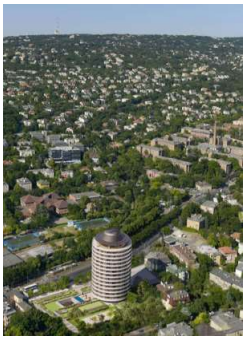
A város vezetése minden évben azzal dicsekszik, hogy mennyi új parkolóhelyet alakított ki az adófizető pénzéből magánérdekre, **természetesen a zöld közterületek fogyasztva.**
A parkolóhelyek számának növelés egyértelműen a közlekedési keresletbővítés eszköze.

A Huszár Mátyás rakpart valamikor egy eszközváltó hely volt, mint a volt TÜZÉP telepek, ahol a hajón, vonaton érkező árut ideiglenes tárolták addig, amíg lovaskocsikkal, majd teherautókkal onnan szét nem hordták.
A vízi szállítás megszűnte után ezt a területet is megszállták, ellepték az autók. Onnan eltávolítani már nagyon nehéz lesz, mert a zsákmányukat szerzett jognak tartják.



https://szeged365.hu/2020/07/29/hetfotol-fizetos-a-parkolas-a-huszar-matyas-rakparton-osszesen-400-ingyenes-hely-szunik-meg-szegeden/

Mekkora az gyalogosok sávjának az aránya a mozgó és az álló autók sávjához képest, azon a rakparton, melyen autó nem is lehetne?



A budapesti henger vagy Körszálló lebontásakor a mellette lévő „jelenlegi felszíni parkoló helyén egy mindenki számára nyitott, zöld közpark” lesz. „A parkolás egy új, modern mélygarázsba kerül, jelentősen növelve ezzel a zöldfelületek arányát és csökkentve a környezet terhelését.
https://magyarepitok.hu/mi-epul/2025/07/heteken-belul-megkezdodik-a-korszallo-ujjaepitese-budan
Ez lenne a követendő példa Szegeden is.

A parkolóhelyek építése lényegében csak egy szavazatvásárlási mód.

A XXI. századi ideológia szerint a közterületi parkolók mennyiségét csökkenteni kell.

A Huszár Mátyás rakpart autómentesítése

Mint a képen látható, Szeged lakosságát a Tiszától elválasztja falkánt két valami:

- a felújított ár elleni védelemként szolgáló vasbeton partfal, és
- a rakparti aszfaltos „autópálya”.



A vasbeton támfal és az aszfaltút, mint egy lineáris várfal, egy tájseb Szeged belvárosában.





https://hotelpiano.hu/announcement/tisza-part-stefania-huszar-matyas-rakpart-14-perc-1100-m/
https://szegedma.hu/kozelet/2012/08/parfal-rekonstrukcio-a-rakpartot-is-vissza-kell-adni-a-szegedieknek#google_vignette

A mai sivatagi sivárság:



https://www.delmagyar.hu/helyi-kozelet/2025/02/rakpart-szeged-felujitas-terv

De megszüntethető, és meg is szüntetendő!

Kezdjük a vasbeton partfallal. **Helyettesíthetetlennek, elmozdíthatatlannak van kinevezve, de ez csak megtévesztés.**

Van ugyanis mód arra, hogy a Tisza vízszintje soha ne emelkedjen fel, mondjuk a rakparti út szintje fölé. Ha pedig ez így van, akkor az egész monstrum felesleges és értelmetlen.

A rögzített legnagyobb vízszintet még a hazai vízügy is képes betartani. Jó példa erre Gyula belvárosában az Élővíz csatorna kötött legnagyobb vízszint magassága, vagy Csepel sziget keleti oldalán a Ráckevei-Duna kötött vízszintje.

Ugyanezt Szegednél is meg lehetne tenni. Ha garantálható lenne az, hogy a Tisza vízszintje SOHA nem megy mondjuk a rakpart út burkolata fölé, akkor miért kell a vasbeton monstrum?

Az előbbi helyzet akkor állna elő, ha megépülhetne egy árapasztó csatorna, a Tisza egy műmedre, egy ember által ásott csatorna.
Az árapasztó csatornát nem én vetem fel elsőként.

Először Vedres István írta le **1830-ban**, tehát ez egy közel **200 éves** gondolat Szegeden! Sajnos, mintha a város vezetése erről sem tudna.

Egy Tiszával közel párhuzamos mesterséges csatornát javasolt, mely Tokajnál vált volna el a Tiszától. Innen délre ment volna, egészen addig, amíg a vonala el nem érte volna a Dunát. Érezhető, hogy ez több 100 km hosszú lett volna, abban az időben, amikor a földmunka gépesítése elképzelhetetlen volt. De reálisnak tartotta.
A mai vízügy viszont még egy 10-20 km-es árapasztót is képtelenségnek minősít, amikor már akkora földmunkagépek vannak, melyek egyszerre egy fél teherautónyi földet emelnek ki.

Az árapasztó csatornáról írt dolgozataim mind elérhetők az alábbi honlapon: https://civilcafe.hu/RM.html, annak a Szeged városa csoportjában.

Lechner Lajos Nagyárvíz utáni újjáépítő csapatának az egyik nagy bűne volt ennek az árapasztó csatornának a meg nem építése. Ezzel az árvíz elleni rendes megoldást, mint egy időzített bombát megoldatlanul a városban hagyták. Az utókorra hagyva, annak egyre költségesebb voltával. Ki tudja mennyi időre kitették Szegedet az egyre magasabb árvizeknek, esetleg egy újabb nagyárvíznek is. Csak a rizikó ma már nagyobb kárt kockáztat.

A Tisza-part nagyon népszerű a szegediek körében. A helyi egyetem készített 2016-ban egy kérdőíves felmérést a használati módokról.

A Tisza-part különböző használata (kérdőíves felmérés alapján saját szerkesztés)
The use of the Tisza riverside (based on authors' questionnaire)

Tevékenység	db	Tevékenység	db
Sétálás	118	Strandolás	28
Futás	94	Randevú	25
Parkolás, autóval közlekedés	69	Napozás	21
Kutyasétáltatás	65	Csónakázás	21
Nézni a Tiszát	64	Játszótérre járni a gyerekekkel	19
Fesztiválok, szórakozó egységek látogatása	60	Olvasás, tanulás	16
Üldögélni a lépcsőn és közben beszélgetni, iszogatni	56	Kajakozás, jetskizés	14
Horgászás	51	Kacsaetetés	9

http://www.foldrajzitarsasag.hu/downloads/foldrajzi_kozlemenyek_2016_140_evf_2_pp_168.pdf

Nagyon sokféle a használat célja, de az biztos, hogy a majdnem nyílegyenes pályán száguldó autós forgalom ezeket többnyire mind zavarja!

A 2015-ben elkészült partfal rekonstrukció címen megvalósult vasbeton monstrum akkori 2,2 milliárd Ft-ba került. **A vízügyi vezető szerint „Előnye, hogy árvízmentes időszakban biztosítja a város és a folyópart kapcsolatát."** Ez egy merész kijelentést, hiszen éppen ez akadályozza meg!
A partfallal párhuzamosan olyan szivárgót=vízelvezető hálózatot is megépítettek, amely megakadályozza a talajvizek Tiszába jutását is a város felől, ami megint súlyosan természetellenes beavatkozás.

Igazán elégedettek lehetnek magukkal az építők, hiszen „A kiváló minőségben megépített rendszer a Környezetvédelmi és Vízügyi Létesítmény kategóriában elnyerte az Építőipari Mesterdíj Alapítvány 2017. évi Nívódíját." Ezzel együtt a városvezetés is a mennyekbe szállt. **A nívódíjat elnevezés pontatlan, hiszen ez nem a környezet javításának a nívódíja, hanem csak az elkészült vasbeton jó minőségéért jár, melynek semmi köze az elsőhöz. A baj az, ha akként értelmezik.**

Elvileg is hibás mivel csak az történt, hogy a korábbi legnagyobb árvízi szintnél 1,2 méterrel magasabbra épült az új partfal a Tisza-parti település belvárosában. a szegedi belváros déli része. Az emelgetés 0,6-1,2 m-rel tovább folytatódott, a szétszedhető alumínium partfal elemekkel.

Ez pedig az a vízügyi beavatkozás, ami a védtöltések fokozatos magasítása kategóriába esik, mellyel Vedres István már 200 évvel ezelőtt is hadakozott, melyet megtámadott.



https://szegedma.hu/kozelet/2015/05/befejezodott-a-partfal-felujitasa-szegeden-fotok
https://hvg.hu/itthon/20140128_Elkezdodott_a_szegedi_partfal_rekonstrukc
https://www.innoteka.hu/cikk/nivodijat_kapott_a_szegedi_partfal_fejlesztese.1767.html

A rakparti útról:
ez gyakorlatilag körúttá alakítja a félkör jellegű Tisza L. krt-at, annak átló irányú összekötésével, rövidre zárásával. Azzal a kis különbséggel. hogy arra rámenni, és arról lehajtani csak a két végén lehet, azon közbenső csomópont a vasbeton fal miatt képtelenség. Az út kialakulásáról a parkolás bekezdésben már írtam.

Nagyon fontos, hogy léte a város szempontjából nem létkérdés, hiszen a kilépő árvizek estén, futóversenyek, rendezvények alkalmával kiesik, mert lezárják, de ezeknek városra nézve semminemű káros hatása nincs, a város a rakparti út nélkül is életképes marad.

Ennek a nagy összegnek az elköltésével másodszor veszítette el a város - valószínűen nagyon hosszú időre – a normális árvíz elleni védelemre vonatkozó esélyét. Ez a beruházás ugyanis meghosszabbította a töltés-magasító időszakot, és ezzel elodázta a végleges megoldást.

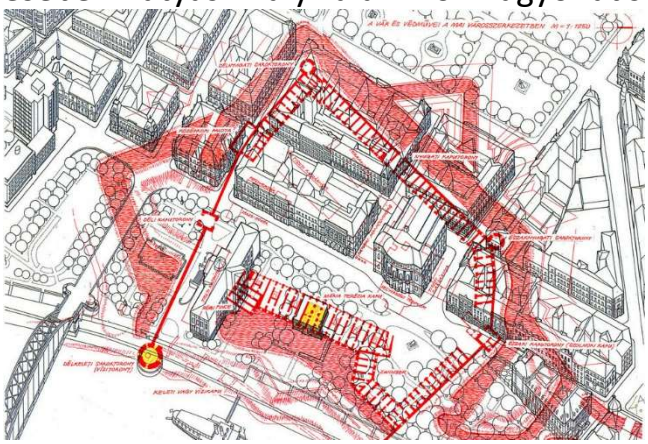
Éppen a rakparti út burkolata alá esik a vízibástya alapja. A vízbástya része volt az egykori szegedi várnak:



https://promotions.hu/belfoldi-hirek/2025/07/09/szeged-tisza-atlantisz-vizibastya-nagy-sandor-rakpart-kozepkor-asatas

A vízibástya a kép jobb szélén látható 12-es objektum volt

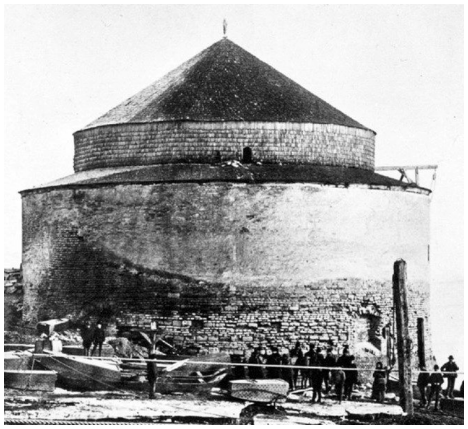
Lechnerék beleegyeztek az újjáépítéskor Szeged 600 éves várának, múltjának elbontásába, eltörlésébe. Mátyás király valamikori vagyonát semmisítették meg!



https://epiteszforum.hu/a-szegedi-vizibastya-megujitasanak-terve

A vízibástya elképzelt rekonstrukciójáról itt olvashatnak:





https://www.szegedem.hu/szegedem_cikkek/2014/04/03/a-szegedi-vizibastya-megujitasanak-terve/
https://szegedma.hu/kozelet/2015/04/tobb-mint-tiz-eve-igerte-csupan-a-szegedi-halaszbastya-video#google_vignette

A valamikori henger helyreállítására már többféle elképzelés született. Az egyik a bal oldali képen látható. Az elképzelést meg kellene valósítani, de ezt elzárná a rakparti utat.

A vízibástya alapjait napjainkban tárták fel, melyen a visszatöltéséig még látható a valamikori henger alakú építmény teljes kör alakú alapja.





https://szegedma.hu/szeged/2025/07/szeged-rakpart-regeszet-asatas-tortenelem-var-bastya#google_vignette

A parkolási bekezdésben leírtam, hogy miként került az autósok birtokába a rakpart.

Veszprémben „Átrajzolták a magyar város szerkezetét, a központját hatalmas zöld park alkotja”

„Veszprém központját egy hazánkban szinte egyedülálló hatalmas zöldterület alkotja, kertekkel, parkokkal, ligetekkel.”

„Zöldítési program

Ezek jól kapcsolódtak a zöldítést előirányzó városi programhoz: megújult az Erzsébet liget, a Kálvária-domb, a Püspökkert, megnyíltak a Pannon Egyetem korábban kerítéssel elzárt kertjei; összességében egy összefüggő, nagy területű zöldfolyosó jött létre a programban részt vevő kulturális létesítmények között. Éppen ezért – akárcsak Pécs esetében – a kulturális főváros programsorozata nemcsak az épületek szintjén, hanem a városi terek átformálásban is fontos szerepet játszott.”

https://index.hu/kultur/jardasziget/2025/07/20/veszprem-puspokkert-zold-belvaros/



Milyen kiváló ötlet a hatalmas park létesítése a város közepén! Miért ne lehetne Szegeden is összerakni a belvárosban hasonlóan egy nagy parkot a Tiszából és annak a kétoldali partjából?
Ilyen még Veszprémben is elképzelhetetlen lenne!

Veszprémben „… több szolgáltatással és szabadidős lehetőségekkel is kiegészített egybefüggő sétálóövezetet alakítanak ki a Szent Miklós-szegi Kálvária-domb és környékén."

„… célja, hogy az intézmények és az akcióterület **zöld felülete összekapcsolódjon, a teljes területre komplex**, szabadtér- és parkhasználati célokat előtérbe helyezve, a rekreációs és reprezentációs igényeket is megfelelően kielégítve, élettel töltse meg ezt a fontos belvárosi részt."
„Egy zöld szigetet alkotnak Veszprém szívében"

„A több mint 3,1 hektáron megvalósuló fejlesztés révén
Veszprém szívében egy olyan zöld szigetet alkotnak, amely a különböző funkciókat betöltő kulturális szigetek által lehetőséget kínál majd a különböző generációk rekreációjára, így a kikapcsolódni vágyók többek között új kávézóval, játszótérrel, de akár napozó ülőkékkel, padokkal is találkozhatnak hamarosan."

Egy ilyen program hogyan nem jut az eszébe a szegedi városvezetésnek?
https://magyarepitok.hu/mi-epul/2022/11/zold-varos-projekt-latvanyos-szakaszahoz-erkezett-veszprem-belvarosanak-legnagyobb-zoldterulet-rehabilitacios-fejlesztese

Ehelyett most akarnak pénzt költeni arra, hogy az autózást hosszú időre oda kössék, persze mindezt a zöld város ideológiájára mutogatva, ami egy farizeus mese.

Van az interneten egy kis videó a szegedi belvárosról, nagyárvíz ELŐTTI elképzelt állapotáról. A képek a belvárosi híd szegedi oldalának a térségét mutatja, melyet a Mozaik készített. A képeken a Tiszához közvetlenül csatlakozik a part. Ott akkor még semmiféle emberi alkotás – sem a rakpart, sem az út - sincs!
Az elképzelt kamera körbe forog. A mai játszótér hely még jórészt üres, a híd sincs még meg.


A nagyárvíz előtti Szeged (1878)

















Valami ilyesmi lehetett az a világ, amit az ember tönkretett!
Ha a vasbeton várfal biztosítja jól a város és a Tisza kapcsolatát, akkor erre mit mondana a vízügyi igazgató úr, **amikor szintben ért össze a Tisza a mellette lévő parttal?**

Így is volt élet Szegeden, sőt hosszabb ideig volt így élet, mint a mai nagyon „korszerű”-nek kinevezett szörny mellett.
Sehol egy lépcső, egy kibetonozott szintkülönbség a Tisza mentén, skandalum!

Szegedre ősidók óta szállítanak sót, fát, köveket hajón, mint ahogyan a képen is látható.
De ez akkor is megoldható volt rakpart nélkül.
Már régen nincs a Tiszán teherhajózás, akkor miért is van itt még a rakpart?

Ezt az állapotot szeretném újra látni! A feladat a korábbi normális állapot helyreállítása, egy korábbi téves döntés rendbe tétele!

Teljesen félre viszi a dalt az, amire mostanság pénzt akar a városvezetés költeni!
Minden nagyon zöld, de hiába minden, ha a parti út ottmarad!



vissza-kell-adni-a-szegedieknek https://szegedma.hu/kozelet/2012/08/parfal-rekonstrukcio-a-rakpartot-is-

Ebben van egy kegyes csalás is. Hiszen jobban zöldnek látszik a rakpart, ha hozzányomják a zöldre meszelt Stefániát!



A vízügy nem szereti a hullámtérben megjelenő fákat, bokrokat, mivel az növeli a meder érdességét, az gátolja az árvíz levonulását, azok ott ebben a védelmi rendszerben akadályok, súrlódást növelők, tehát rendszeridegenek.

Tévedés a „Szeged, mint a Tisza főutcája” nevű koncepció is, hiszen ezen zöldsávnak nem a főút lenne a fő funkciója, hanem a rekreáció, amit ugye nem egy főutcán szoktak végezni.

„Azóta is csak látványtervekkel ámítja a szegediek a városvezetés, komoly előrelépés nem történt.”

„Az első komolyabb elhatározás még 2005-ben fogalmazódott meg: olyan hellyé alakítanák a várost 10 kilométeren átszelő folyót, melyen hajóval végig utazva a szegediek és a turisták egyaránt értékes kikapcsolódással tölthetik az időt. Az akkori tervek szerint 2009-ig egy szabadidőre, gasztronómiára és helytörténetre felfűzött úton vehettek volna részt az idelátogató turisták.”

Egy kicsit későbbi terveken értelmetlen betonszörnyekkel, mint szétszórt cukorkákkal akarták telerakni a rakpartot:





Miért jobb lejáró a sárga sok pénzért, mint az alatta lévő hagyományos?





Mi értelme ezeknek, ha az ember ugyanolyan távol lenne a víztől. mint előtte?





Büszkén mutogatták a játszóteret pár méterrel a rohanó autóktól, de talán ők is érzik a területsáv fahiányos voltát!

A 2025-ös elképzelésen „Ahogy részletesen megnézzük **a látványtervek, az alapján látszik, hogy nem tervezik teljesen kitiltani az autósforgalmat**, korlátozni viszont fogják, parkolók viszont szűnnek meg. Lépcsők és zöld rámpák váltakoznak, ahogy lefelé haladunk, ahol majd egy még nagyobb zöld felület fogad minket. Láthatunk egy konténert is, ami valószínűleg egy büfének vagy bárnak szolgál létesítményként.”

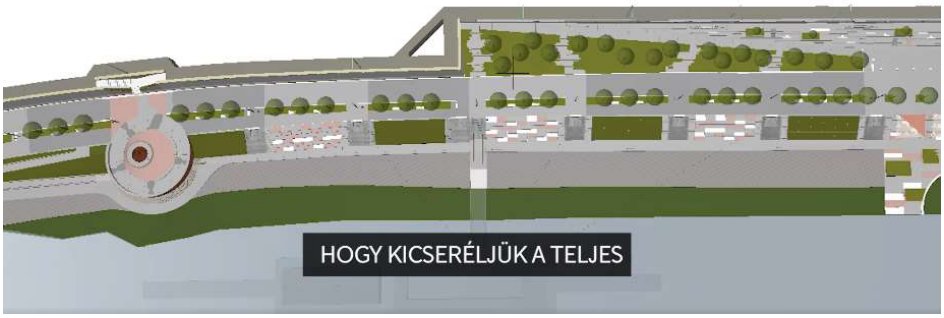
https://szegedma.hu/szeged/2025/02/latvanytervek-szegedi-rakpart
https://szegederarchivum.hu/szetszedtuk-a-rakpart-latvanyterveit-es-az-a-helyzet-hogy-ezeket-tenyleg-meg-kell-valositani/

Volt arra is példa, hogy különféle futónövényekkel, megvilágításokkal takarják a betonfalat, mivel érezték, hogy ez nem egy épületes látvány, mely a Dóm mellé való lenne. Nem eltakarni kellene, hanem elbontani.

A beton falba különféle mintákat is nyomtattak, hogy szebben nézzen ki, de ezek felismerhetetlenre sikeredtek.

Érzik a fák hiányát is. Hiszen 48 db fát ledugnának a rakpartra is az előbbiek szerint, de fásítani akarják a tervezett déli hidat is! Miközben erre semmi szükség sem lenne, ha lenne egy hatalmas fás park a Tisza két oldalán!

Az új elképzelésekről dr. Botka László polgármester úr számolt be egy lakossági fórumon:
Zöldebb ugyan, de az út ugyanott marad!







Egy dzsungel látszatát próbálják kelteni.



Látható a szándék: eltakarni a forgalmas utat.

https://www.facebook.com/watch/?v=514543594535314

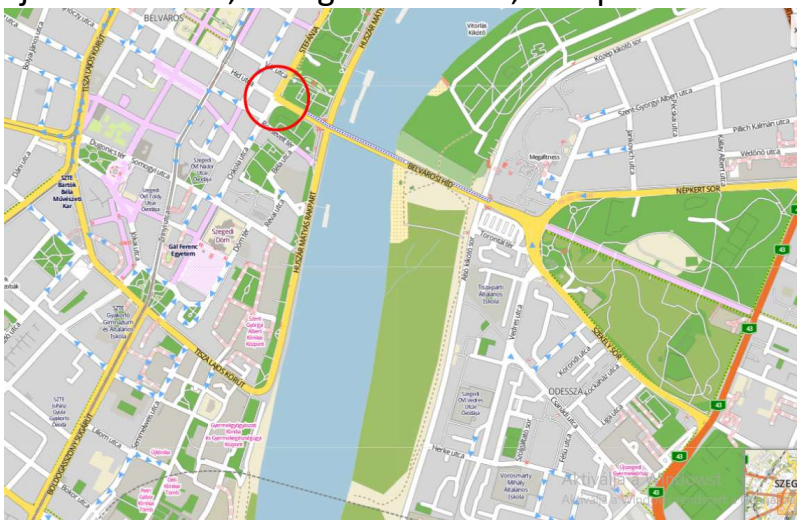
Ami jó hír: érzik, hogy ez a monstrum itt rettenetesen zavaró hatású! Az elkezdett irány nagyon jó, de nagyon kevés is!
Érezhető, hogy a tervező kezét megkötötték. Ennek a tervezésnek koncepcionális hibája van.

A XXI. századi megoldás a rakparti autózás kitiltása lenne!

Közlekedési kínálat csökkentése a szegedi belváros déli részén

A terület határai: A Tisza, a Tisza L. krt, és a Híd utca.

A következő rajzon a kék sáv, a sárga íves vonal, és a piros karikás utca.



Mi itt a gond?

A Tisza L. krt-tól délre lévő városrész és Újszeged közötti oda-vissza forgalom átgázol a körülhatárolt területen. Tehát ez a forgalom nem a körülhatárolt területről indul, és végcélja sem ez a terület. Ahelyett, hogy a Tisza L. krt-on menne. Az egyik fő irány a Somogyi utca-Oskola utca-belvárosi híd. A másik: belvárosi híd-Deák F. u.-Victor H. u.-Kelemen u.-Zrínyi u.-Aradi vértanúk tere.

Nem véletlenül.

Ide van kényszerítve.

A Tisza L. krt-at így akarték tehermentesíteni. Nem törődve ezen belváros lakosaival, kiknek életterét ezzel tönkretették. Az autócsorda sok helyen méterekre megy a házaktól és az ablakoktól. Majdnem sétáló utca lett a Somogyi u. és az Oskola utca, de ennek a funkciónak így nem tud megfelelni. Azoknak az autósoknak, akik az újszegedi lakásuk közelébe sem engedik még a járatos buszt sem, mintha a világ legtermészetesebb dolga lenne a belvárosban mindent és mindenkit legázoljanak, mintha az élőknek nem lenne joguk a gyerekeiket az utcára kiengedni.

Világos, hogy az átmenő forgalom visszarakása rontana a Tisza L. krt- közlekedés minőségén, tehát ott is bekövetkezne a közlekedési kínálatcsökkentés, ami a cél.

Szegeden mind cél elérhető 5-10 km-en belül. Ez azonban nem az a táv, amelyhez autót kellene feltétlenül használni. Ez bőven a kerékpár, a roller hatótávja. Mórahalomra sem repülőgéppel járunk

Budapesti utcaképek látgatók lentebb, amelyek mutatják, hogy azokban már szükség lenne egy-egy olyan felületre, melyet az autók és a gyalogosok közösen használhatnának, mint ez elején bemutatott Los Angeles-i utcán.
Mintha szegedi Oskola utcát látnám!
A helyzet:
„A javaslat bevezetőjében rögzítették, hogy a VII. kerület belső része Budapest egyik legsűrűbben beépített városnegyede, a turizmus kiemelt célpontja. „Itt évtizedes távlatban állandósult probléma a rendkívül sűrű gyalogosforgalom és a gépjárműforgalom konfliktusa: a szűk, nem erre méretezett utcák alkalmatlanok a kétféle közlekedési igény egyidejű lebonyolítására, mindennaposak a tumultuózus jelenetek …”

Céljuk: „a konfliktusokkal leginkább terhelt utcákban gyalogosbarát forgalmi rend” bevezetése. Az állapotok nagyon hasonlók a korabeli Los Angeles-benihez.



https://index.hu/belfold/2025/05/19/budapest-fovaros-kozlekedes-erzsebetvaros-forgalomcsillapitas-setaloutca/

A XXI. századi elvek szerinti megoldás ennek az átmenő forgalomnak a kitiltása. Haladnunk kell a los angelesi utca valamikori közös, vegyes felülethasználata felé.

Hasonló példa a fővárosban számtalan van, azaz itt sem kellene a meleg vizet újra feltalálni.
Egy maszek megoldás. Funkcióváltási szándék, azaz a terület látványos és egyszerű visszafoglalása?



https://magyarnemzet.hu/belfold/2025/07/ki-kell-szolgalni-a-balos-haverokat-ismet-puzsernak-kedveznenek?utm_source=mandiner.hu&utm_medium=referral&utm_campaign=branding_box_group_topPV_01#google_vignette

Közlekedésiből vendéglátóssá?

A megoldás:
a körülhatárolt területre

- csak azok a személyautók hajthatnának be elsőként, akiknek a tulajdonosai ezen a területen laknak, és ezt igazolni is képesek.
- Másodikként azok a **kis**teherautók, nem kamionok, akik erre a területre árut szállítanak, ezt időben korlátozva. Természetesen a legrövidebb úton célba érve, és a legrövidebb úton elhagyva a területet.
- Végül pedig természetesen a tűzoltók, a mentők, a rendőrség, a mozgáskorlátozottak, és külön engedéllyel az esetleges építési forgalom.



A budapesti megoldási változatok:
„az utcákat három kategóriába sorolnák:

- **Teljesen autómentes** szakaszok, ahol csak gyalogos és kerékpáros közlekedés lenne engedélyezett,
- **Behajtási engedélyhez kötött** utcák, amelyekbe csak az ott lakók, áruszállítók és közszolgáltatók hajthatnának be korlátozott módon,
- Forgalomcsillapított utcák, ahol bár megmarad a behajtás, és csökken a parkolóhelyek száma.

https://mandiner.hu/belfold/2025/04/atalakul-budapest-belseje-radikalis-valtozasok-jonnek

Én Szegednek a 2. változatot javaslom a déli belvárosunkra a jelenlegi kitáblázás, forgalmi rend megtartásával. Két irányt azonban azonnal le kellene tiltani:

- az Oskola utcáról a belvárosi hídra jobbra menőkét, és a
- a Híd utcáról a Deák F. utcára balra fordulókét.

A felesleges aszfalt burkolatok elbontása, és a felület parkosítása.
Ha az előbbi változások megtörténnek, egy csomó aszfalt burkolat válik feleslegessé.
A XXI. századi elvek szerinti megoldás ezek elbontása, majd a felületek parkosítása, hozzáadva a mellettük lévő parkokhoz.

Elég itt a Stefániára gondolni a Radnóti Gimnáziumtól a Móra Múzeumig. Vagy a Széchenyi térre a Városháza felőli oldalon. De vannak kisebb „ottfelejtett” foltok is

Egy dilemma

Az alapjelentés szerint ez egy „**Kényszerű, szorult helyzet**, amelyben két … letőség között kell választani.”

Mik is ezek?

a 20. századi és a 21. századi közlekedési alapelvek, melyek össze nem egyeztethetők, egymást kizárók, egymástól élesen elkülöníthetők.

Ami vitathatatlan: a 21. századi a zöldebb, mert lényegesen kevesebb energia kell a működtetéshez, jóval fenntarthatóbb is, mint a 20. századi, kevesebb közterületet pazarol el, a balesetek súlyossága lényegesen kisebb.

Mondhatja-e városvezetés magát nagyon zöldnek, ha a 20. századi avítt, lejárt szavatosságú elveket követ?

Sokáig minden bizonnyal nem.

Mikor merülhet ez fel élesben?

legközelebb a következő önkormányzati választáskor.

Fenntartható-e a legzöldebb magyar város szlogen a 20. századi közlekedési elveket követve?

Nem hiszem.

Két lehetőség van:

- **a mai városvezetés elvet cserél,**
- **jön egy új csapat, aki eleve ezzel indul, miután rájött, hogy ezzel alapvetően, biztosan megtámadható a mai városvezetés.**

Ami meggondolandó:

1. **Melyik forgatókönyv hozhat több szavazatot?**
2. **Nem kellene-e gyors ütemben áthangolni a 21. századi alapelvekre a szegedi társadalmat, vagy a tényeket elhallgatva sumákolni, lapítani?**

Összefoglalásként

Egyértelmű, hogy a városi közlekedés ügyében világosan kirajzolódik két, egymással össze nem egyezetethető, egymástól élesen elkülöníthető, azaz markáns koncepció:

- **egy 20. századi, és**
- **egy 21. századi.**

A választás lehetősége a városvezetésnél van.

A két lehetőséget – főleg az újabbat - jól meg kellene ismertetni a szegedi társadalommal. Akik ezután a döntésüknek megfelelő városvezetést tudnak majd választani.

Választási csalásnak tartanám, ha a következő választásnál nem lennének központi témává a XXI. századi közlekedési alapelvek.

Kérdés az, hogy a város vezetői megértik-e ezt, és főleg az, hogy mernek-e váltani, vagy szavazatvásárlással lefekszenek a kisebbségi autós érdekeknek, a XX. századi túlhaladott elvek szerint?

Szeged, 2025. VII. 22.