Nagyvárosok közlekedési stratégiái, mint Szeged lehetséges mintái

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.
- -

A célom
Megismerni mások gyakorlatát, majd abból átvenni Szegednek mindent, aminek itt értelme lenne. Ne kövessük el azokat a hibákat, melyek zsákutcába vezetnek.

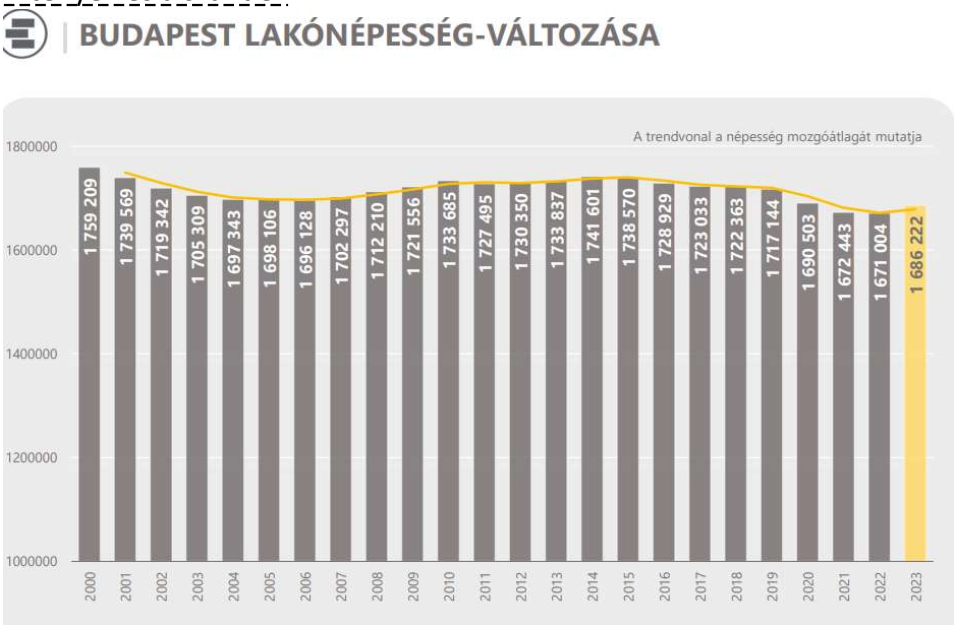
A forrásom
„A budapesti városvezetés célja, hogy emberközpontú, élhető, környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból is fenntartható városban éljünk, ezért készül a BKK gondozásában a Budapesti Mobilitási Terv (BMT), Budapest fenntartható városi mobilitási terve. A mobilitási terv az Európai Unió által kiadott SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan, azaz Fenntartható Városi Mobilitási Terv) útmutatóban megfogalmazott alapelvek mentén iránymutatást nyújt az élhető város megteremtéséhez, emellett a SUMP megléte egyre több uniós pályázat kötelező feltétele."
„A fenntartható és hatékony közlekedésfejlesztés tervezése folyamatos megfigyeléseket és adatvezérelt döntéshozatalt igényel."
„Az éves helyzetértékelő riportok biztosítják, hogy a város közlekedésfejlesztései az uniós és hazai városfejlesztési célokkal összhangban valósuljanak meg."
Főleg azt, hogy egy folyamatot számokon át lehessen követni, kísérni, szükség esetén azonnal beavatkozni!
https://bkk.hu/rolunk/strategiank/budapesti-mobilitasi-terv/a-budapesti-mobilitasi-tervrol-roviden/

Így készült el a 2023-as jelentés, melyből az alábbiakban idézek.
A Budapesti Közlekedési Központ (BKK) elkészítette a Budapesti Mobilitási riport című jelentése itt érhető el.
https://bkk.hu/rolunk/strategiank/budapesti-mobilitasi-terv/monitoring-es-ertekelesi-rendszer/
https://bkk.hu/downloads/32854/

Ennek érdemi készítője, szerkesztője, írója Hajnal Tünde, aki a BKK szakértője, aki egy makói születésű kiváló fiatal mérnök.

A városok:
Budapest
A főváros méretéről
A történelmi Magyarország területe: 325.411 km2, a mai pedig csak: 93.030 km2, tehát a mai a réginek csak 29%-a, azaz még a harmada sincs.
1848 óta minden fejlesztési pénz a fővárosra ment, hogy utolérjük Bécset, de azt a sok pénz elköltése ellenére azóta sem sikerült.
1920 után a kis országnak itt maradt az óriás Budapest.
Ez az apróság nem zavarja a fővárost fejlesztőket.
A folyamat ma is töretlen lendülettel folyik, mindaddig, amíg az ország fejlesztésre szánt adóforintjait nem a lélekszám alapján osztják le a vidék és a főváros között.
Erre sajnos csekély az esély, mivel a fejlesztők mind a fővárosban élnek, így nyilvánvalóan ellenérdekeltek.

A tények és a szándék



„A főváros népessége a 2011. és 2022. évi népszámlálás adatai alapján mintegy 44 ezer fővel csökkent (-2,5%) 11 év alatt, de a 2023-as érték alapján Budapest népességének csökkenő tendenciája megtorpanni látszik, mintegy 15 000 fővel növekedett a lakosságszám.”



Budapest és a funkcionális várostérség lakossága összesen:	
2013:	3 249 346 fő
2022:	3 257 241 fő

A bal oldali rajzon vastagabb fekete vonal jelöli Pest megye határát. A sárga Budapest területe, a halványszürke rész pedig az ún. funkcionális várostérség, melynek sokkal kisebb a területe Pest megyénél. A funkcionális várostérség egy újabb név a korábbi metropolisz fogalom helyett, mely lejáratódott, hiszen területe ma is egyre csak növekszik. Fálő, hogy előbb-utóbb ellepi a teljes országot és átalakulunk egy városállammá.

Magyarország lélekszáma 2022-ben 9 603 634 fő volt, ennek 34 %-a élet a főváros vonzáskörzetében, és 17%-a a fővárosban. Rettenetes az előidézett torzulás.

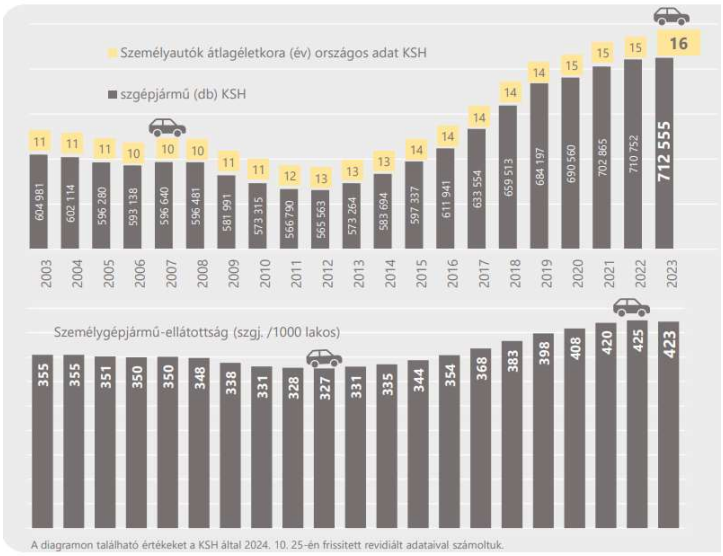
A szürke zónából a sárgába naponta betóduló nagy népesség a fővárosi közlekedési gondok egyik fő oka. De ezt maguknak csinálták.

„**Pest vármegye és az agglomeráció népessége folyamatosan növekszik**.”
Ennek semmi értelme sincs, hiszen azok, akik vidékről feltöltik a fővárost és az övező megyét otthon is képesek lenne értéket létrehozni.
Nem attól okosodnak meg, hogy odaköltöznek. Magasabb fizetésekkel és kedvezőbb szolgáltatásokkal KÉNYSZERÍTIK őket oda.

	2022	2023
GAZDASÁGI TELJESÍTMÉNY AZ ORSZÁGON BELÜL EGY FŐRE JUTÓ BRUTTÓ HAZAI TERMÉK AZ ORSZÁGOS ÁTLAG SZÁZALÉKÁBAN:	208,10%	219,0 %
AZ ORSZÁGBAN MEGTERMELT GDP %-A	36,67%	38,3%
EGY FŐRE JUTÓ ÉVES NETTÓ ÁTLAGJÖVEDELEM (FT/FŐ/ÉV)	2 891 025	3 320 778 (előzetes adat)
1000 LAKOSRA JUTÓ REGISZTRÁLT VÁLLALKOZÁSOK SZÁMA MAGYARORSZÁGON (DB)	192	192
1000 LAKOSRA JUTÓ REGISZTRÁLT VÁLLALKOZÁSOK SZÁMA BUDAPESTEN (DB)	252	249

Látható a mindennél magasabb nettó jövedelem, és a sokkal több fővárosi munkahely, mint lehetőség. Nagyon nagy a szolgáltatási szint különbség a főváros és a vidék közben, kulturális, egészségügyi vonatkozásban is. Nem véletlen tehát, mait látunk!
Nem véletlen az országos GDP 40%-ának megtermelése sem, amire ők büszkén hivatkoznak, pedig szégyellniük kellene, mint egy torzulás következményét.
Mégis megy minden, mint eddig! Tényszerű az ehhez szükséges MŰVI környezet.

A személyautók számának változása:

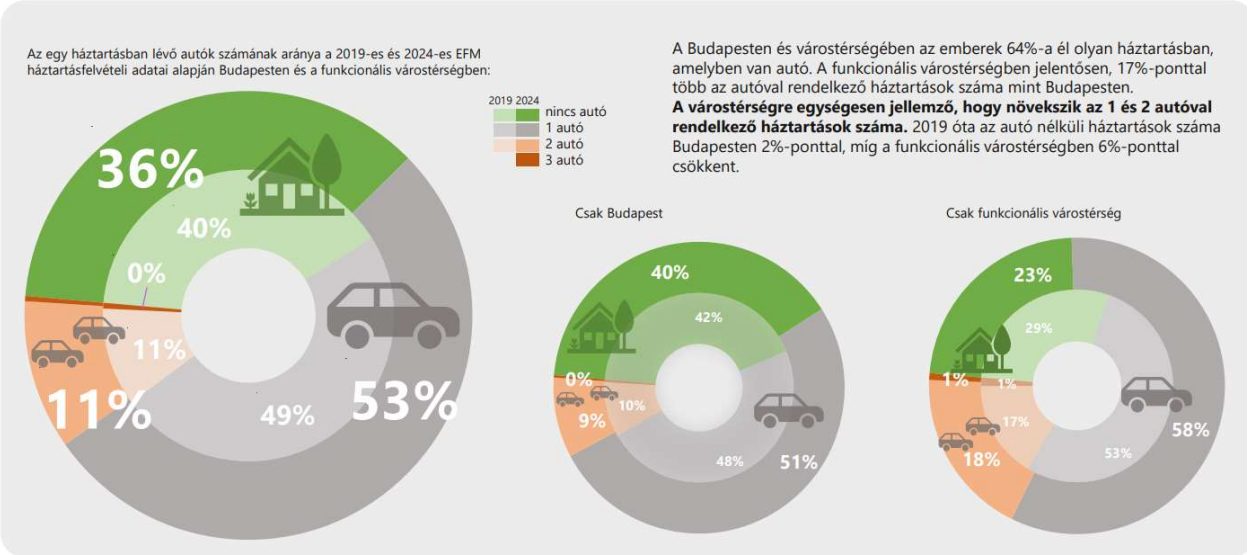


A felső grafikonon minden évhez megadja a tényleges autószámot db-ban. Az oszlopok feletti számok az autók átlagéletkorát mutatják.
Az alsó grafikon pedig fajlagos értékeket mutat. Azt, hogy az illető évben 1000 lakosra mennyi autó jutott.
Mindenfajta igyekezet, szándék, próbálkozás ELLENÉRE a tendencia egyértelműen növekvő, mindenre fittyet hányva.

Vagyis:



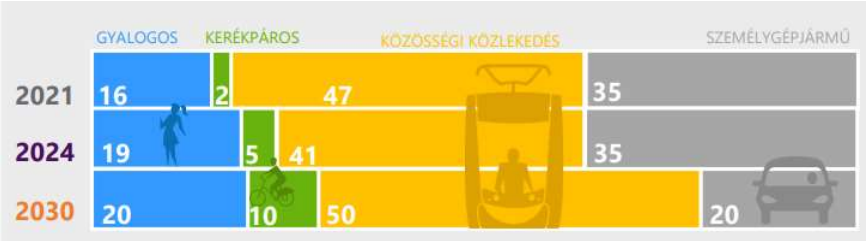
AZ EGY HÁZTARTÁSBAN HASZNÁLT SZEMÉLYGÉPJÁRMŰVEK SZÁMA



Három diagramon kapunk adatot. A középső csak Bp-é, a jobb oldali csak a funkcionális térség nevűé, a bal oldali az összevont.
Érdemes az ábránkat színenként nézni.
A zöld mutatja azokat a háztartásokat, ahol nincs autó. Ez Bp-en 40%, míg a funkcionális térségben csak 23%, mert ott szükség van autóra a bejáráshoz. A szürke mutatja az egy autós háztartásokat. A funkcionálisban 58% ez az érték. Ez nagyon magas!
„A Budapesten és várostérségében az emberek 64%-a él olyan háztartásban, amelyben van autó. A funkcionális várostérségben jelentősen, 17%-ponttal több az autóval rendelkező háztartások száma mint Budapesten. A várostérségre egységesen jellemző, hogy növekszik az 1 és 2 autóval rendelkező háztartások száma.”

A forgalom:
„A 2020–21-es Covid-járvány után jelentősen csökkent a budapesti közösségi közlekedés utasforgalma, ami az azóta tapasztalható pozitív trend ellenére sem érte el a 2019-es szintet.”
Itt is kétfélé dologgal állunk szemben:
„Míg a közúti forgalom már 2021-ben „visszarendeződött” a Covid előtti szintre, a közösségi közlekedés utasforgalma 80% körül stagnált; 2023-ban 10%-kal nőtt összességében az előző évihez mérten.”

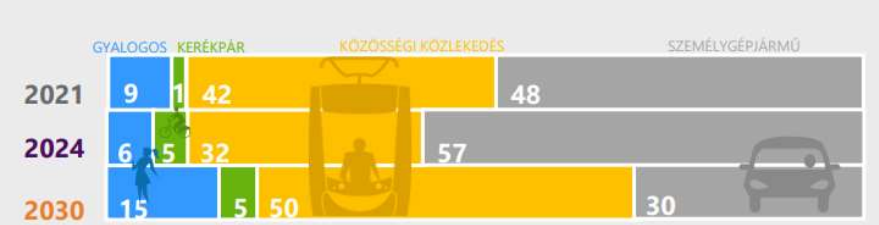
Közlekedési munkamegosztás (ezt nevezik modal splitnek – RM) **utazásszám** alapon:



Jelentése: 2024-ben az összes utas 35%-a ment személyautóval és 41%-a villamossal, busszal, trolival és metróval, tehát közösségi közlekedési eszközzel. De szeretnék elérni, hogy 2030-ban már csak 20% menjen személyautóval, miközben az a szám az előző 3 év alatt semmit sem változott. Az elképzelt 50%-os közösségi közlekedési arány szinte érthetetlen, látva a lakossági ellenállást, amely az egyéni közlekedés visszaszorítási próbálkozásait követi.

Sőt megállapítja ő is, hogy a „a fenntartható közlekedési módokon belül a közösségi közlekedés visszaesése is tetten érhető.”

Közlekedési munkamegosztás (ezt nevezik modal splitnek – RM) **utaskilométer** alapon:



Az elv ugyanaz, csak a mértékegység más.

2024-ben tarolt 57%-kal tarolt a személyautós közlekedés. Látható, hogy szándékoznak ezen drasztikusan változtatni – közel a felére - már 2030-ra.

„Az utazási teljesítmény alapon vizsgált mutató értékei alapján távolodunk a célkitűzésünktől, pedig utazásszámalapon közelebb jutottunk hozzá a bázisértékhez képest – ennek oka főként a személygépkocsival megtett utazások átlagos hosszának növekedése”

A közlekedésre használt energia csökkentése (MJ/km)

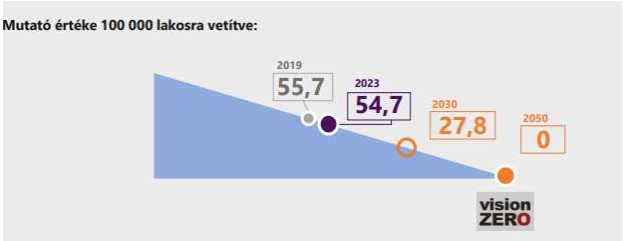


Ehhez a gépjármű állomány cseréjét és **a járművek kihasználtságának lényeges növelését** tervezi.

A levegőszennyeződés csökkentése

„A szálló por PM2,5 apró részecskéi bejuthatnak a légutakba, emiatt komoly egészségi kockázatot jelenthetnek. A szennyezett levegőnek való hosszú távú kitettség csökkenti a várható élettartamot és az egészségben eltöltött életévek számát. A közlekedéseredetű PM2,5-kibocsátás eredői a járművek kipufogógáza (amelynek koncentrációja a torlódásokkal növekszik), a gumiabroncsok és fékek, valamint az útfelületek kopása és a porfelverődés. A közlekedési eredetű levegőszennyezés elsősorban a forgalom volumenének csökkentésével és a közlekedési energiafelhasználás fajlagos hatékonyságának növelésével javítható.”

A közlekedésbiztonság javítása, a 100.000 lakosra jutó súlyos sérültek számának csökkentése



„Az előző évtizedéhez mérten kevesebb az események száma, de ezen belül a súlyos sérüléssel járó események aránya és száma is növekszik. A sérültek számában elért csökkenést jellemzően a könnyen sérült személyek számának csökkenése okozza.”

Mint előbb, de a halálos balesetek estére:



A nagy kérdés:

Nem kellen már végre különbséget tenni az állandó növekedés és a fejlesztés fogalma között?

Nem kellene már végre a főváros növelésével leállni? Nem kellene az ország fővárosát magához az országhoz szabni, illeszteni?

Miként?

A fejlesztési pénzek erős visszafogásával, a fővárosi üzemek, gyárak vidékre telepítésével.

Az USA gyárait korábban Kínába, Dél-Koreába, Japánba száműzték, mert ott olcsóbb volt a termeltetés.

Majd ma próbálják megfordítani a folyamatot, visszavinni ezeket az USA-ba, hogy a korábbi téves döntés súlyos következményeit felszámolják.

Ha ez ott megy, miért ne mehetne ez Budapesten is?

Minél előbb az ország fejlesztési pénzét a főváros és a vidék között szigorúan a lélekszám arányában kell szétosztani, különben a vízfej, a rákos fekély jelleg velünk marad.

A vidék pénzét pedig egy fővárostól független vidéki tanácsra kell bízni, akik azt ugyanilyen elvek szerint tovább osztják tovább a megyékre.

Az európai városok célkitűzései és mutatói a modal split, azaz a közlekedési munkamegosztás alapján (láthatóan ez az elsőként, a legfontosabb mutatószám!):

VÁROSOK	ÁLTALÁNOS ÖSSZEHASONLÍTÓ ADATOK				MODAL SPLIT		
	LAKOSSÁGSZÁM [FŐ; 2023]	TERÜLET [KM²]	UTAZÁSSZÁM [FŐ/ÉV]	MOTORIZÁCIÓ SZGJ./1000 LAKOS	ÉRTELMEZÉS / LEÍRÁS	IDŐTÁV	CÉLÉRTÉK
Budapest	1 686 222	525	727	423	BMT modal split cél: a szgj.-utazások részarányának 20%-ra csökkentése	2030	max. 20%
Bécs	1 917 528	415	381	370	személygépjármű-utazások részaránya	2025	max. 20%
Frankfurt	784 664	248	164	397	fenntartható közlekedési módok részaránya	2030	min. 65%
Ljubljana	296 228	164	199	572	fenntartható közlekedési módok aránya	2027	67%
Milánó	1 236 837	182	158	577	személygépjármű-utazások részaránya	2030	-8% 2024-hez mérten
Róma	2 318 895	1 285	436	693	személygépjármű-utazások részarányának csökkentése; aktív mobilitás részarányának növelése	2035 2030	max. 71,9% (2019: 80,2%) min. 14,5% (2019: 10,5%)
Stockholm	988 943	188	341	195	motorizált közlekedésen belül a tömegközlekedés részesedése csúcsórában; csúcsórában a kerékpárral megtett utazások aránya	2030	min. 80% min. 15%
Tallinn	447 032	159	257	Nincs adat (országos: 524)	fenntartható közlekedési módok részaránya	2025 2035	min. 50% min. 70%
Varsó	1 861 644	517	452	765	személygépjármű-utazások részaránya	2030 2040	max. 63% max. 50% (2019: 72%)

A tendencia nagyon egyértelmű: mindegyik városban drasztikusan csökkenteni akarják a személyautós közlekedést. Feltűnő a nagy egyetértés ebben a mutatószámban! Szeged vezetése, mintha nagyon tartana az esetleges emiatti szavazatvesztéstől.

A további mutatók:

VÁROSOK	FORGALOM						BIZTONSÁG			
	INDIKÁTOR	CÉL	INDIKÁTOR	CÉL	INDIKÁTOR	CÉL	INDIKÁTOR	CÉL	INDIKÁTOR	CÉL
BUDAPEST	torlódások csökkentése	2030: -30%	kerékpárforgalmi főhálózat kiépítése	2030: min. 512 km	közösségi közlekedés zavarának csökkentése	2030: Max: 0,5%	közúti eseményekből származó sérülések és halálesetek száma	VisionZero: 2030: 50% 2050: 0		
BÉCS	a településhatárt átlépő forgalom csökkentése	2030: -50%	motorizációs szint csökkentése	2030: 250 szgj./100 lakos			közlekedési eseményekkel összefüggő halálos áldozat	VisionZero: 2025: 0 fő		
FRANKFURT	fenntartható közlekedési mód elérése	2030: max. 5 perc gyaloglással					közúti eseményekből származó súlyos sérülések és halálesetek száma	2035: -60% 2050: 0 fő		
LJUBLJANA	a városközpont tömegközlekedéssel a lakosság 49%-a számára gyorsan elérhető legyen	2030: max. 30 perc	kerékpárutak hosszának növelése; jelenleg 230 km	folyamatosan növekedjen			közúti eseményekből származó sérülések és halálesetek száma	VisionZero: 2030: 50% 2050: 0		
MILÁNÓ	1000 főre jutó járművek csökkentése	2019–2024: -11%	forgalomnagyság csökkentése	2030: -25%	közösségi közlekedéssel kiszolgált lakosság	2030: +142%				
RÓMA	átlagos munkanapon a közösségi közlekedési utazások száma	2 081 498 utazás/nap	átlagos munkanapon az elővárosi vasúti közlekedési utazások száma	339 334 utazás/nap	ZeroEmission-zóna dugódíjjal, beléptetőkapukkal a belváros körül	2025-2030 bevezetésre kerül	közúti eseményekből származó sérülések és halálesetek száma 2019-hez képest	VisionZero: 2030: 50% 2050: 0		
STOCKHOLM	expresszbuszok átlagsebessége a belvárosban	2030: min. 20 km/h	átmenő forgalom csökkentése a belvárosban	2030: a teljes forgalom max. 5%-a	parkolóhelyek telítettsége	2030: max. 85%				
TALLINN	központok közötti utazási idő	2035: max. 20 perc					sérüléssel járó közúti közlekedési eseménnyel összefüggő halálos áldozat	VisionZero: 2035: 0 fő		
VARSÓ							gyalog és kerékpárral közlekedők által elszenvedett sérüléses események száma 100.000 főre vetítve	2030: 40,1 2040: 10,0 (2021: 80,1)	közlekedési események halálos áldozatainak száma 100.000 főre vetítve (2021: 3,5)	2030: 1,8 2040: 0,4

Fontos figyelni az indikátorok oszlopainak fogalmaira, mint a fő célokra!

Mit akarnak az egyes városok konkrétabban? Az egyedi szempontokat pirosítással emeltem ki.

Bécs

„„Enabling mobility without car ownership”=” Mobilitás lehetővé tétele **autótulajdon nélkül**”

„**Modal split** cél: az utazások legfeljebb 20%-a történjen személyautóval (ez 2020-ban 28% volt);
a fenntartható közlekedési módok részaránya: (tömegközlekedés, kerékpár, gyaloglás) 80%.
Motorizáció: az autók száma 1000 lakosra vetítve jelenleg 381, a cél a csökkentés.
Új építésű utaknál a gyaloglás, kerékpározás és tömegközlekedés számára biztosított terület: a cél ezek növelése.
Kerékpár- és gyalogutak: a cél a minőség és a hozzáférhetőség javítása.
Tömegközlekedési csomópontok: a cél a fejlesztésük és az akadálymentesítésük.
Új lakóövezetek tömegközlekedéssel való ellátása: a cél az optimális szolgáltatás biztosítása.
Közlekedésbiztonság: a cél a VisionZero, azaz a nulla halálos közlekedési esemény.
Akadálymentesítés: a cél a teljesen akadálymentes közlekedési rendszer.”
Utcai felületek jobb megosztása: 2020-ban az utcai felületek 65%-a szolgálta ki a motorizált forgalmat, holott annak csak 28%-os volt a részaránya.
Iskolába menet a 6–14 éves korosztály 87%-a fenntartható módon utazik, ennek megfelelően cél az iskola környékén biztonságos környezet kialakítása.
2025-re a lakók 50%-a találjon az otthonától **500 méteren belül autómegosztó szolgáltatást**, míg 40%-uk 300 méteren **belül közösségi kerékpárállomást**.
Az 100 lakosra jutó személyautószám csökkenjen le 250 alá 2030-ig!” Most 370 személyautó/1000 fő az értéke.”
„**A 15-perces város koncepció** jegyében az utcák újratervezésével.”

Varsó:
Modal split: a személygépkocsival és a tömegközlekedéssel megtett utak aránya Varsóban: jelenleg 72/28; 2030-ra 63/37; 2040-re 50/50.

Milánó:
• A motoriációs szint 2003-ban: 6,25 szgk./10 fő volt, ez 2013-ban 5,18-ra csökkent.
• 2013–2015 között a 30-as zónák nagysága négyzetméterben mérve 345.260-ról, 756 ezerre nőtt.
• 2013–2015 között a gyalogoszónák nagysága négyzetméterben mérve 357.402-ről 612.847-re nőtt.
• 2013–2015 között a kerékpáros hálózat km-ben mérve 166-ról, 200-ra nőtt.
• A közösségi kerékpár (BikeMi) éves használata 2013–2015 között 3 millió km-ről több mint 5 millió km-re nőtt, míg a kölcsönzések éves száma 1,8 millióról 3 millióra emelkedett.

• 2012 óta a belvárosban napi 5 € behajtási díj fizetése szükséges hétköznapokon.
Ennek eredményeként az érintett területen:

- 29,2%-kal csökkent a forgalom (40.000-rel kevesebb jármű lép be a területre);
- 26%-kal kevesebb a sérüléssel járó közúti közlekedési esemény;

- emelkedett a közösségi közlekedés átlagsebessége (9–10 óra között: autóbusz: +2%, villamos: +2,2%; 18–9 óra között: autóbusz: +5,9%, villamos: 4,4%);
- csökkent a parkolóhelyek foglaltsága: 10%-kal több szabad hely;
- 49%-kal kevesebb szennyező jármű (2400-zal kevesebb naponta);
- 6,1%-kal több tiszta jármű (a teljes városi járművek esetében 9,6%-ról 16,6% részarányra emelkedett);
- jobb levegőminőség: total PM10: -18%; CO2 : -35% stb.;
- kevesebb feketeszén: 28–52% közötti csökkentés

Tallin:

Kitűzött célok 2035-ig:

1. Modal split: a fenntartható közlekedési módok részaránya a napi utazásokban: 2025-re legalább 50%, 2035-re legalább 70% legyen.
2. Klíma: a közlekedésből származó üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése legalább 2007-es érték 40%-ára; 2025-re 550.000 tonna CO2 évente; 2030-ra 390.000 tonna CO2 évente.
3. Biztonság: 0 közúti sérüléssel járó közúti közlekedési eseménnyel összefüggő halálos áldozat.
4. **Forgalom: a központok közötti utazási idő tömegközlekedéssel: maximum 20 perc.**
5. Hozzáférhetőség: járdák, közösségi közlekedési megállók, kerékpáros hálózat hozzáférhetővé tétele mindenki számára, továbbá **az iskolások 90%-a képes legyen az önálló utazásra**.

Stockholm:

- Modal split cél: a motorizált közlekedés 80%-át 2030-ig a közösségi közlekedés kell hogy adja. 2030-ra a helyi utazások (vagyis a belvárosban, a déli vagy a nyugati külvárosban kezdődő és ott végződő utazások) gyalogosan megtett útjainak aránya egy naptári napon belül legalább 60 százalék lesz a belvárosban, 50 százalék a külvárosokban.
- A kötöttpályás közösségi közlekedés átlagsebessége 20 km/h lesz 2030-ra (megállókat is beleértve).
- **A mai parkolóhelyeknek csak a 85%-a marad meg 2030-ra.**

Forgalom:

- Az átmenő forgalom 2030-ra nem haladja meg a belvárosi úthálózat teljes forgalmának 5 százalékát.
- A város útjain és utcáin a csúcsidőben személygépkocsival vagy tehergépkocsival megtett teljes távolság 2030-ig nem haladja meg a 2008-as szintet.
- 2030-ra legalább 80 százalékos lesz azoknak a lakosoknak az aránya, akik úgy érzik, hogy a közlekedés nem okoz komoly problémát a helyi kerületükben.

Hozzáférhetőség:

- Az úthálózat hozzáférhetőségének javítása a nagy kapacitású közlekedési eszközök sebességének növelésével és az utazási idő megbízhatóságának fokozásával valamennyi úthasználó számára.

Frankfurt

- Modal split cél: 2030-ra a fenntartható közlekedési módok (gyaloglás, kerékpározás, busz és vasút) aránya Frankfurt–RajnaMajna régióban 65%-ra emelkedik.

- Klímacél: a hesseni tartományi kormány célja, hogy a 1990-es szinthez képest 2025-ig 40%-kal csökkentse az üvegházhatású gázok kibocsátását Hessen tartományban, míg 2030-ra a Frankfurt–Rhein-Main régióban 55%-kal kell csökkenteni

Róma
• Integrált közlekedés
• Multimodalitás és a személyautók számának csökkenése
• Közlekedésbiztonság növelése
• Megosztott mobilitás arányának növekedése
• Kevesebb torlódás és szennyezés
• Városi járműflotta megújítása
• +45 kilométer metró és vasút
• +10 kilométer libegő
• +58 kilométer villamos
• +185 megálló
• ZeroEmision-zóna bevezetése 2025–2030-ig – **dugódíjjal, beléptetőkapukkal a belváros körül**, új P+R területek
• Ingyenes parkolási lehetőségek szűkítése
• Modal split: a fenntartható közlekedési módok 37%-ról 52%-ra növelése

Gdansk
- 2040-re a közösségi közlekedés használata 50%-kal, a gyaloglás és a kerékpározás aránya 20%-kal növekedjen.
- A sérüléssel járó közúti közlekedési események számát 50%-kal,
- a közlekedésből származó károsanyag-kibocsátást 40%-kal csökkentenék.
- a közlekedéshez kapcsolódó költségek optimalizálása

https://bkk.hu/rolunk/strategiank/budapesti-mobilitasi-terv/monitoring-es-ertekelesi-rendszer/
https://bkk.hu/downloads/32854/

Egy kisvárosi próbálkozás az autósok megfékezésére, az ottlakókhoz igazítására:
„A gyorshajtás nem csak Magyarországon szerepel a vezető baleseti okok között. Az Egyesült Államokban körülbelül minden harmadik halálos kimenetelű baleset legalább részben gyorshajtás miatt történik, így a sebességhatárok betartatása az óceánin túl is fontos szempont. A Montgomery Township nevű település azonban nem elégszik meg holmi fekvőrendőrrel vagy sebességmérő kamerával."
„A Pennsylvania államban található 25 ezer fős kisváros Grays Lane nevű utcája hosszú ideje a gyorshajtók játszótere. Az útszakasz két - egyébként később találkozó - főútvonalat köt össze egymással, így sok utazó egyszerűen erre rövidíti le az utat. Ez önmagában még nem is lenne túl nagy gond, csakhogy közülük **sokan nem foglalkoznak azzal, hogy lakott területen haladnak keresztül.**
A város most egy egészen új módszert talált ki arra, hogy lassításra bírja a gyorshajtókat. Íme:
https://6abc.com/post/montgomery-township-residents-perplexed-new-traffic-pattern-grays-lane/16100130/





„Bár az útszakasz első látásra egy részeg útfestő brigád művének is tűnhet, valójában tudatos tervezés eredménye. Az ötletgazdák azt remélik, hogy a kanyargós sávok miatt az erre haladók csökkentik majd a sebességüket. Bár jelenleg az autósokat semmi sem kényszeríti rá, hogy kövessék a hullámzó vonalakat, ez nem marad sokáig így. Hamarosan műanyag terelőelemeket telepítenek a sávok mellé.”
https://totalcar.hu/magazin/hirek/2025/04/02/reszeg-utfestok-nem-uj-sebessegkorlatozasi-modszer-/?utm_source=index.hu&utm_medium=link&utm_campaign=doboz

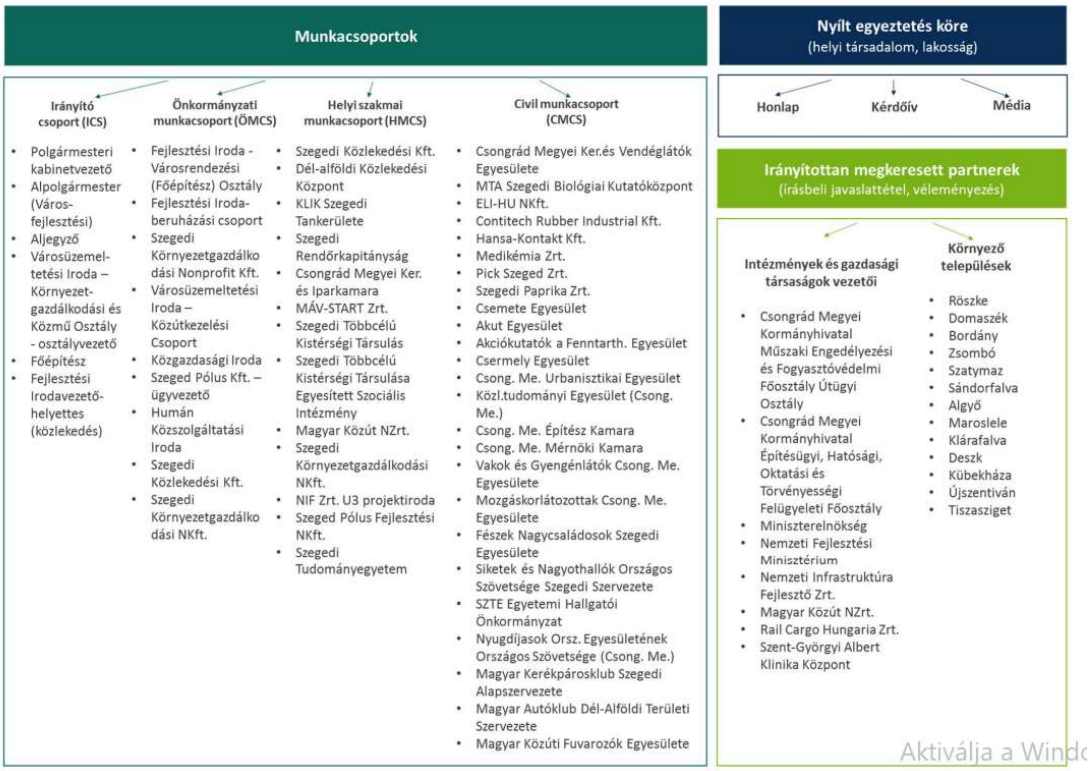
A fentiekből látható, hogy a világ nagy része lényegében azonos elveket követ. Szegeden sem kellene ezek helyett valami teljesen mást kitalálni, hanem „csak” átvenni a legjobbakat.

Tudom, hogy Szegedre is készült 2017-ben Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP), mely itt el is érhető:
file:///D:/Users/User/Let%C3%B6lt%C3%A9sek/350_2017_0922_kgy_hat_melleklete%20(2).pdf

E terv rövid távon 2023-ig, míg hosszú távon 2030-ig határozott meg feladatokat, tehát lassan lejár, esetleg ráférne a frissítés is! Hiszen azóta épül a kínai autógyár, megépült az ELI, egészen új városrész alakul ki körülöttük új infrastruktúrával. A fizetős parkolóhelyek is nagyobb területen léteznek már.

A szegedi ugyanazon az Európai Unió meghatározású alapelvek, szempontok szerint készült, mint a fővárosi, ezért köztük nagy a hasonlóság.

Itt is nagyon sok szervezet beleszólhatott, plusz a lakosság is, sokan nem is sejtik, hogy milyen sokan, ezért kár lenne a munkájukat eldobni:



Látható pl. az, hogy érdemes lenne a 24. oldali ún. Összefoglaló értékelést, mert az idő eljárhatott felette.

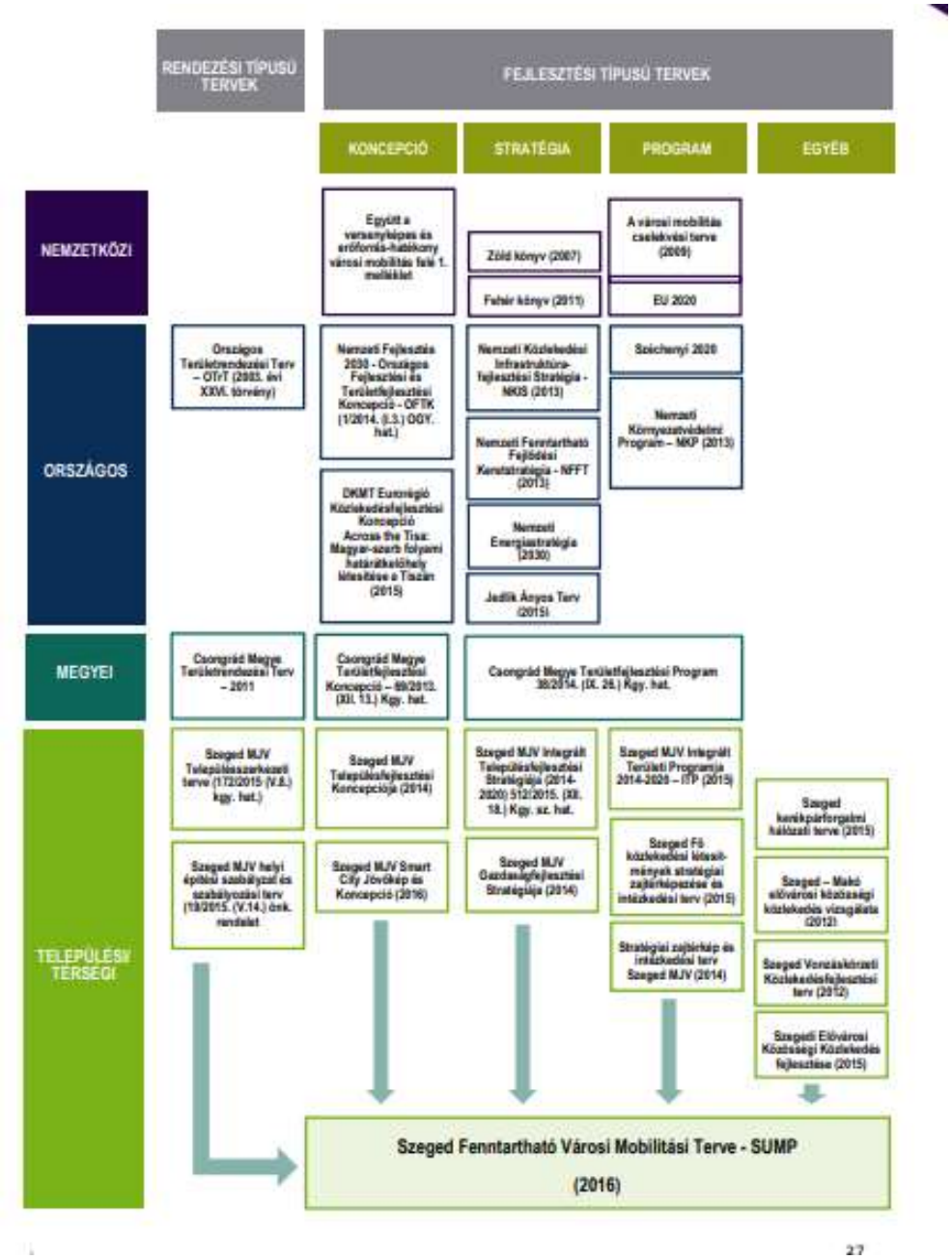
Minden szinten nagyon nagyszámú terv, stratégia készült, csak a betartásukkal van nagy baj. Valószínűen sok köztük az átfedés, az ismétlés, az ollózás.

Ha elkészülnek bekerülnek egy fiókba, utána sorsuk a feledés.

Nem derül ki, hogy a szegedi városvezetés törekszik-e a modal split megváltoztatására, azaz a személyautózás elvtelen kiszolgálása HELYETT, a személyautós mobilizáció visszaszorítására! Így az sem, hogy ezért mit szándékozik tenni, miként akarja tovább szaporítani a a síkvidéki városban a kerékpárok, és a rollerek számát, mind a hagyományos, mind az elektromos formában.

Jó lenne látni, hogy miként él a város azzal a különleges esettel, hogy az elektromos közlekedés egyik fellegvára lesz. Meg fog-e ez látszani az elektromos buszok terjedésében?

Van itt terv bőven, minden formában, de minek?



A 77. oldalon nagyon hiányosan tárgyalja a dokumentum az SZKT pénzügyi helyzetét. Lényegében féloldalasan, mert csak a bevételekre ad adatokat, míg a kiadásokra nem.

Csak azt jegyzi meg, hogy
„… a kapcsolódó üzemeltetési, karbantartási, fenntartási és pótlási (felújítási) költségeivel is számolni szükséges.” Ez azonban sajnos elmaradt.

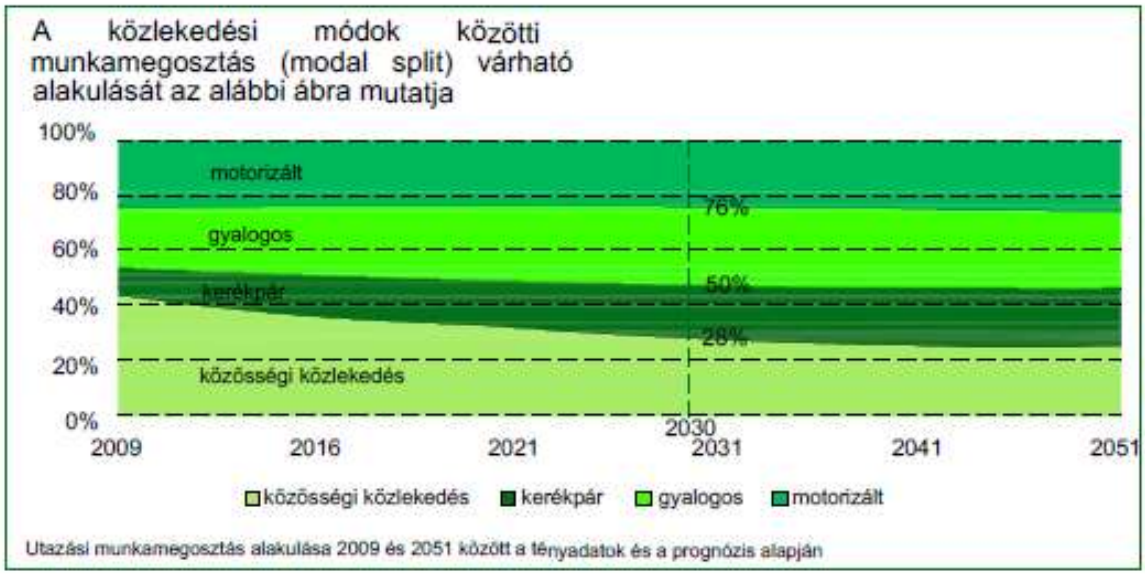
Illetve:
„Az értékcsökkenési leírás összege 2011-ről 2015- re a megvalósult fejlesztések miatt megduplázódott.” Erre egyébként a fejlesztések ellenzői még idejében rámutattak, csak akkor ezt LESÖPÖRTÉK. A tram-trainnak is magas lehet az amortizációja. Csak erről sem illik beszélni.

Nagyon fontos tény (a 78. oldalon):

„A közszolgáltatási tevékenység üzemi eredménye a 2013-as üzleti évtől eltekintve valamennyi vizsgált évben negatív volt.

Furcsa és érthetetlen, hogy miközben a rövid Horváth M. utca egyik végén, az Arany j. utcán tönkrement, és bezárt, az emeletes parkolóház, az utca másik végére, a Széchenyi tér itteni sarkára mélygarázst terveznek. Többek között a talajvízbe, mivel közel van a Tiszához. Hagy vonzza az csak a belvárosba rendületlenül az autós forgalmat! mi mindennel mennek itt is szembe?

A szegedi modal split:
(általam módosított rajz)



A 2030-as vonal metszésponti koordinátái: 26, 50, 76. Így a különbségük rendre:

közösségi közlekedés:	26%, ugyanez Bp-re:	50%
kerékpárral közlekedés:	50-26=**24%**	10%
gyalogos mozgása:	76-50=26%	20%
személyautós közlekedés:	100-76=24%	20%
	100 %	100%

A nagy különbséget részben magyarázzák a kisebb távok, a célok közelebbi léte a közlekedési arányaiban. A szomorú az, hogy a 2030-2050 közti időszakban nem tervezik a további változást.

file:///D:/Users/User/Let%C3%B6lt%C3%A9sek/350_2017_0922_kgy_hat_melleklete%20(2).pdf

Ebben is meghatároztak indikátorokat a folyamat számszerű követése céljából, amint az elő volt írva, de egyetlen egy olyan elemzésről sem tudok, amely a dokumentáció elkészülte után készült volna, mellyel tényleg látható lett volna az előrehaladás vagy lemaradás. A dokumentáció frissítéséről sem tudok!
Így viszont ennek semmi értelme!

A közlekedéstől felszabadult területek újraosztására jó példa a fővárosi Liszt Ferenc tér, melyet felújítása után a napjainkban adtak át.

Kezdetben volt egy nagykővel burkolt utca az akkori forgalommal, kevés fával és még kevesebb növénnyel, Gyár utca korabeli névvel):



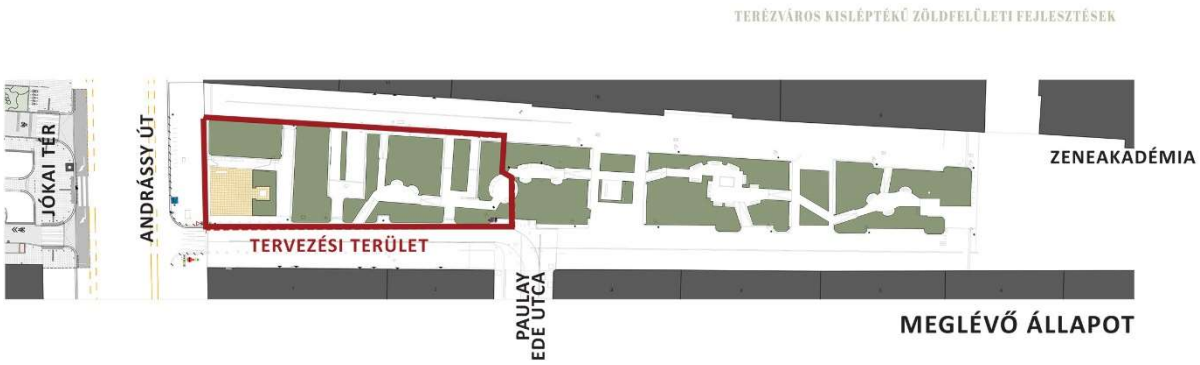


https://kepeslapmuzeum.hobbipark.hu/pest/budapest-gyar-utca-wodianer-albert-baro-haza/
https://egykor.hu/budapest-vi--kerulet/gyar-utca/1553#&gid=7&pid=1

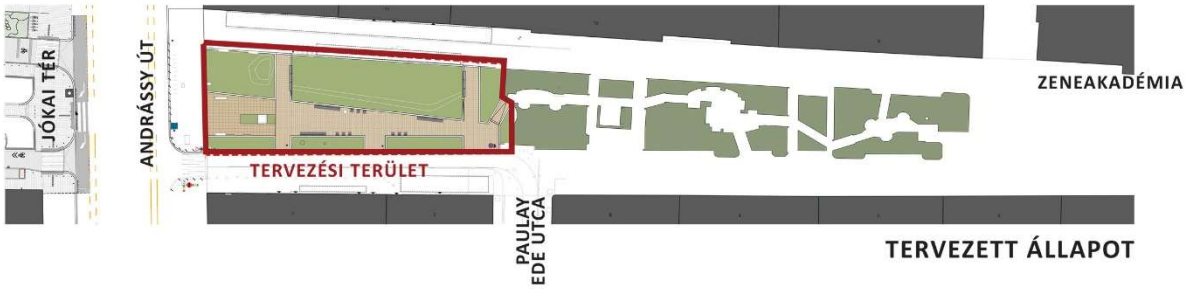


https://6.kerulet.ittlakunk.hu/utcak-terek/160907/liszt-ferenc-ter-100-evvel-ezelott#google_vignette

Ma pedig ilyen, miután a tér egy kis részét műbe vették **(ez minta Szegednek a kis beavatkozások csodájára is!):**
https://www.youtube.com/watch?v=Kz1q2fg3a9k



Az átszabás helye, a jobb élhetőség jegyében:



MEGLÉVŐ ZÖLDFELÜLET A TERVEZÉSI TERÜLETEN BELÜL:	609 m2
TERVEZETT ZÖLDFELÜLET A TERVEZÉSI TERÜLETEN BELÜL:	661 m2

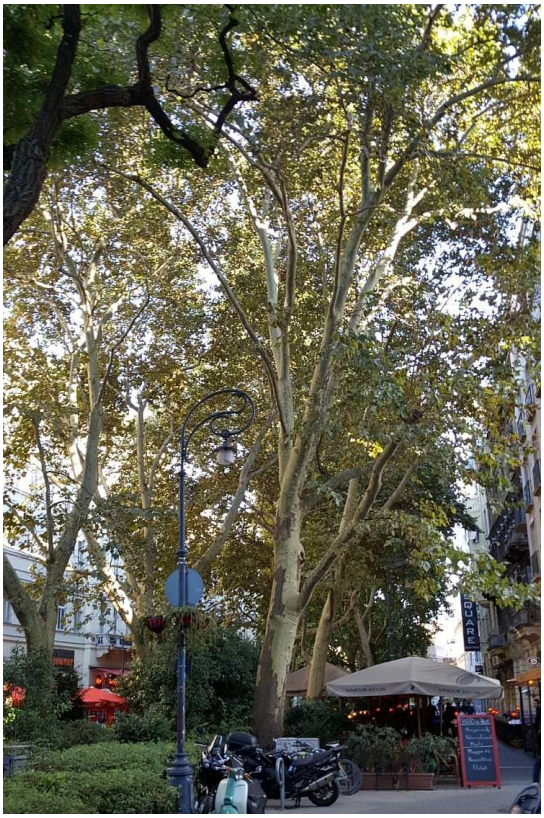
megbízó: Budapest Főváros VI. kerület Terézváros Önkormányzata tervező: léptékterv 5

Egy tizeddel növekedett a zöld felület, új fákat ültettek a rövid szakaszra, új ivókutat helyeztek el! A rövid szakaszra „… 8 új fa, 120 cserje, több, mint 2000 évelő és díszfüvek, valamint hagymások kerülnek telepítésre.”
https://enbudapestem.hu/2024/07/19/megujul-a-liszt-ferenc-ter-is-ime-a-tervek





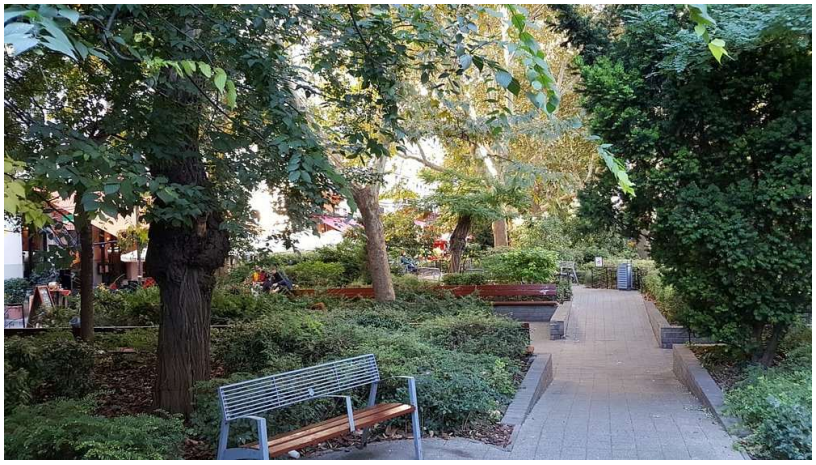



ERALDO


UNICUM


HOOTERS







https://www.tripadvisor.com/Attraction_Review-g274887-d1482748-Reviews-Liszt_Ferenc_Square-Budapest_Central_Hungary.html#/media/1482748/?albumid=-160&type=ALL_INCLUDING_RESTRICTED&category=-160







Lehet egy tér ennyire is „zöld”, azaz virágos, fás, Szegeden ez miért elképzelhetetlen a Kárász utcán és a Klauzál téren?

Hiányoznak itt bárkinek is az ostoba napvitorlák!

5 percig legyünk normálisak, hogy észrevegyük a koncepcionálisan elszúrt sétáló utcánkat és az egyik főterünket!

Mennyivel jobb nézni a zöld füvet nagy felületen, mint a német eredetű téglát.

Itt nem kell eltávolítani a fákat a homlokzatokat láthatósága miatt?

https://www.youtube.com/watch?v=Kz1q2fg3a9k
https://terezvaros.hu/hirek/visszaternek-a-szinek-a-liszt-ferenc-terre

https://welovebudapest.com/cikk/2025/04/03/liszt-ferenc-ter-atalakitas-2025/?utm_source=index.hu&utm_medium=link&utm_campaign=doboz

A kéréseim:

1. A közlekedési eszközök kiválasztásakor nagyon figyeljenek a járművek fenntartási és üzemeltetési költségeire. Hiszen erre nem szólnak a pályázatok, viszont utána minden évben súlyos terhei a városi költségvetésnek.
2. Rengeteg értelmetlen terv, koncepció van, keletkezett már Szegeden. Újabbak semmiképpen sem kellenek már. Minden ki van már találva. Végre meg kellene kezdeni a végrehajtást.
3. **Az apró lépések rendkívül fontosak. Fásítsuk be minden előtt a Klauzál teret!**

Szeged, 2025. IV. 8.