

# Fenntartható mobilitás, városrehabilitáció és kommunikáció, mint egymást támogató tevékenységek

## Sustainable mobility, urban regeneration and communication as mutually supportive activities

NAGY Sándor<sup>1</sup>

alpolgármester, Szeged MJV Önkormányzata,  
6720 Szeged, Széchenyi tér 10-11. +3662564214, [nagy.sandor@szeged.hu](mailto:nagy.sandor@szeged.hu), [www.szegedvaros.hu](http://www.szegedvaros.hu)

### Abstract

*Promoting sustainable transport modes is a key objective for most European cities. "Incomprehensible" changes often create conflicts, but this can be mitigated if development is consciously integrated into an urban regeneration process and supported by strong communication. Using the example of the Oskola Street development in Szeged, we show how the professional decisions behind complex developments can be presented to the public through 3D visualisation and detailed information transfer.*

**Keywords:** mobility, city regeneration, sustainability, awareness raising

### Kivonat

*A fenntartható közlekedési módok támogatása alapvető cél a legtöbb európai város számára. A sokszor „érthetetlen” változások konfliktusokat szülnek, de ez mérsékelhető ha a fejlesztés tudatosan egy városrehabilitációs folyamatba épül be és erős kommunikációval támogatjuk. A szegedi Oskola utcai fejlesztés példáján mutatjuk be, hogy a komplex fejlesztések mögötti szakmai döntések hogyan prezentálhatók a lakosság felé a 3D-s vizualizációval és részletes információ átadással.*

**Kulcsszavak:** mobilitás, városrehabilitáció, fenntarthatóság, szemléletformálás

A jelentős közlekedési beruházások, amennyiben városi közegben zajlanak, és a közterület használatának megváltozásával járnak, sok esetben váltanak ki lakossági ellenállást. Ez még abban az esetben is megtörténik, ha a változás igazolhatóan és láthatóan hasznos, mivel a megszokottól való eltérés, a feladat, hogy új szokásokat kell kialakítani ellenérzéseket kelt. És különösen igaz, ha a változás nem magától értetődő, és egyes érdekcsoportok úgy érzékelik, hogy az átalakítás vesztesévé válnak. (Ez nem kell, hogy ténylegesen is igaz legyen, elég, ha a percepció szintjén áll fenn ez a tudat.)

Ugyanakkor a fenntartható közlekedési módok preferálása, illetve tágabb értelemben a városoknak a klímaváltozással szembeni ellenállóképességének a javítása, a klímaváltozás hatásainak mérséklése pont olyan beavatkozásokat igényelnek, amik jelentős változást eredményeznek a közterület használatában, és így sokaknak kell pl. a megszokottól eltérő közlekedési szokásokat kialakítani.

A szegedi Oskola utcában egy ilyen projekt fejeződik be a napokban, ami egy egyszerű közlekedésbiztonsági projektből fejlődött komplex városrehabilitációvá, aminek a fenntarthatóságot szolgáló számos intézkedése nem magától értetődő, és így könnyen épülhetett fel ezekkel szemben lakossági ellenállás. A projekt előkészítésétől a kommunikációig így körültekintően kellett a projekt indokoltságát megalapozni, és felkészülni arra, hogy minden részlet mögött legyen szakmai érv, és a várható eredmény gyorsan megérthető és befogadható is legyen.

## 1. KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁK AZ OSKOLA UTCÁBAN

Az utcán halad át Magyarország egyik legforgalmasabb kerékpárútja, aminek a kiosztása évtizedekkel ezelőtt alakult ki: egyik oldalon vezetett, kétirányú kerékpárút szolgálja a bicikliseket. A szakma ezt a forgalomtechnikai megoldást ma 11-szer veszélyesebbnek tartja az irányhelyes megoldásnál, és ezt az Oskola utca is igazolta, hiszen mind a két végén baleseti gócok alakultak ki.[1]



1. ábra. Az Oskola utca a beruházás előtt (szeged.hu)

A városban 1994. és 2018. között 5%-ról 17%-ra nőtt a kerékpáros forgalom[2], így a baleseti kockázatok mérséklése jelentős társadalmi támogatottságot nyert, az utca átalakítását két kerékpáros tüntetés is szorgalmazta, miközben az illetékes bizottság kétszer is elvetette az átalakítást, noha azt a meglévő szegélyek között, burkolati jelekkel és táblázással is meg lehetett volna oldani.

Túl a közlekedésbiztonsági megfontolásokon, az utca, és északi folytatása, a Stefánia a délutáni időszakban rendszeresen torlódások helyszíne, mivel a szegedi és az újszegedi oldalt a Tiszán keresztül összekötő Belvárosi hídra ezeken az utcákon jut el az autósok nagy része. Ez a Stefánián a város egyik jelentős trolibusz vonalán (9/19-es) is kényszerű várakozásra ítéli az utasokat. Mivel a 2014-20-as időszakban Magyarország számára rendelkezésre álló forrásból jelentős fenntartható közlekedési fejlesztések voltak tervezhetők, ezért az a döntés született, hogy a Belvárosi híd szegedi hídfőjét és környezetét komplexen kell megvizsgálni, amivel szemben a város részéről az az előzetes elvárás volt, hogy

- garantálja a megnövekedett kerékpáros forgalom biztonságos lebonyolítását,
- tegye lehetővé a közösségi közlekedés előnyben részesítését,
- a Szeged és Újszeged közötti forgalom gyorsabb lebonyolítását.

## 2. TERVEZÉSI FOLYAMAT

A megrendelő koncepciója és a tervezési program számolt azzal, hogy a célok elérése érdekében olyan beavatkozásra van szükség, ami a környék forgalmi rendjébe jelentősen beavatkozik, ezért a változások hatását, a forgalom átertelődését más utcákra számítógéppel modellezték. Elkészült a hídfő új forgalmi rendjének előzetes lámpaprogramja, majd annak a működését szimuláló számítógépes modell is. Noha a modellek azt mutatták, hogy közlekedők 95%-a szempontjából kedvező változások várhatók, ezen a ponton látható volt, hogy a változások jelentős reakciót válthatnak ki, így tervezők a részletes GYIK-ban (Gyakran Ismételt Kérdésekben) foglalták össze az egyes beavatkozások szakmai indoklását.

- A projekttel párhuzamosan, ahhoz közvetlenül kapcsolódó területen még két projekt előkészítése zajlott:
- a Móra Ferenc Múzeum és a Vár (rom) rekonstrukciójának tervezése,
  - a Roosevelttér és Stefánia zöldterületi megújítása, városrehabilitációja.

Így tervezői oldalról (COWI/Trecon Kft) fogalmazódott meg a javaslat, hogy az eredetileg csak közlekedési fókuszú projekt bővíthető a városrehabilitáció irányába, ami a következő változásokat jelentené:

- a járda burkolatok aszfalt helyett a Belvárosban alkalmazott klinker téglával kerüljenek megvalósításra, a szegélyek, kiegészítők, utcabútorok szintén a korábbi belvárosi rehabilitációk minőségében, azok formatervezéséhez illeszkedően készüljenek,
- az Oskola utcában szűnjön meg a parkolás, kerüljön szélesítésre a járda, ami részben fák telepítésére adna lehetőséget, részben az utcában működő vendéglátó helyeknek kitelepülési területet.



2. ábra. A három projekt területi kapcsolódása (terkep2.szeged.eu a szerző kiegészítésével)

Bár a fentiek megvalósítása egyaránt tovább növelte a költségeket és a projektet potenciálisan bírálók számát, de mivel nagyon jelentős minőségi fejlesztést, és a környező projektekhez nagyon erős kapcsolódásokat tett lehetővé, a tervezés ebbe az irányba folyt tovább. Ugyanakkor a projekt bővítése a városrehabilitáció irányába természetesen potenciálisan támogatókat is jelent a beruházás szempontjából, hiszen a belvárosok gyalogos forgalmának növelése jó az ottani kereskedők, vendéglátósok és persze a vásárlók és vendégek számára is.

A kerékpáros projektekben az uniós források felhasználása több feltételhez is kötött, így a terveket jóváhagyta az illetékes minisztérium tervsűrűje, és maximális támogatásáról biztosította a Kerékpárosklub is. Ennek ellenére látható volt, hogy a sok változás váratlanságával, néhány veszteséssel, azzal, hogy egy kb. egy éves építési munka folyamatos nehézségeket jelent majd a Belváros közlekedésében, ellenkezést fog kiváltani. Ezért a projekt indítása előtt kommunikációs terv készült, és ez alapján, a Creative Elephant Studio (kreatív vezető Szerdahelyi Mátyás) komplex kommunikációs csomagjával indult el a projekt.

### 3. A KOMMUNIKÁCIÓ FOLYAMATA

A kommunikációs koncepció két fő eleme az volt, hogy

- biztosítani kell minden érdemi információ elérhetőségét, ami a projekt egyes rész megoldásai mögött áll,
- láthatóvá, bejárhatóvá kell tenni a létrejövő új városi korzót.

A kommunikáció előkészítésével megbízott cég ennek megfelelően feldolgozta a korábban a mérnökök által adott információkat, és további kutatásokat is végzett. Mivel a tervezett beavatkozások jelentős része nem csupán mobilitási jellegű, ezért szükség volt a további fenntarthatósági és városrehabilitációs elemek vizsgálatára, és arra, hogy ennek érthetősége is elérhető legyen.

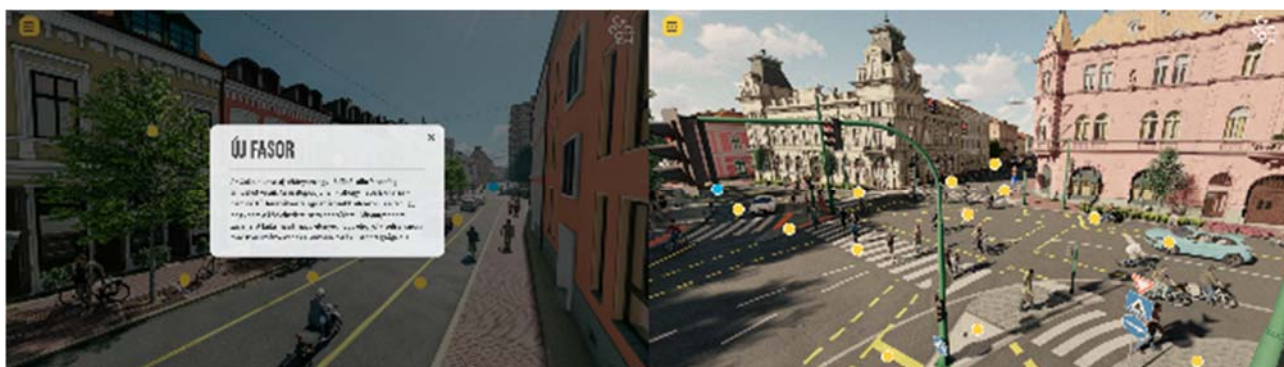


Ebben lehetett arra alapozni, hogy egy évvel korábban pont a várost érintő várható klimatikus hatásokról, és azok ellensúlyozásáról készült egy szemléletformáló weboldal, ami részben előrevetítette az elsivatagosodó Alföld és Szeged képét, részben egy optimista forgatókönyvet is figyelembe véve is ábrázolja a lehetséges jövőt. Az interaktív felületen minden színes pötty mögött valamilyen információ morzsa bújik meg, és ezt a bevált technikát lehetett tovább vinni az Oskola utcai projektnél is.



3. ábra. Disztópikus és utópisztikus jövőképek Szegedről (szegedvision.hu)

Így a tényleges munkaterület átadással egy időben megjelent a megujul.szeged.hu weboldal is, ami egyrészt minden mérnöki, forgalomszervezési információt tartalmazott hagyományos leírások formájában, de készült egy 3D-s, bejárható, forgatható vizualizáció is, ami terveket az átlag polgár számára is érthetően próbálja prezentálni.



4. ábra. Az Oskola utca és hídfő vizualizációja (megujul.szeged.hu)

A látványtervek kihelyezésre kerültek a munkaterület szélén, és a munkák előre haladtával egyéb akciók is felhívták a figyelmet a projekt céljára. (Pl. aszfalton megjelenő festések.)

Az információs dömpingnek feladata volt, hogy a projekt kapcsán megjelenő tévhitek elosztatását is lehetővé tegye, mivel minden beavatkozás, változás indoklása ott volt a honlapon. Ez arra is lehetőséget teremtett, hogy a közösségi médiában is megjelenjenek ezek az információk. Sajnos a Facebook és hasonló platformok még egy ilyen projekt esetében is komoly tévhit terjesztő potenciállal bírnak, így fontos volt, hogy a projekt támogatói (és szerencsére ilyenek is vannak) megalapozottan tudjanak válaszolni az on line térben zajló vitákban. A látványos vizualizáció a cicás videókkal zajló versenyben is előnyt jelentett, és még a projekt bírálói is a projektet magyarázó látványos ábrákat használták.

A projekt előre haladtával bővült az információk köre, és mikor a hídfőben már a végleges forgalmi rend került bevezetésre, elérhetővé vált az ezt magyarázó, az egyes közlekedési módokat használókat külön-külön is megszólító videó is. Mivel az Oskola utca Szeged egyik történelmi utcája, az egykori Déli várkapuhoz vezető, a Nagyárvíz előtt főutca szerepű utca, a hely múltja előtti tisztelgés is megjelent a weboldalon. Történész (Dr. Szalontai Csaba) és művészettörténész (Dr. Váraljai Anna) fotókkal, térképekkel gazdagon illusztrált írásai adnak helytörténeti háttérrel az utca rekonstrukciójához.

## 4. KÖVETKEZTETÉSEK

A közlekedésbiztonság javítása meghatározó eleme maradt a projektnek, és ezt számos további kisebb munka is szolgálta az akcióterületen: járdaszigetek építése, kerékpáros infrastruktúra fejlesztések. Azonban az eredeti projekt kiegészítésre került további közlekedési elemekkel, mint a közösségi közlekedés előnyben részesítése a Stefánián, a hídfő forgalmának átszervezése, továbbá a szomszédos, szintén „zöld” városrehabilitációkhoz való kapcsolás, illetve a projektbe bekerültek új, zöld elemek is. Ezek összességében egy szélesebb értelemben vett fenntarthatósági projektté alakították az Oskola utca – Stefánia rekonstrukcióját.

Ez egy tágabb kommunikációs teret is eredményezett, hiszen a projekt immár a város hosszú távú jövőképét több módon is szolgáló munkává vált. A jelentős, közel egymilliárd forintos beruházás hozzájárul:

- a mobilitási szokások fenntarthatóbbá tételéhez,
- a Belváros személygépjármű terhelésének a csökkentéséhez,
- az érintett területen a hősziget hatás csökkentéséhez,
- a Belváros revitalizációjához, a kiskereskedelmi létesítmények, vendéglátó helyek vonzóbbá tételéhez,
- az idegenforgalom növekedéshez a turisztikai célpontok (Móra Ferenc Múzeum, Fogadalmi Templom) összekötésével.



5. ábra. Az Oskola utca az átadás előtti napokban (a szerző felvétele)

A jövőképet a projekt szintjén látványosan ábrázoló, proaktív kommunikáció, az információk teljes körű közzététele lehetővé tette, hogy az egy éves munka során ne kelljen védekező pozícióból („egyszer majd jó lesz”) beszélni a beruházásról. Így büszkén vállalhatjuk, hogy Szeged megint egy fenntarthatóbb, zöldebb város lett, miközben az egymáshoz kapcsolódó projektnek köszönhetően egy történelmi városrésze is teljesen megújult.

## HIVATKOZÁSOK

- [1] Szeged kerékpárforgalmi hálózati terve, Szeged MJV Önkormányzata, 2015.
- [2] Mobilitási szokások háztartásfelvétel, Szeged MJV Önkormányzata, 2018.