

## Utcáink polgárosítása és humanizálása

Somfai András

ny. közlekedéstervező szakmérnök és szaküzemgazdász, Győr,  
tel.: +36-96/416-237; e-mail: somfai.andras@gmail.com

**Absztrakt:** A gépjárművekre és a forgalomtechnikára koncentráló közúti közlekedésfejlesztés mellett a 21. században végre Magyarországon is komplex humán-reál szemlélettel kell kezelni a belterületi utcáinkat és más közhasználatú területeinket. Oda kell figyelniük a vízelvezetés, a járdák, a közmű-szerelvények, a fasorok, a közvilágítás, stb. eddig megtúrt hiányosságaira, de a megkésve és lassan polgárosodó hazai társadalomnak a közterületek iránt felmerülő újabb igényeire is. Ez egyelőre és főleg a kerékpáros közlekedés izolálásának ill. a díszburkolatok építésének túl-igénylésében jelenik meg, de jönnek majd kérések-vágyak az utcabútorok, a közlétvány és az útüzemeltetés, stb. terén is. Ehhez majd át kell szabni az utcát, az érdekek közötti iteralva. Az is valószínű, hogy ehhez a többévtizedes folyamathoz más összetételű szakember-gárda, más összetételű költségviselés és más szemlélet is szükséges. Az előadás – nagyszámú kép felvillantásával – e folyamat tényezőjének kutatására és a sokrétű felkészülés szükségességére szeretné a figyelmet felhívni

### 1. A közterületek új fejlesztési korszakának összefüggése a hazai polgárosodással

A magyar utca mintegy 1000 éves. Ebből azonban csak kb. 150 éve vannak benne belterületi csapadékvíz-elvezető rendszerek és mintegy 50 éve épülnek nagyobb ütemben burkolatok is. Abból, hogy a belterületi utak 26 %-a ma is burkolatlan [1], a gazdag Nyugaton viszont valamennyi belterületi utca kiépített, sejtethető, hogy mi a burkolatfejlődési folyamatnak ugyancsak az elején tartunk.

Erre a *burkolat-szegénységre* futott rá 1963-tól a *motorizáció*, amely torz, megalkuvó helyzetet teremtett. Az autó használhatósága érdekében ugyanis csak az útpálya-burkolat kiépítésére törekedtünk, gyenge színvonalon, és nem folyt komplex közmű- és közterület-fejlesztés. Nem, mert a legutóbbi 60 év óriási társadalmi átalakulása csak alacsony igényszintű „dolgozókat” nevelt és *tovább késett az igazi, tömeges polgárosodás*. Most itt állunk a gyenge és hiányos burkolatú, alacsony közszolgáltatási színvonalú utcáink tömegével, amelyet feszeget a nyugati sűrűségű autóállomány és egyelőre csak passzív beletörődéssel kritizál a társadalom.

20 év óta, ha csak szerényen is, csak helyenként is, de már jóval több figyelem és pénz jut a közterületekre, a helyben történő pénzügyi döntések automatikus következményeként. Emellett, ha keservesen is, de izmosodóban van a polgárosodó középréteg, amelynek következő nemzedéke felfejlődik egy magasabb környezeti igényszintre is. S ha nem lesz permanens gazdasági válság, akkor meg is termeli majd a fejlesztés anyagi feltételeit. Hosszú átalakulási folyamatnak nézünk tehát elébe.

Az utcák-terek komplex minőségi fejlesztésének eredménye a szebb közlétvány, a gyalog, vagy járművel közlekedő állampolgár jobb közérzete, az utcában lakó polgár (és ingatlana) felértékelődése, de a közterület-fenntartás gazdaságosabbá válása is. Nevezhetjük ezt a

folyamatot *az utca humanizálásának, polgárosításának* (polgárosodásának?) is, utalva ezen minőségi fejlesztési lépcső társadalmi-gazdasági céljaira. Sokrétű tevékenység, messze nem csak műszaki munka. Ahhoz, hogy erre (netán tudatos segítségre) megfelelően felkészüljünk, az érintett gazdaság- és társadalomtudományi ágak problémaérzékeny képviselőivel együtt széleskörűen át kell tekintenünk a jelenlegi hazai és európai helyzetet, és ennek alapján meghatározni stratégiát ill. részleteket. A majdani javaslatoknál nem szabad túlságosan egységesíteni, mint eddig tettük, nem kell minden lakóutcának egyformának lennie. Tisztelni kell a kisebb (utca-)közösségek sokszínűségét és eltérő igényeit, reálisan tovább élő szokásait, hagyományait.

### 2. A felvetett problémák és javaslatok csoportosítása

A nagyszámú kép felvillantásával is csak egy részét – *többnyire a szabványon túli, szemléleti jellegűeket* – mutatjuk be a problémáknak és a lehetséges megoldásmódoknak, felkeltve az igényt a továbbgondolásra. A képeket több településből válogattuk össze, de a konkrét helyszín ismeretének valójában nincs jelentősége. Mivel a több témakörbe is besorolható jelenségeket önkényesnek is mondható módon soroltuk be valamelyik címszó alá, bőven kerülhet sor átrendezésre a későbbi munka során.

A könnyebb áttekintés érdekében a képeket a következők szerint csoportosítottuk:

- Általános keresztmetszeti helyzet és problémák
- A csapadékvíz-elvezetés
- A gyalogos felületek
- Egyes kerékpáros gondok
- A növényzet-telepítés
- A közlétvány
- Üzemvitel, közterület-gondozás
- A szakmai és társadalmi tolerancia
- További szemléleti kérdések.

### 3. Általános keresztmetszeti helyzet és problémák

A 3.1. -3.8. képek a ránk öröklődött keresztmetszet-típusokat és az újabb igényekhez való igazodás formáit mutatják. Jobb helyeken van árok (3.1. kép), de legtöbb helyen nincs (3.2. kép). A 3.3. kép az országos utak (főleg főutak) melletti általános és aggodalomra okot adó helyzetet mutatja: a járda és a telek több deciméterrel lejjebb van az útpályánál, és a szintkülönbség az út időnkénti aszfaltszönyegezése nyomán tovább nő. *A járdán gyalogló ember veszélyeztetett helyzetben van. Ez antihumánus, amely méltatlan a jövő polgárához!* – A 3.4. kép a keskeny utcák lassan gyűlő problémáit, a 3.5-8 képek pedig egy-egy lehetőséget, „fogást” mutatnak. Figyelemre méltó a 3.8. kép, amely a keskeny utcás kert-övezetben a tulajdonos által önként hátra épített kaput és a mások forgalmát megkönnyítő parkoló-öblöt mutatja.

### 4. A csapadékvíz-elvezetés

Elszomorító a 4.1-5. kép – pedig ezek csak az exponált helyek, amelyek különösen esőben és hóolvadáskor válhatnak emlékeztetéssé. Különösen a 4.5. kép szerinti helyzet a jellemző: *évek alatt a zöldsáv feldúsul a szálló por és a humifikálódás következtében*, és ha volt is kezdetben keresztletjtése, ma már nem fogadja be vagy nem engedi át a járdára hullott esőt. – Igen bántó tervezési hibákat láthatunk a 4.6-7. képeken: lefolyástalanná épített kapubejárót és gyerekek KRESZ-gyakorló pályáját. A 4.8. kép az út-víz viszony különleges esetét: a fakadóvizet mutatja. Minden biztonnal *veszélyeztetettségi érzése van az ilyen úton közlekedő és a töltéshez közel lakó polgároknak!* Azt, hogy mit kellett volna és a jövőben lehetne tenni, az a szerző 2010. évi MMA IFFK konferencián tartott előadásában [2] szerepel.

### 5. A gyalogos felületek

Az 5.1. és 5.2. kép a gyalogjárdák hiányát mutatja: az első egy gyárbejárathoz vezető vasúti átjárónál, a második a környék buszmegállójához vezető útszakaszon. Az 5.3. képhez nincs kommentár. Az 5.4. kép egy forgalmas gyalogút-kapcsolatot mutat, amelyet tévedés volt gyephézagos elemekkel burkolni és vízelvezetéséről nem gondoskodni.

Az 5.5. kép a BME déli előterét mutatja. Hibái: csak kitaposott gyalogúton lehet röviden eljutni buszmegállóhoz és egy helyett három lépcsőkart kell megjárni a túloldali buszmegálló ill. a hídfőben levő villamosmegállók megközelítéséhez. Filozófiáját tekintve hasonló helyzet van az 5.6. képen: a nagyforgalmú térségi orvosi rendelőintézet és a túloldali buszmegálló között csak nagy kerülővel lehet – az elvileg biztonságot nyújtó – zebrán keresztül közlekedni. A rendelőintézetnél ugyanis hiányzik a zebra. Az 5.7. képen látható, hogy két „közkatona” rangtalanságú utcai szemétgyűjtő edény terelgeti a magas intézménybe igyekvőket (de csak részleges sikerrel), míg az 5.8. ábrán egy, a kerékpáros postások számára kialakított „ugratós” feljáró és mellette egy teljesen felesleges, sőt hátrányos lépcső látható, a környék valamennyi korszerűsítéséből kihagyott relikviaként.

Az 5.9.-10. képek is emlékek a múltból: babakocsi-ugratók ill. iszonyú meredek lépcsők és babakocsi-lejárók, kapcsolati és vízelvezetési problémákkal terhelve. Az 5.11. kép egy sétálóutca gyalogos buktatóit, az 5.12. pedig gyalogos (kutya-)szorítóját mutatja. Az 5.13-15. képek (látszólag) apróságokat mutatnak: a gyalogos kitérítés el nem fogadható ill. javasolt módját, a kinyúló lábazati kövek miatt elégtelennek bizonyult lokális járdaszűkületet, ill. egy, a szabvány szerint is elégtelennek minősíthető gyalogos várakozóhelyet.

Végül az 5.16. kép a szegedi Tisza-part egy kellemes szakaszát mutatja, fákkal, bokrokkal, padokkal, lámpákkal.

### 6. Egyes kerékpáros gondok

A 6.1. kép olyan hibát mutat, amelyet sajnos tömegesen tapasztalhatunk: nincs megfelelő ráfordulási lehetőség a mellékutcából a kerékpárútra. A bemutatott helyen egy kijárt ösvény képében jelenik meg a kritika.

A 6.2. kép is jellegzetes hibára utal: rosszul értelmezett gazdaságossági okból az útpályánál mélyebbre tették a kerékpárutat. Ennek egyik eredője az, hogy így a „lent” közlekedőnek nagyobb a veszélyeztetettsége és veszélyérzete, a másik pedig az, hogy az útmenti területek fokozatos későbbi beépítése az úthoz igazodik és így a kerékpárút a képen láthatóan nevetséges, méltatlan, megszegyenítő helyzetbe hozza a kerékpárosokat. A harmadik következmény is elgondolkodtató: a mélyre épült kerékpárutat a később épülő útsatlakozások és benzinkúti bejárók építése kapcsán természetesen elbontják és magasabbra építik az érintett szakaszon. Csak Győr környezetében öt ilyen eset volt az ezrednyitő évtizedben. – A 6.3. kép is földmunka-megtakarítást mutat, a kerékpárosok biztonságérzete terhére. A közelség miatt az ijesztő hatás méginkább érezhető. Nem kellene-e ilyen esetekben a kerékpárost és a gyalogost az útpályánál magasabban vezetni? Ez a humán szempont nincs benne a tervezési szabályzatban.

Végül van jó hír is: a 6.4. kép egy jól sikerült városközponti kerékpártárolót mutat.

### 7. A növényzet-telepítés

A 7.1-3. képek kiragadott példák a közterületi növényzet mostoha – néha szinte ellenséges – kezelésének történetéből. Nem hagyunk a fának elegendő helyet, pedig a példák is mutatják, hogy hosszútávon a fa „legyőzi” a burkolatainkat. A 7.4. képen a geotropizmust felülmúló tartós északi szél „művét”: a megdöntött fasort láthatjuk. A közlekedési szakemberek azonban ezt nem vették tudomásul és nem tették odébb az útpálya szélét. Majd egyszer, a jövőben, ezt is indokolt beütemezni. Mint ahogyan a 7.5. képen látható fiatal fasor mielőbbi áthelyezését is, mert a mai helyzet *méltatlan* a fákhoz és az úthoz egyaránt. – A 7.6-8. képek szemléletváltást sürgetnek. 6. kép friss aszfaltozása azt mutatja, hogy még ma sincs meg a fa tisztelete, és pl. a *lokális gyalogos útszűkület* kialakításának kultúrája. A 7.7. kép a „mindent leaszfaltozunk és akkor 20 évig nem kell a fenntartásra költeni” jelszavú üzemeltetői nézet gyümölcsét, a 7.8. kép pedig egy teljesen torz megoldást mutat.

## 8. A közlévény

*Közlévény* mindaz, ami a közterületen állva vagy mozogva a közterületen vagy környezetében látható. (Több, mint az építészek „utcaképe”.) A 8.1-4. képek az egykori kicsipkézett légalapácsos aszfaltszel-bontásoknak, az ottelejtett (?) ideiglenes beton helyreállításnak, a járdasíkból kiálló emelőfüleknek és a többszörösen agyongyötört telefonakna-fedlapoknak állítanak emléket. A 8.5. kép a reménység, hogy tudjuk mi ezt szebbe is csinálni. A 8.6-8. képek a közművek nemtörődöm eseteit, a 8.9. kép pedig a száraz műszaki elemek remek feldíszítését mutatja. A 8.10-13. képek a szemégyűjtő edények megoldatlan közlévényi megjelenését és elhelyezését, ill. az útkeresés egy túldimenzionált esetét mutatják. A 8.14. képek nem véletlenül az útépitők szégyenpadja a címe, mert az útépitő „maradjon a kaptafánál”, és ne maszatoljon össze az exponált belvárosi gyalogos-övezetben ilyen csúnya kockakő-padlábakat. – A 8.15. kép a közlévény részét képező utcanév- és közmű-táblák fizikai és szellemi rendezetlenségéről árulkodik. Végül egy üde kép: Szeged, Kárász utca.

## 9. Üzemvitel, közterület-gondozás

Vannak ebben a témakörben olyan jelenségek, amelyeknek egyszer alaposan a végére kell járni, és ha kell, szabályainkon-szokásainkon változtatni. A 9.1. kép arra int, hogy ahol a buszkerekek 1-2 deciméteren belül azonos vonalon haladnak, ott a szabványosnál erősebb betongerenda kell a süllyesztett szegély alá és az útburkolatok is legyenek erősebbek. (Erre figyelmeztet az újmódi gyalogosvédő terelősízigetek melletti útburkolatok keréknyom-sávós tönkremenetele is.) A 9.2. képen nem a víznyelőrácscsal van baj, a hiba valahol a mélyben van: a beton aknaszerkezet valószínűleg elsüllyedt a környékre jellemző és tartósan talajvízben levő folyós homokban. Kellene volna ezt a tervezőnek tudnia és mit kellett volna a tönkremenetel megelőzésre tennie?

9.3-4. kép: végre ki kellene kísérletezni (vagy másoktól átvenni) a folyóka hasznos és mégis jól átjárható alakját és az aszfaltrepedések megbízható kezelésének technológiáját. 9.5. kép: Ha egy jelzőtáblát vagy más tartóoszlopot megszüntetünk, tüntessük el a csonkot vagy a kikandikáló betontömböt is! 9.6. kép: ha a kábelfektető csapat kénytelen volt a járda szélébe is belebontani, akkor az ilyen (kis) felületpótlásokat is köteles legyen elrendezni. 9.7. kép: ha a kocsifelhajtó betonelemből volt, akkor a helyreállítás is kockakővel történjen, ne odamaszatolt betonnal. Végül a 9.8. kép olyat mutat, ami technikailag kifogástalan, de... Az autós kapacitás növelésének túlzott bővületében ugyanis a túloldali gyalogos lámpa 3 másodperccel előbb ad zöldet, mint a középső. Az átlagos figyelmű és a szituációt nem ismerő polgár azonban a túloldali zöld felvillanására megindul és vagy tilosban megy három másodpercig, vagy megtorpan és visszalép – ezekre naponta többszáz példa van. *Mindkettő veszélyes, maga a helyzet és a megoldásmód pedig zavaró, megszegyenítő.* A hibázó gyalogos úgy érzi, hogy *nem hívták fel a figyelmét a különleges helyzetre és rászédtek.*

Emiatt itt nem szabad közlekedési szakembereknek a létező szabályokkal takarózniuk – viszont új elvek is kellenek!

## 10. A szakmai és társadalmi intolerancia és tolerancia

Ezen a téren van a legtöbb probléma, sajnos mindkét oldalról. A 10.1. képen látható – és ragadós – példa szerint az útkeresztesítés környékén lakók olyan bokrokat ültettek a zóldsávba, amelyek a jellemző autós szemmagasságban erősen rontják a keresztesítés beláthatóságát. Még érvelnek is, hogy ezzel a forgalmat csillapítják. Azzal nem számolnak, hogy az egyébként is alig érzékelhető egyenrangú keresztesítési helyen a takarás miatt a szabályosan közlekedő autót is baleset érheti. Az ott lakó érve figyelmeztetés arra, hogy a keresztesítés biztonságát a szakembereknek – más eszközökkel – növelniük kell.

A 10.2. képen az egykori pincei szellőzőrácsokat lefedő vaslemezek láthatók. A keskeny járdán sok idegen is jár, így sokszor rálépnek a kellemetlenül döngő hangot adó vaslemezekre. Intolerancia az is, hogy a 10.3. kép szerint a kőművesek (és a tulajdonosok) évtizednyi idő óta sem takarították el a ház újravakolásának emlékeit a járdáról. A 10.4-5. kép az útépitő szakma saját sarát mutatja: az 1970-es szabvány szerinti 75 fokos homloklapot és 6 cm-es lekerekítést és az EU-szabvány által megengedett 2 cm-es szegélyletompítást. Pontosabban szólva az EU-szabvány szerinti minimumot, mert az EU a lekerekítés sugarának meghatározását a nemzeti szabványokra bízta – de nemzeti szabványunk nincsen. A 10.6. kép igen elgondolkodtató, hogy amikor a burkolati pódiumot újrarakták, a megrendelő miért engedte a korábbi zebra köveit egészen más elrendezésben lerakni, a szakma neveltségére?

10.7-8. kép: Milyen (hús-szagató) csúszósurlódási értéket mutat ez a díszes aknafedlap és hány ember (-gyerek) sérült meg a két élével a járda felé álló vaskerítéstől? 10.9. ábra: amikor kiemelt szegélyessé léptették elő az utcát, miért növelték meg a kapubejáró meredekségét, miért nem tették feljebb a küszöböt? 10.10. kép: Ha a kandelábert a járda bővületi szakaszára helyezték volna el, nem alakult volna ki gyalogos útszűkület ezen a rangos helyen. 10.11. kép: ha a (magas-) építési hatóság nem ad ki ilyen közel egymáshoz ennyire eltérő garázs-padlóvonalú épületekre engedélyt, akkor nem kellett volna belépcsőzni a járdát (babakocsik, öregek az útestre szorulnak). A 10.12. kép a közlekedésiek és a távközlésiek közötti *szakmaközi* intolerancia egyik elszomorító csúcsteljesítményét mutatja. Nem sokkal áll mögötte a 10.13. képen látható forgalmas kettős városközponti buszmegálló, ahol 40 éve esőben-hóban-szélben várakoznak a tömegek, a városképi okokból meg nem építhető védőtető miatt. A 10.14. kép pedig arra utal, hogy a jó szándékokat is koordinálni kell, különben akadálypályát hozunk létre.

Vannak persze pozitív példák is: a 10.15. képen láthatóan a lakótelepi járdarekonstrukció során a lépcsőházi bejárat előtt kis teresedést (mini-fórumot) alakítottak ki. A ház egy könnyű bejáratú védőtetővel járult hozzá a környezet humanizálásához és a lakók jobb közérzetéhez. Végül a

10.16. kép is örvendetes, mert az új ház építtetője az épületet és az új járdát 10 cm-rel magasabban építette meg, így biztosítva a járda jó vízelvezetését.

#### 11. További szemléleti kérdések

Ebben a fejezetben olyan témákat sorolunk fel, amelyek egyik korábbi fejezetbe sem fértek bele, vagy több témakört is érintettek.

A 11.1. kép egy láncolatos hibának állít emléket. Az itt látható útlejárót kb. 45 éve építették ki aszfaltosra, az akkori szokásoknak megfelelően nemtörődöm-mereedségűre (miért ez volt a szokás?). Aztán 30 éve ennek a mélypontjához csatlakoztatták a kerékpárutat, majd a buszmegállóhoz vezető járdát és kb. 5 éve a bekötőút burkolatát. A meredek útlejárón nagyon kellemetlen dolog a főútra kanyarodásra várni és elindulni.

A 11.2. képen egy tipikus városhatár előtti tájékozódó-térképnező padka-leállóhely látható. (Sajnálatos, hogy ezzel a fontos tömegigénnyel a közlekedési szakma nem foglalkozik.) Az igényt egy időben olyannyira akceptálták, hogy a padkát darált aszfalttal nemesítették. Aztán a szemközti oldalra benzinkút épült, megnőtt a gyalogos átjárás, az út is forgalmasabb lett és a „válasz” a képen látható: megtiltották a megállást és a tilalmat útszéljelzőkkel is megerősítették. A fontos funkció kielégítése – másutt, biztonságos módon – elmaradt.

A 11.3. képen egy új út, kerékpárút és járda látható. A járművek mozgása biztosított, egyedül a hosszirányú gyaloglás nem. Még a kiemelt szegély sem sülyesztették le a ebben a viszonylatban.

A 11.4. kép a lépcsőelhelyezés fontos fizikai-pszichológiai hiányosságára utal: hiányzik a lépcső tetején a ki-bejárat pihenő; a gyalogos a forgalmas járda széléről közvetlenül lép le a lépcsőre. Nincs biztonság és nincs „entrée”, nincs „körülnézek”-hely és rangadás, az egész kialakításnak „sürgetés” az üzenete. Pedig egy közpark bejáratáról van szó.

A 11.5. képen a sétálóutcát keresztező járműforgalom burkolata látható. Ezt csiszolatlan, rücskös kockakövel rakták ki. Ez a járőfelületi minőségváltás azonban inkább bosszantja a gyalogosokat, mint az autósokat.

11.6. kép: az útattörésnél elvágott telkek új határvonalára mindenki a maga ízlése és anyagi ereje szerint építette meg a kerítést. Az „eredmény” a képen látható. A vesztes: a közlátvány, a városkép.

Vannak üde példák is. A 11.7. kép a járda új helyzetét mutatja – előző helye a fasor és a térdfal között volt. Az új vonal szélesebb, védettebb, barátságosabb, a kő helyett fapadra lehet leülni és a fák gyökerei sem fogják felnyomni a burkolatot. A 11.8. kép pedig olyan angoloknákat mutat, amelyet, ha nagyon muszáj, lehet alkalmazni egy-egy járdatörszint-emelésnél, mint ahogy a Rába partján álló idősebb épületnél erre időközben szükség is lett.

#### 10. Zárzó

A majdnem száz kép ellenére a gyűjtemény csak egy kis szeletet jelent a közterületek minőségi fejlesztésének igényeiből és kínálati lehetőségeiből. Lehetnek vitára okot adó megállapítások és csak évtizednyi idők alatt megérlelődők. Mindez azt támasztja alá, hogy az utcák-terek polgárosításával és humánus szemléletű fejlesztésével komplex humán-reál kutatások keretében foglalkozni szükséges. Mindezt annak érdekében, hogy a rossz beidegződéseinket és előírásainkat mielőbb meg lehessen változtatni, és a társadalom polgárosodását ezzel is elősegíteni.

Melléklet: 92 db kép

#### HIVATKOZÁSOK

[1] A Magyar Közút Zrt. honlapja, 2010.

[2] Somfai András: A gazdaságos útpályaszint meghatározása fakadóvízes területen.



3.1. Általános, árkos utcakialakítás



3.2. Általános, árok nélküli utcakialakítás



3.3. Általános, mély-járdás utcakialakítás



3.4. Problémahalmozódás a keskeny utcákban



3.5. „Szolid kispolgári utca” – rend, tisztaság...



3.6. Egy vonzó, pénztakarékos kialakítás



3.7. Egy szabálytalan, szerény, de működő forma



3.8. „Beállós” kapu-öböl kertés területen



4.1. Vasúti pályaudvari fogadótér



4.2. A gyalogosok kikoptatták az aszfaltot



4.3. A buszkerek nyomvályút mélyítettek



4.4. A kertészek feltöltötték a járda menti vápát



4.5. A zöldsáv feldomborul, ha hagyják

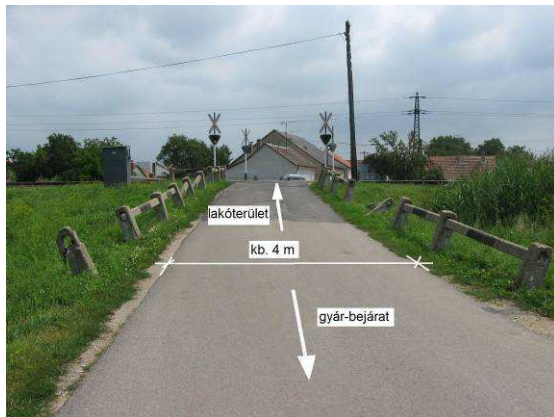
4.6. Igen bosszantó tervezési hiba



4.7. KRESZ-park, vízelvezetés nélkül



4.8. Fakadóvíz-átfolyás a mélyre épített úton



5.1. Hiányzik a gyalogjárda, 1.



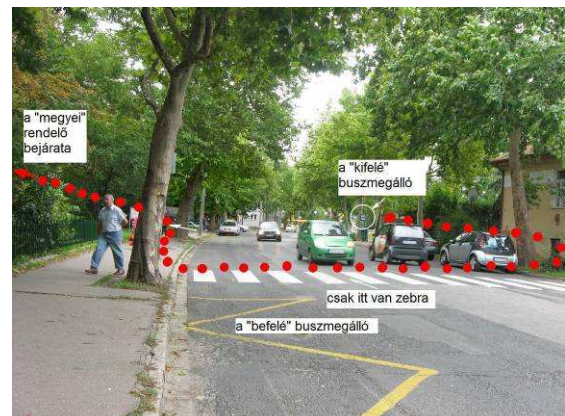
5.2. Hiányzik a gyalogjárda, 2.



5.3. Gyalogjárda?



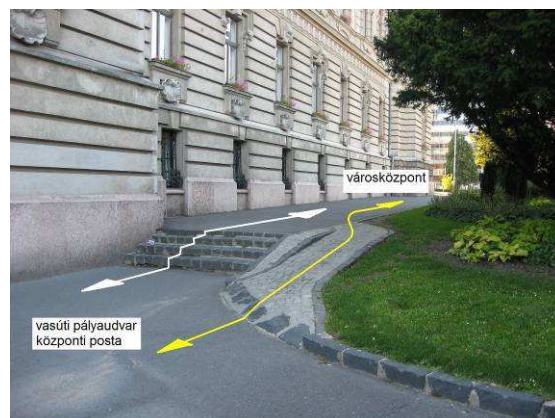
5.4. Újragondolandó gyalogos burkolat



5.5. A BME déli előtere



5.6. Buszmegálló és orvosi rendelő kapcsolata



5.7. A gyalogos járóvonal nem tűri a könyököt



5.8. Hátrányos emlékek a múltból, 1.



5.9. Hátrányos emlékek a múltból, 2.



5.10. Hátrányos emlékek a múltból, 3.



5.11. Gyalogos botló-helyek sétálóutcában

5.12. „Emberszorító” átjáró egy fontos gyalogúton





5.13. A gyalogos kitértésének kezelése



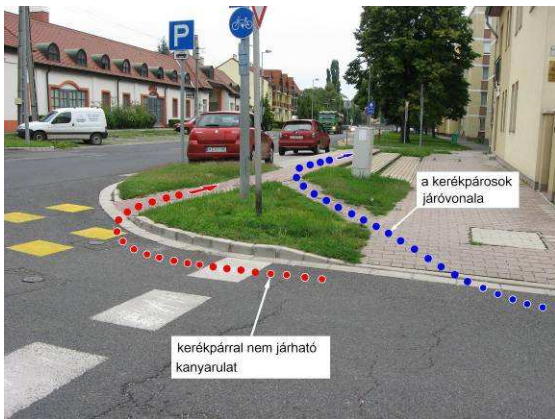
5.14. A kiálló lábázat miatt szűk a forgalmas járda



5.15. Veszélyes gyalogos felállóhely



5. 16. Szeged, sétány a Tisza partján



6.1. A rossz befordulási lehetőség következménye



6.2. A végiggondolatlanul mélyre épült kerékpárút



6.3. Az autók a kerékpárosok „feje felett” járnak



7.1. Fa-laokon

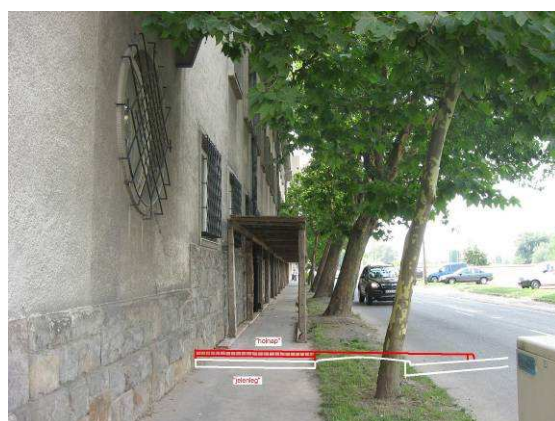
6.4. Üde színfolt: egy városközponti kerékpártároló



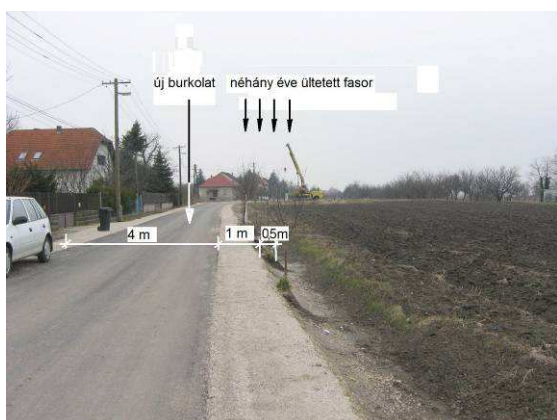
7.2. Egy fagyökér 10 éves „munkája”



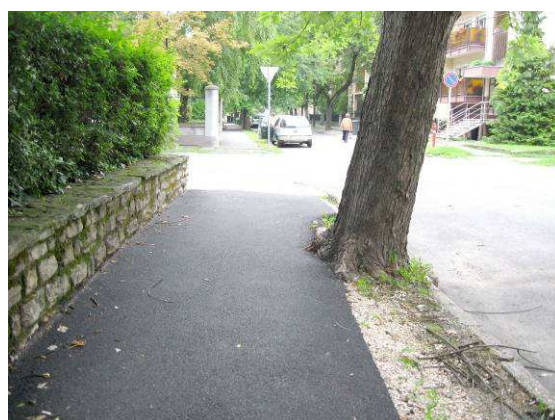
7.3. A fa legyőzte a faverem-rácsot



7.4. Tudomásul kell vennünk a szél hatását is



7.5. Munka-koordinátatlanság



7.6. Itt nem tisztelték a fát és erejét, de majd...



7.7. Nem kell mindent leaszfaltozni



7.8. A keskeny „zöldszáv” lezúllik



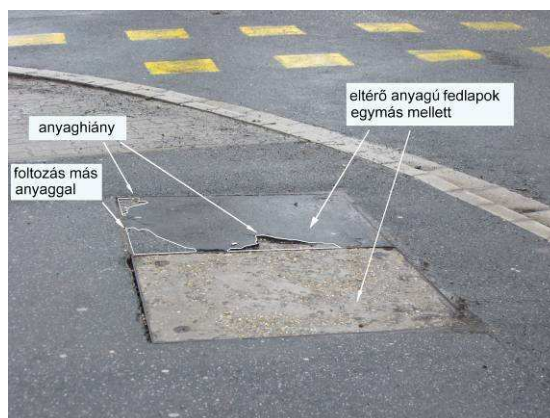
8.1. A légkalapácsos szélvágás nyoma maradandó



8.2. A betonos helyreállítás is maradandó



8.3. Emelőhurok és betongallér díszburkolatban



8.4. Telefonakna-csendélet, Győr, 21. század



8.5. Környezetébe illesztett telefonakna



8.6. Az exponált helyet nem tisztelő közművek



8.7. A környéket uraló csúnya távfűtési akna



8.9. Közműszerelvény „dizájnya”

8.8. Mérnöki „állatorvosi ló”



8.10. Belvárosi kuka-csendélet



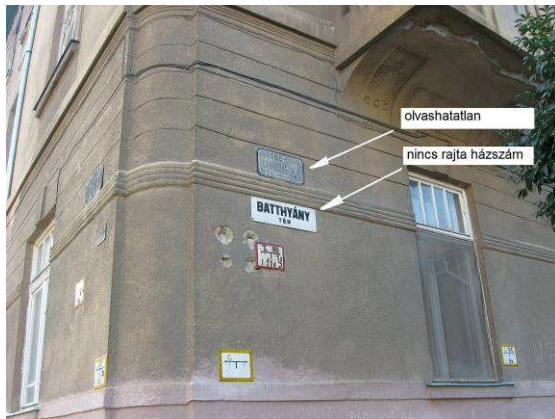
8.11. Ide az utcasarokra nem illő a kuka



8.12. A kuka-korlát itt nem vált be



8.13. A túldimenzionált kukaház sem vált be



8.15. Tábla-rendezetlenség



9.1. Burkolaterősség-differenciálás szükséges?



9.3. Végre rendezni kell a folyókák sorsát is

8.14. Útépitők szégyen-padja



8.16. Szeged, Kárász utca



92. Elsüllyedt víznyelő



9.4. Végre rendezni kell az aszfalt hézagképzését is



9.5. Ne őrizzük meg az oszlopconkokat



9.6. Ilyen kis burkolatbontást is helyre kell állítani



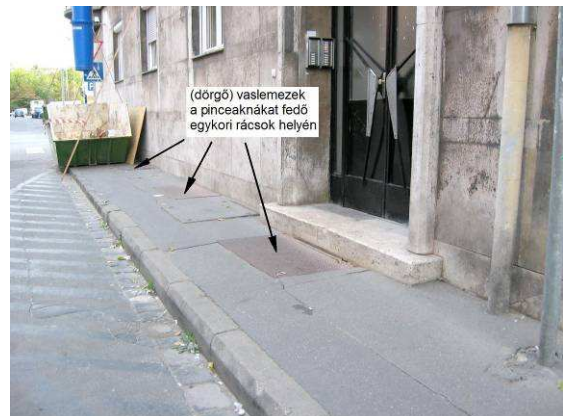
9.7. Ne csak az aszfaltot állítsuk helyre aszfalttal



9.8. Megtévesztő, megszegényítő jelzőlámpa



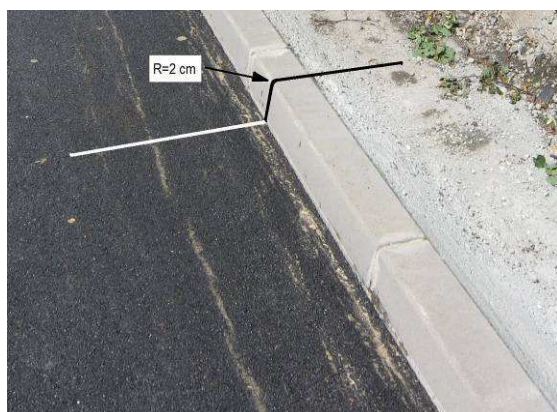
10.1. Önkényes magánbokor-ültetés zöldsávban



10.2. Dörgő vaslemezek



10.3. Szakmaközi intolerancia építész-útépítő között



10.5. A ma általános kiemelt szegély



10.7. „Nagyon nem csúszós” aknafedlap



10.9. Az útfejlesztéskor a kaput lent hagyták

10.4. Az 1970-es szabvány szerint kiemelt szegély



10.6. Összekeverten visszarakott zebrás elemek



10.8. Veszélyes és „ellenséges” kerítéspálcák



10.10. Ha a kandelábert idebb rakták volna...



10.11. A következtelen engedélykiadás „eredménye”



10.12. Csak nemtörődömség?



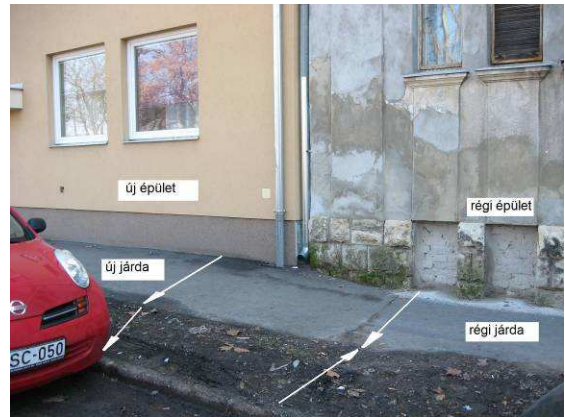
10.13. Városközponti buszmegálló, fedél nélkül



10.14. Részzigzagságokból álló akadálypálya



10.15. Kellemes mini-fórum és bejárat elötétő



10.16. Megemelték a járdát az új háznál!





11.1. Láncolatos hibák eredménye a meredek torkolat



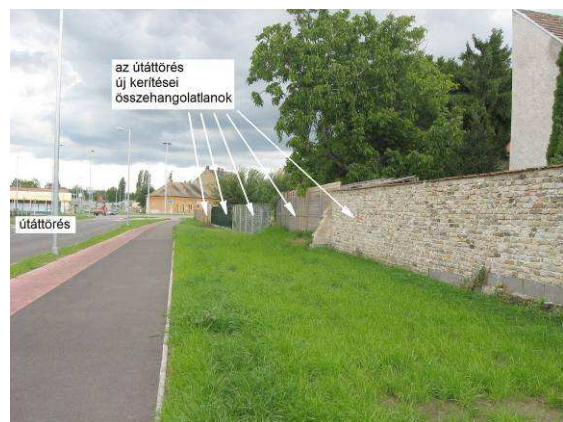
11.2. Letiltott és nem pótoltt városzéli pihenő



11.3. Figyelmen kívül hagyott gyalogos irány



11.4. A lépcső belépő-pihenő felülettel kezdődjön



11.5. Gyalogos-bosszantó burkolat



11.6. Összehangolatlanul hagyott magán-tevékenység



11.7. Felújításkor jobb helyre tették át a járdát

11.8. Angolakna, a járdaemelés segítő eszköze