

## **Buszpályaudvar Szeged-Rókus vasútállomás mellett**

dr. Rigó Mihály  
ny. mérnök

### A témával foglalkozó korábbi dolgozataim

elolvashatók, megtekinthetők a Magyar Urbanisztikai Társaság honlapján.

Hol lehetne a buszpályaudvar Szegeden?

<http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=215544>

Nagyállomás, kontra Szeged-Rókus állomás

<http://www.mut.hu/?module=news&action=getfile&fid=246842>

Hivatkozok ezekre, mert nem szeretném magam fölöslegesen ismételtetni.

### Az eddigi próbálkozások 1978-2007 között

„1978 óta 10 helyszínt vizsgáltak meg Szegeden arra, hogy alkalmasak-e távolsági buszpályaudvar befogadására. **Megvalósíthatósági tanulmány először, több mint 30 éve a mai Szeged Plaza-területre született**, majd a Mars tér továbbfejlesztése került elő. Utána a Bakay Nándor és a Vásárhelyi Pál utca sarki saját telek következett, amelyre jogerős elvi építési engedélyt szerzett a Tisza Volán. Vizsgálták a Merkur-telep, a volt szovjet laktanya, az Agroker-telep, az Indóház tér, a Felsővárosi feketeföldek és az SZKT Csáky utcai telephelyét is, legutoljára, 2007-ben a Kálvária sugárút és a Móravárosi körút határolta hatalmas területre készültek komoly tervek.”

[https://www.delmagyar.hu/szeged\\_hirek/a\\_nagyallomas\\_mellett\\_lesz\\_az\\_uj\\_buszpalyaudvar/2400314/](https://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/a_nagyallomas_mellett_lesz_az_uj_buszpalyaudvar/2400314/)

Végül 2015-ben terv készült buszpályaudvarra a Nagyállomás Tisza felőli oldalára is, a Nagyállomás és a Szövetkezeti út közti keskeny sávra.

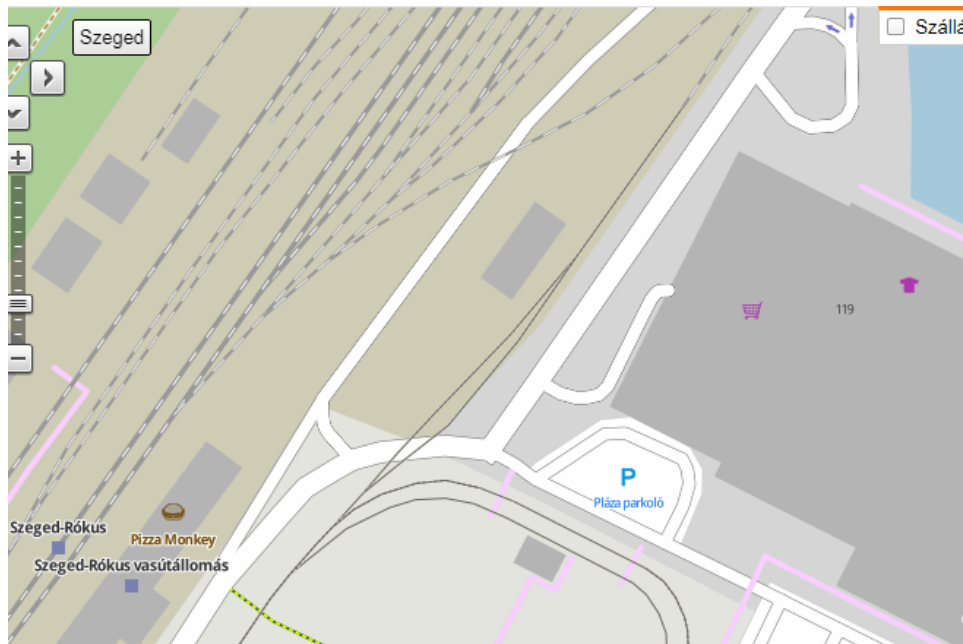
### A döntésképtelenséget, és az elépítéses területpazarlás,

a város érdekében való kompromisszum teljes hiányát jelzi: mind eddig felvetődött helyet elvetettek, az ügy egyike lett Szeged gennyesedő ügyeinek.

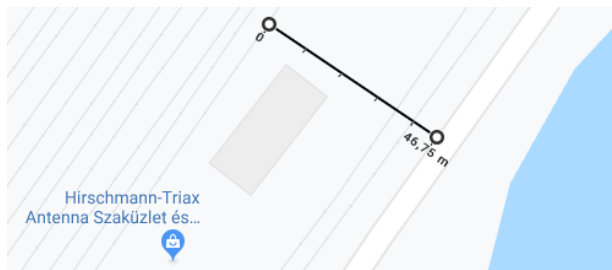
**Közben azért nagy károk keletkeznek, mert az alkalmas helyeket valamilyen módon rendre elépítik, buszpályaudvar építésre alkalmatlanná teszik!**

Kiváló példa erre a szegedi pláza építése a Rókus állomás mellé. A hely még a plázának is rossz, hiszen alig van vevője. Üzletei közül sok bezárt, mert tönkrement, az üzletek helyén ma sincs semmi. A maradék üzletekben sincs vevő, a szomszédos boltok eladói egymással beszélgetve töltik az időt. Ha a mozi nem lenne, talán még ennyi ember sem lézengene benne. Valószínűen profitálna a pláza egy új buszpályaudvarból!

Területpazarló, a jövőt kellemetlen, lehetetlen helyzetbe hozó módon határozták meg az új tram-train vasútvonal pláza melletti szakaszát is.



A térkép bal alsó sarkában lévő szürke színű folt a Rókusi vasútállomás épülete. Előtte a vágánymező, fekete-fehér vonalakkal. A vasútállomással szemben van az 1-es villamos fordulója. A jobb oldali hatalmas szürke felület a túlméretezett pláza épülete, fölötte a Búvár-tó egy részével. A vasútállomás előtti (fehér színű) utat egy névtelen út köti össze a Szatymazi úttal, mely párhuzamos a vasútvágányokkal is, és a pláza falával is. Látható az az íves vasútvágány, mely nagy közt kihagyva elválik a vágánymezőtől és a névtelen út mellé simul. A kihagyott terület a MÁV valamikori rakterülete, rossz állapotú egykori raktárakkal. A pláza földszint alatti parkolójából feljövő úttal szemben egy MÁV szolgálati lakásos ház lehet. A tram-train új vasútvonal az nagyívű MÁV rakodóvágány mellé simul úgy, hogy annak a névtelen út felőli oldalán fektették le.



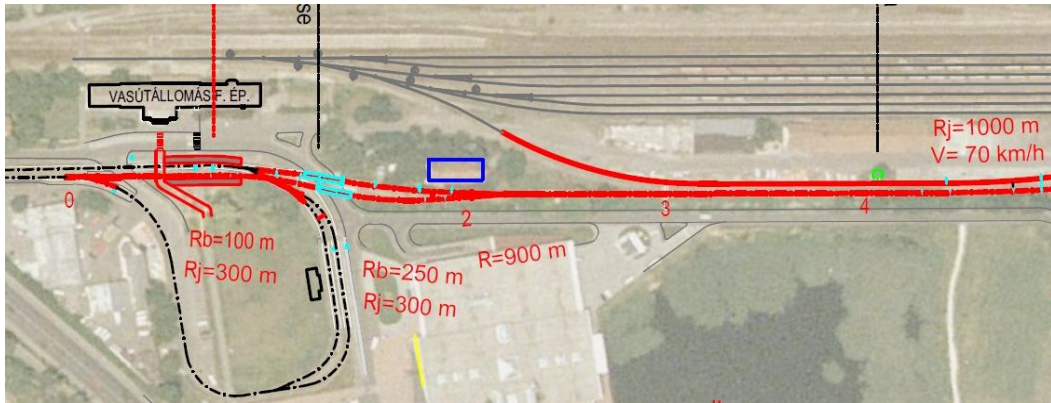
[https://utcakereso.hu/szeged#p=18/20.12815/46.26656&search-city0=Szeged&search-street0=&search-number0=hsz&icom-search-size-min=&icom-search-size-max=&icom-search-price-min=&icom-search-price-max=&icom-search-price-type=sale-huf&icom-search-rooms=&icom-search-floor-min=1&icom-search-floor-max=30&icom-search-terasz-meret=5&lat0=46.2545&lon0=20.1486&router\\_car\\_mode leggyorsabb=false&router\\_car\\_mode legrovidebb=false&router\\_cycle\\_mode biztonságos=false&router\\_cycle\\_mode bator=false&router\\_active=\[object%20Object\]](https://utcakereso.hu/szeged#p=18/20.12815/46.26656&search-city0=Szeged&search-street0=&search-number0=hsz&icom-search-size-min=&icom-search-size-max=&icom-search-price-min=&icom-search-price-max=&icom-search-price-type=sale-huf&icom-search-rooms=&icom-search-floor-min=1&icom-search-floor-max=30&icom-search-terasz-meret=5&lat0=46.2545&lon0=20.1486&router_car_mode leggyorsabb=false&router_car_mode legrovidebb=false&router_cycle_mode biztonságos=false&router_cycle_mode bator=false&router_active=[object%20Object])



<http://szegeder.hu/tram-train-2019-februar/>

A bal képen a Rókusi vasútállomás előtti villamos és tram-train megállóból elindul a MÁV szolgálati lakásai és a pláza melletti névtelen út felé és közé a tram-train új vágánya, melyből még jobbra kiágaznak az 1-es villamos fordulójának vágányai.

A jobb kép jobbról balra: a Búvár-tó melletti út, fasor, a tram-train vágánya, egy kerítés a tram-train és a MÁV közé (???), a MÁV íves rakodóvágánya, a kihasználatlan, széles MÁV rakterület.



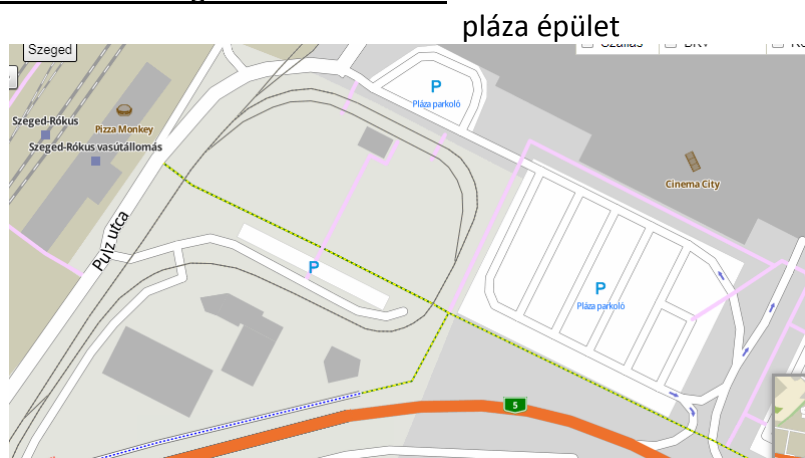
<http://www.mav-thermit.hu/fileadmin/downloads/4.6/12/1.%20TramTrain%20rendszerek%20Eur%C3%B3p%C3%A1ban%20C%C3%A9s%20megva%C3%B3s%C3%ADt%C3%A1sa%20Szege-H%C3%B3mez%C5%91v%C3%A1s%C3%A1rhelyen%20-%20SZKT.pdf>

A fentebbi kép bal sarkában látszik a Szeged-Rókus pályaudvar felvételi épülete. A kép felső szélével párhuzamos fekete vonalak alkotják az állomás vágányhálózatát. Alatta van az a széles üres sáv, melyben az R=1000 m felirat olvasható, amely az egykori vasúti rakterület. Legalul két piros vonal pedig: a felső a MÁV iparvágánya, az alsó a tram-train új vágánytengelye. Ezek alatt pedig látható az 1-es villamos fordulója és a pláza épülete a névtelen úttal.

A MÁV egykori rakterülete kb. 45 m széles. Ha a tram-train vágánya bement volna a MÁV szélső, nem rakodóvágányába, akkor felszabadult volna mintegy 45 m széles sáv a pláza melletti úttól a szélső vágányig, a leendő buszpályaudvarnak.

Most talán majd éppen geotermikus kutat fognak fúrni az 1-es villamos fordulója a területpazarlás jegyében, melyet mindenképp meg kellene akadályozni.

### A mai területhasználat a pláza és a Kossuth sgt. burkolata között



Szege-Rókus vasútállomás...

A Kossuth sgt. egy darabja 5 sz. főútként alul látható. A Puliz utca felirat melletti szürke folt a Rókusi állomás. Vele szemben van az 1-es villamos fordulója. Jobb oldalon fölül minden

pláza: a pláza sűrű épülete és a két földfelszíni parkolója. Az egészet a pláza földszín alatti parkolójába vezető út határolja a jobb oldalon, a toronyházak rózsaszín útjaival. Foglalt terület a kép bal alsó szélén az Autóklub területét is magában foglaló elkerített rész.

#### Az új területhasználat és a buszpályaudvar kialakítási elvei

- a) Ha beáll szolgálatba a tram-train, akkor semmi szükség az 1-es villamosra és annak fordulójára sem, hiszen ugyanott jár és még az is lehet, hogy sűrűbben, villamospótló jelleggel.
- b) Az 1-es villamos fordulója és a toronyházak közti felszíni plázaparkoló elbontható, a terület egyesíthető a fordulóéval. A felszínen így elveszett személyautó parkolószám pótolható a teljes új buszpályaudvar alá elhelyezhető felszín alatti parkolóval, mely egyesíthető a pláza meglévő felszín alatti parkolójával.
- c) Az 1-es villamos fordulója és az Autóklub kerítésen kívüli terület az előbbi kettőhöz csatlakoztathat.
- d) E három területen kialakítható a felszínen a buszpályaudvar indító-, és fogadó buszállásaiból, kocsállásaiból álló buszpályaudvar, ahol nem tárolnak semmiféle buszt.
- e) Az előbbi terület alá felszín alatti személyautó parkoló alakítható ki, akár egybenyitva a pláza már meglévő mélyparkolójával. E két parkolóhely együtt sokáig elég.
- f) A felszíni buszparkoló és az alatta lévő felszín alatti személyautó parkolót liftekkel lehet összekapcsolni, melyek közül kettőt jelöltünk a helyszínrajzon.
- g) A buszpályaudvar várakozásra szoruló járművei külön területen állnának le és csak időre érkezének a Rókusi buszpályaudvarra, az indulásuk előtt egy külön helyről. Nyilván az lenne az ideális a költségek miatt, ha e két hely egymáshoz minél közelebb lenne.

Legközelebb a SZVSE pályája van, mely csak a főút túloldala és ezen kívül köztük szintbeni kapcsolatot biztosít az 5 sz. főút vonalának szintbeli keresztezése nélkül az Izabella-híd alatti út, az SZKT telep mellett. Ideálisnak tűnő busztárolóhely, mert a holt út itt a legkisebb. Logikusnak tűnik, hogy a Püspök úr új sportpályája mellé nem kell még egy sporttelep.

Nyilván mind a pláza, mind a SZVSE zsaroló pozícióba tornázhatja magát és megpróbál magas árat szabni.

Nem kell nagy fantázia ahhoz, hogy az a hatalmas objektum segítheti megnövelni a pláza sovány bevételét, mely esetleg még a felszámolásáig is elvezethet. Mintha a szegediek leszoktak volna a pláza üzleteiről! A pláza indokolatlanul igen nagy területet foglal el.

Van azonban más lehetőség, ha a SZVSE területe ellehetetlenül.

Busztároló helyet lehet keresni az egykori konzervgyár területén, környékén. De még az SZKT Csáky utcai telepe is szóba kerülhet, mely csak kb. 700 m-re van a Rókusi állomástól. E kettő összeköti a Tüzép köz, a lakótelepen kívül. A közel 700 m leküzdhető 2 perc alatt még akkor is, ha a busz csak 20 km/órával megy.

- h) A 10-15 fős VOLÁN forgalomirányító csapatnak nem kell új irodaépület az új buszpályaudvaron, hiszen az kialakítható a MÁV Rókusi állomásának felújítása során, esetleg a pláza valamely üres helységében.
- i) Hasonló ok miatt nincs szükség utasellátó épületre, WC-re sem, mert az is lehet közös a MÁV-val. A plázán belül pedig éttermek, üzletek és WC már vannak.

- j) A taxi maradhat a MÁV pályaudvar előtti aszfaltos felületen.
- k) A biciklitárolókat a MÁV területén javasolom elhelyezni, melyhez a MÁV rakterületi utat ki kellene helyezni a MÁV területének határa mellé, egy új útcsatlakozással.
- l) A pláza saját útja a Kossuth sgt. és a névtelen utca között az új buszpályaudvar esetén is elválik, külön álló marad a buszpályaudvartól, így a pláza és buszpályaudvar forgalma nem keveredhet. Az autóbusz állomás területén csak a buszok mozoghatnak, de azok csak ott.
- m) A Kossuth sgt-i autóbusz megállótól ma egy gyalogos átkelőhely halad a mai felszíni parkolók mellett a plázába. Ezt az új esetben nem hagynám meg, mert a gyalogosok a buszok között mozognának. Levinném azt a kapcsolatot a felszín alatti autóparkolóba. Akiknek ez nem megfelelő, marad a buszállások kikerülése.
- n) A buszpályaudvarnak három helyen kapcsolódna a meglévő úthálózathoz, kettő a jelzőlámpás körforgalomból indítva:
  1. lámpás kör – Vásárhelyi Pál u. – Pulz u. – Szeged-Rókus vasútállomás,
  2. lámpás kör – Rókusi krt. – Szatymazi u. – a Búvár-tó melletti névtelen u.,
  3. a harmadik kapcsolat az 5 sz. főútról jobbra befordulás illetve onnan jobbra kifordulás lenne megengedett a pláza meglévő útja főúti csomópontjában.
- o) A buszpályaudvarnak bejárata lenne a MÁV állomás (Pulz u.) felől is, a Kossuth sgt. felől is (a pláza parkoló mai csatlakozását felhasználva) csak jobbra be és csak jobbra ki, és a Búvár-tó melletti névtelen u. felől ki- és befelé is.
- p) A Rókusi buszállomás van legközelebb a város melletti autópályák csomópontjaihoz. Így azokon érkezők buszok a lehető legkevesebbet mennek városi környezetben, legkevésbé terhelnék meg a városi úthálózatot!
- q) Zsákutcává javasolom tenni a MÁV állomás előtti Pulz utcát, az új tram-train kereszteződésnél, mert mellette egyébként zavaros csomópont alakulna ki.



- r) az új buszpályaudvaron a ferde buszállások körül egyirányú lenne a forgalom, az óramutató járásával ellenkezően.
- s) A buszpályaudvar előbbi útja és a pláza előtti út egymástól fizikailag is elkülönül.
- t) Érdemes lenne az Autóklub részére új helyet találni, mert a mai beszorítottsága sem nekik, se az új buszpályaudvarnak sem kedvez.
- u) A buszpályaudvaron való esetleges gyalogos átkelést megakadályozni csőkorlát kellene a kerékpárút és a buszpályaudvar, valamint a buszpályaudvar és a pláza útja közé, a zöldsávokban.
- v) A javasolt rajzon bemutatott autóbusz megállóhelyek, kerékpártárolók fokozatosan is kiépíthetők. A rajz a teljes kiépítést mutatja. Elképzelhető, hogy az első ütemben nem kell az összes kerékpártámaszos hely.
- w) **Meg kellene építeni a Szeged Rókusi állomást a kiskundorozsmai állomással összekötő vasútvágányt** is, úgy ahogy azt már nagyon régen elképzelték a vasutasok.

Az új kapcsolatot a pontozott vonalak jelzik.

**Kellene még a hódmezővásárhelyi irány és a röszei irány szintén rövid kapcsolata is.**

Ezzel a Rókusi állomás szerves része lenne a budapesti, a békéscsabai és a röszei iránynak is, mindenféle vasúti híd nélkül!

Ha a korábbi elképzelés szerint a Déli-híd be lett volna kötve a Nagyállomásba, akkor ott is nagymérvű vágányhálózat-átalakításra lett volna szükség! Ez sajnos nem úszható meg.



[http://real-j.mtak.hu/10768/11/Kozlekedestudományi\\_2003\\_11.pdf](http://real-j.mtak.hu/10768/11/Kozlekedestudományi_2003_11.pdf)

**Ezek után Szeged vasúti főállomása végre a Szeged-Rókus állomás lehetne, amely ma nagyon lepusztult helyzetben van, melynek felújítása már a tram-train miatt is szükséges lenne! Ma Szeged egyik szegylene!**

Csak a temesvári kapcsolat miatt kellene vasúti híd, az is csak akkor, ha működése gazdaságilag rentábilis lesz! **Mintha a mindenhová vasutat gondolók nem számolnának a kőkemény üzemeltetési költségekkel. A veszteséget termelő vasútra sem a Városnak, sem a MÁV-nak nincs szüksége, pénze.**

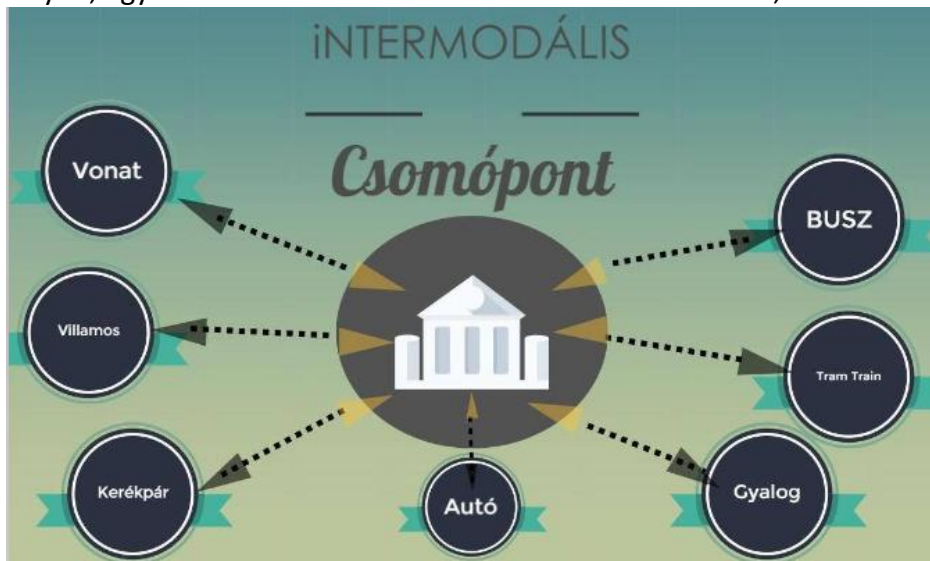
A legutóbbi hidas koncepcióban a Déli-hídon egy elfogadhatatlan finanszírozási kompromisszum, beszorítottság miatt van vasútvágány és nem azért, mert arra tényleges városi igény lenne. Ráadásul ez a finanszírozási helyzet már nem is áll fen, csak a szervezet változásoképtelen!

Az új vasúti híd szinte minden szegedi fejlesztési koncepcióban nem a Nagykörút mentén, hanem a medencés kikötő mellett, Újszeged állomás kihagyásával, szerepel.

A korábbi elképzelés szerint a Déli-híd a vasút is átment volna Makó felé, de elképzelte, végig gondolta már valaki azt, hogy nemzetközi tehervonatok is járhatnak, tekereghetnek majd a Déli-hídon, a klinikák mellett, a Széchenyi tértől negyedórányi gyaloglásra?

Szegednek egy 2\*2 sávós közúti hídra van szüksége vasút nélkül. Ezen a hídon átmennének a kerékpársávok is és a járdák is. Micsoda léptelenség még az ötlet is, hogy miközben mind a híd előtt, mind a híd után a Nagykörút 2\*2 sávós közékük bekerül egy 2\*1 sávós szűkület! Mihelyt elkészülne ez a dugógyár, azonnal indítani kellene az újabb 100 évet a híd kiszélesítésére!

- x) A Rókusi buszpályaudvar pedig igazi intermodális csomópont lenne, hiszen ehhez az alábbiak kellene egy helyen, melyek itt mind meg is vannak! Minek is kell ehhez egy helyen, egymás közelében lenni? Több közlekedési módnak, eszköznek!



<https://prezi.com/i3gbtyyozzc9/intermodalis-csomopont-kialakitasa-szegeden/>

„Az intermodális csomópont funkciója, hogy különböző közlekedési módok között kényelmes átszállási kapcsolatot teremtsen – mindezt komfortos térben, közös, fedett váróteremmel, esetleg kereskedelmi egységekkel. Az elmúlt években a közlekedési szakmában (különösen nyugaton) nagy népszerűségnek örvend ez a megoldás. Az intermodális csomópont megváltoztathatja a városok regionális kapcsolatrendszerét és – a hozzá kötött településfejlesztési beruházással – a városi teret magát is.”

[https://mut-mutato.blog.hu/2013/03/11/varost\\_fejlesztunk\\_vagy\\_kozlekedest](https://mut-mutato.blog.hu/2013/03/11/varost_fejlesztunk_vagy_kozlekedest)

Látható: ezt a mai Mars téri pályaudvar nem tudja.

- o) Hasznos lenne megbecsülni a pláza forgalomnövekedési mértékét az objektum odahelyezése miatt, hiszen embereket visz a Város oda, ahonnan már elszoktak az emberek! Különben vélhetően a plázára a lassú elhalás vár.

### A Nagyállomásról

**Ha a Rókusi lenne a szegedi főpályaudvar, akkor nem lenne szükség a mai Nagyállomásra sem.**

A szegedi vasúti híd – a Déli-hídtól teljesen függetlenül - pedig csak akkor épülne meg, ha a Szeged-temesvári vasúti kapcsolat rentabilitására esély lenne, hiszen a kapitalista világ ráfizetéses vasutat nem épít! A baj az, hogy a főváros ár lenyúlta a temesvári kapcsolatot a

Budapest – Szolnok – Békéscsaba – Lökösháza – Arad - Temesvár vonal 160 km-órás sebességre való átépítéssel.

Nincs sok reménye Szegednek arra, hogy megérje az országnak egy Budapest – Szeged - temesvári párhuzamos vasutat is kiépíteni. Békéscsaba megint elvitt egy funkciót Szegedtől!

**A Nagyállomás felújítása a józan logikát ellehetetlenítette, a szegedi viszonyokat alaposan megkeverte, sőt kényszerpályára állította.**

A pesti vonatok sok időt veszítve cammognak Szeged kerülgetésével, mire Kiskundorozsmáról bedöcögnek a Nagyállomásra.

A Rókusi állomáson lefogadva ezeket a vonatokat, a Pestre utazási idő is csökkenne.

**Az átállás után a Nagyállomás épületét át kellene adni az egyetemnek. Itt elhelyezhetné a zenei és a képzőművészeti kart!**

**A nagyállomás épülete a mai világban erősen túlméretezett, alulhasznosított,** hiszen Trianon előtt épült, az akkori lényegesen nagyobb vasúthálózatra.

Trianon után az átmenő vasútállomásból csak egy fejállomás lett, **egy vasúti zsákutca vége,** melyhez már nem kellett hírül sem ekkora állomásépület.

Mint ahogyan vasúti zsákutca a Makó- újszegedi vonal is. Ez egy nagyon torz vasúti hálózat lett. Értelmetlen az elhaló vonal újjáépítése, hiszen Makó felé sem teheráru, sem szállítandó személy nincs. Ami van, azt néhány busz megoldja!

Ez a vasútvonal csak kényszer miatt lett ide beállítva, hogy a Déli-hídra tett vágány valahová vezessen. Abszurd! Az egyik rossz döntés hozza a többi borzalmat.

Nyilván nagyon kellene kozmetikázni az ide is elképzelt tram-traint, amikor annak megtérülése az olcsóbb hódmezővásárhelyi vonalnál is nehezen hihető el.

Ráadásul a vasút a közúttal szemben azóta is fokozatosan teret veszített, ezért a szállítandó személyszám is lecsökkent. Ugyanígy a teherforgalom is, hiszen **nincs már szükség a Nagyállomás melletti egykori Tisza-teherpályaudvarra sem!**

**Ez megszűnt,** a helyén nagy az esélye egy városközponti drogtanya létrejöttére a végtelenségig elhanyagolt volt vasúti raktárakban, ahelyett, hogy a területén végre kialakulhatna egy fásított, Tisza-parti szegedi liget!

**Ma a Nagyállomás épülete tele van üres „kiadó” helységekkel, melyek szinte kiadhatatlanok, hasznosíthatatlanok.**

**Sajnos a Nagyállomás felújításkor elmaradt a hatalmas épület funkcionális újraértelmezése, átgondolása, így a tervezők sajnos csak egy korábbi állapotot konzerváltak, mai értelmetlen, mert a MÁV képtelen ekkora teret kitölteni.**

#### A Nagyállomás mellé tervezett legutóbbi, és elvetett buszpályaudvar

A legutóbbi autóbusz pályaudvar a Déli-híd építésével kapcsolatban a Nagyállomás térségében volt elképzelve. A buszpályaudvart a Nagyállomás Tisza felőli oldalára tették, közvetlenül a vasúti töltés mellé, a vágányzóna és a Szövetkezeti út közti keskeny sávra. **Az érkező és induló buszoknak 13 kocsiállást terveztek. Ez érdekes, mert ma a Mars téren 16 van!**

A buszpályaudvart aluljárón lehetett volna elérni, mely az Indóház szintjéről indult volna az állomásépület közepén, és tartott volna végig az állomási vágánymező alatt a Tisza felé menve.

A Nagyállomás az Indóház téren van, a korábbi elképzelés szerint a személyautó parkolója az Oldal utca mellett lett volna a Déli-híd szegedi hídfőjének másra nem használható területén. Messze az állomástól!



A Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. (DAKK) Kecskemét, véleménye

„A DAKK Zrt-hez 2019. július 2-án elektronikus úton érkezett megkeresésére, valamint a július 13. napon érkezett kiegészítésére az alábbi tájékoztatást adjuk:

Szeged autóbusz-állomáson 16 db utaskiszolgálást (be- és kiszállítást, poggyászkezelést valamint jegykiadást) biztosító és 18 db várakozást biztosító kocsállás van.

Az autóbusz-állomás melletti, nagykörúti autóbusz- és trolibusz-megállóhely a körúthoz tartozik, nem a társaságunk által üzemeltetett autóbusz-állomáshoz.

**Az induló/érkező kocsállások száma a jelenlegi járatszámoknak megfelelő mennyiségű.**

Új autóbusz-állomás létesítése esetén a kocsállások száma függ az állomás elrendezésétől, a városon belüli elhelyezkedéstől.

Tájékoztatjuk, hogy az utolsó intermodális központ tervezési munkáit Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata végezte.

**Tekintettel arra, hogy a tervezési munkák során tervbírálatra nem kérték fel a DAKK Zrt-t, így nem rendelkezünk információval a kért indító-fogadó állások tervezett számáról.” ...**

Kecskemét, 2019. július 17.”

**A DAKK a 16 állást elegendőnek tartja.**

Az egyes autóbusz pályaudvarok jelenlegi azon kocsállásainak száma, melyeken leszállítják és felszállítják az utasaikat:

Kecskemét	21 db
Pécs	30
Debrecen	12
Miskolc	20
Győr	27
Budapest, Népliget	30
Budapest, Őrs vezér tér	22
Békéscsaba	12
Orosháza	15
Hódmezővásárhely	12
Szombathely, új	33
Szeged, Mars tér	16 db (a mai helyzet)
Szeged, a Nagyállomás mögé elképzelt buszpályaudvaron	13 db
<b>Szeged, Rókus vasútállomáson a javaslatom szerint</b>	<b>35 db, mely kétszerese a DAKK szerinti igénynek.</b>

A javasolt buszpályaudvar, a várakozó buszállások nélkül

Kialakítható:

30 db kocsállás 20 m hosszú buszoknak a ferde beállású szakaszon,  
5 db kocsállás 15 m hosszú kocsiknak, a párhuzamos leállású szakaszon.

**35 db kocsállás a fel- és leszállító buszok részére**

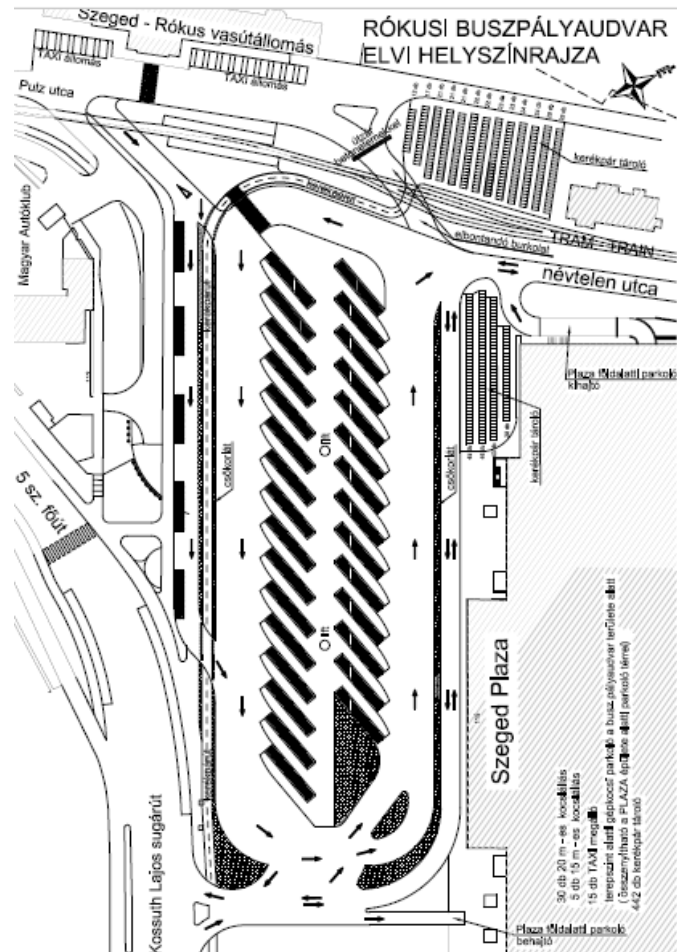
15 db taxi droszt a Rókusi MÁV pályaudvar felvétele előtt  
felszín alatti személygépkocsi parkoló a buszpályaudvar teljes területe alatt, mely  
összenyitható a pláza hasonló parkolóterével

442 db kerékpártároló a MÁV szolgálati épülete és a felvételi épület között, továbbá a pláza előtt.

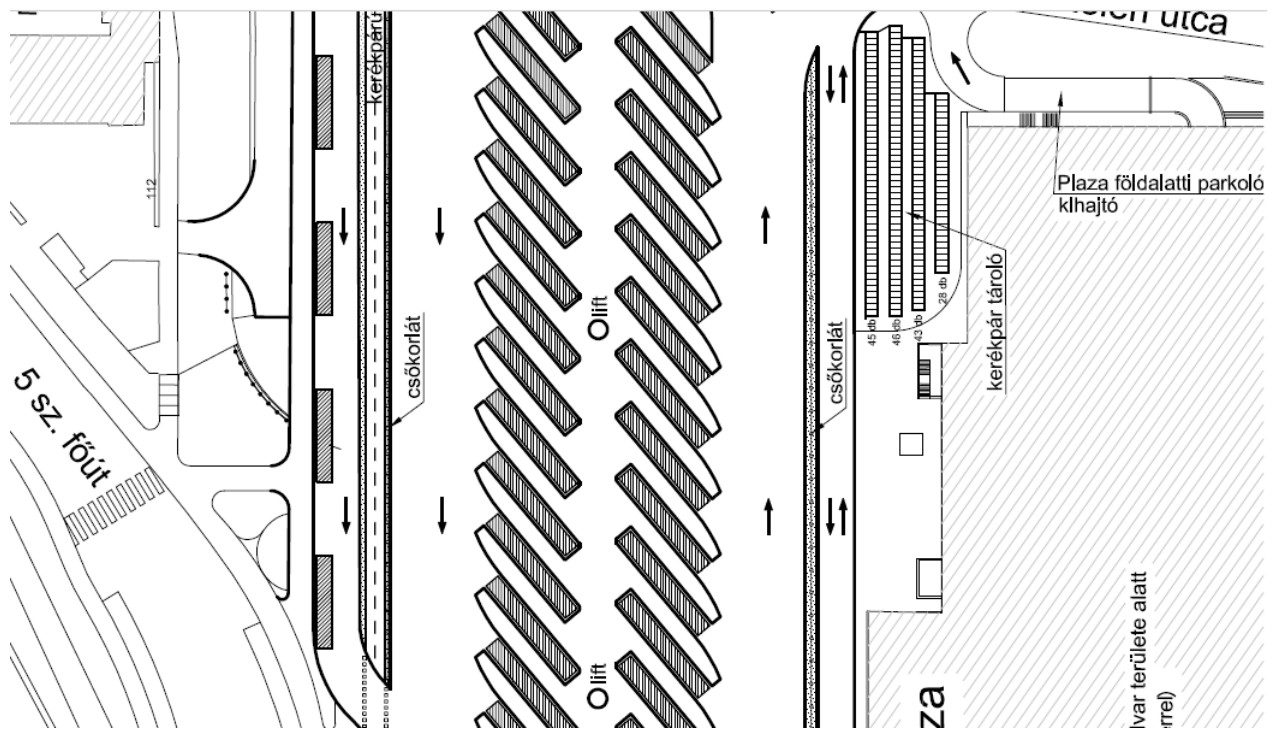
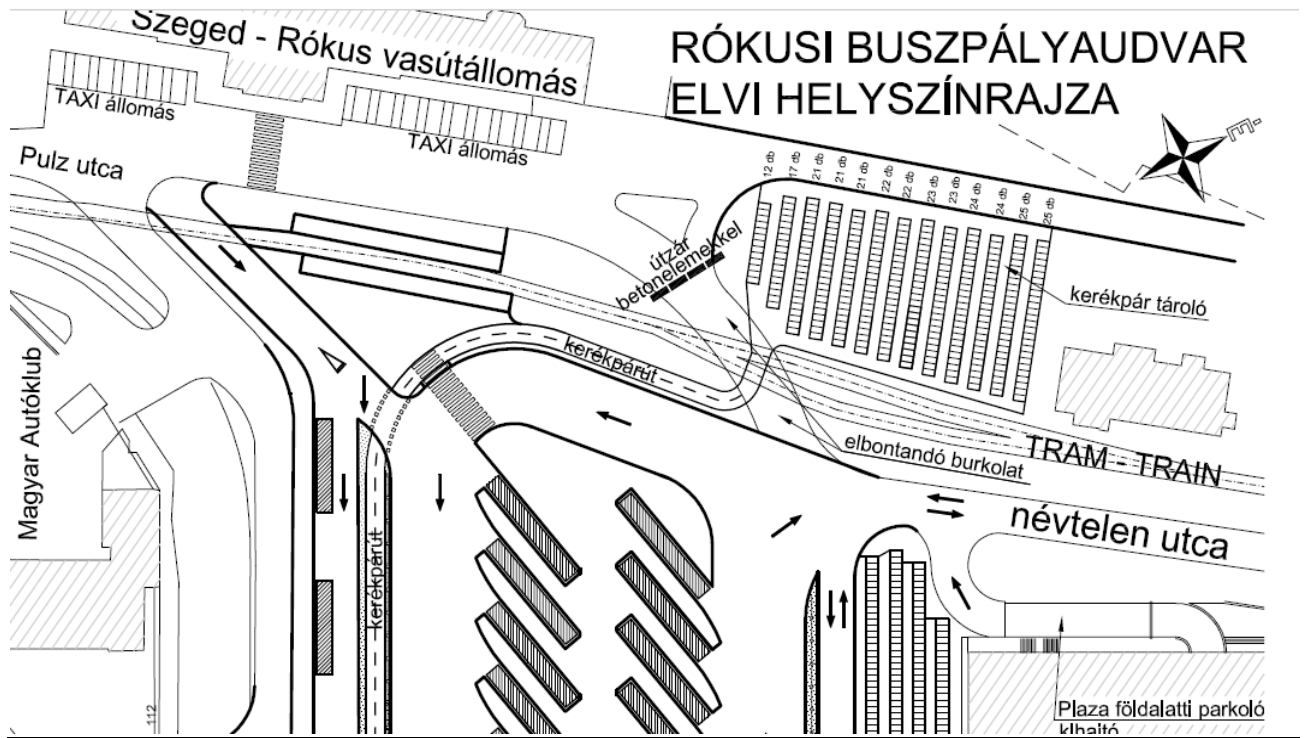
Mindez közvetlenül egymás mellett, egymás közvetlen szomszédságában.

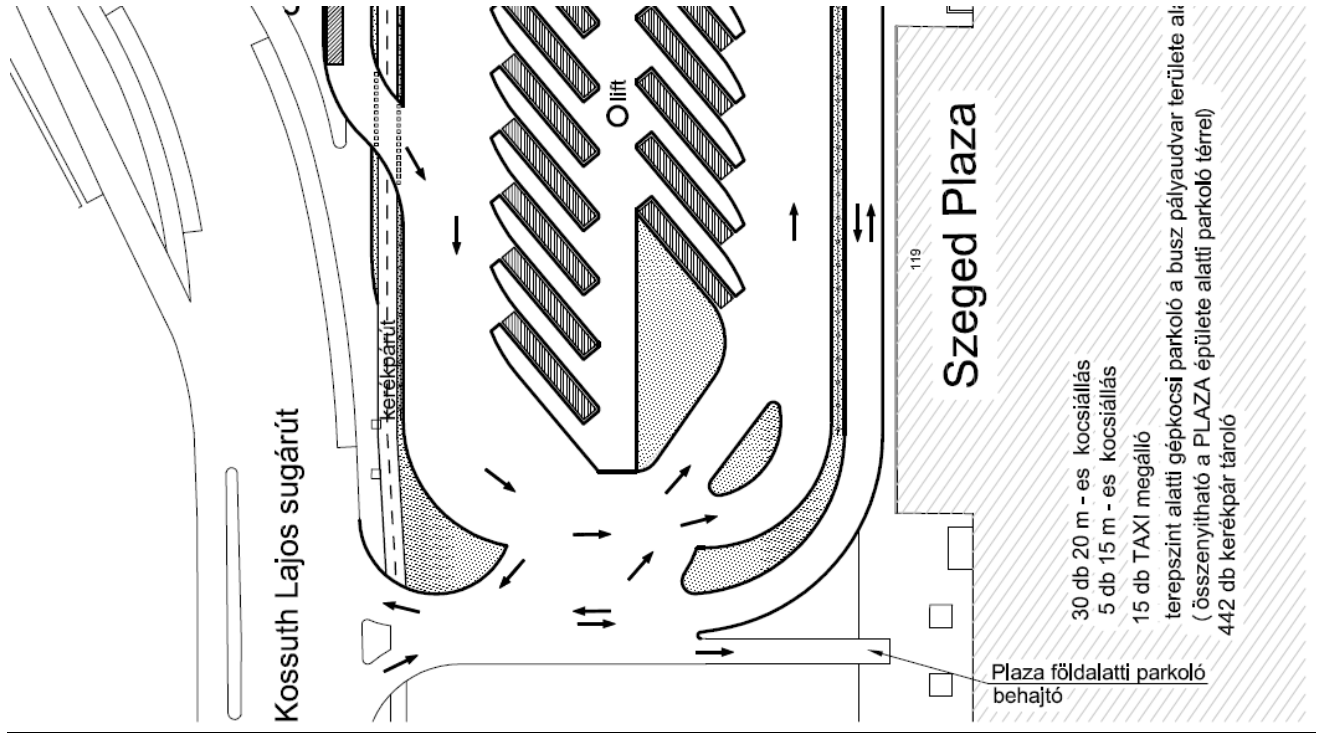
**Ha sikerülne új helyet találni az Autóklubnak, akkor a helyén még legalább 10 busz kocsállás is kialakítható lenne.**

### Az elvi helyszínrajzi vázlat



Kissé nagyítva:





Szeged, 2019. július 29.