

Az Oskola utca
dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

„A Palánk ... Árvíz előtti főutcája az Oskola utca, amely a ... Dömötör templomhoz támaszkodó régi piarista gimnázium épületétől kapta a nevét, ... Nyilván vele azonos az 1522. évi tizedlajstromban említett Plathea Magna is.”

https://szegedpanorama.blogspot.com/2013/01/a-szegedi-varosreszek-tortenete-palank_19.html

Valószínű tehát az, hogy az Oskola utca városunk egyik legősibb utcája, régen is és ma is Szeged belvárosának egyik főutcája.

1872: Az Oskola utca még Szeged Váci utcája volt!

nagyvárossá alakult ugyanabban a században. A Szegedi Híradó később, 1872-ben Szeged Váci utcájának nevezi az Oskola utcát, ugyanis ekkor még ez volt a kereskedelmi központ, majd csak a század végefelé terelődött át ez a feladatkör a Kárász utcába.

Az autó nélkül is nagy volt itt a kereskedés! Mint ahogy ma is az lehetne.

Már a középkori Szegednek is főutcája volt a mai Oskola utca, amely első komolyabb kiépítését főként Vedres István (1765—1830) munkássága nyomán nyerte, 175 évvel ezelőtt. Az egykori Dömötör-templom két oldalához csatlakozóan építették fel azokat az iskola- és egyházi épületeket 1793 és 1811 között, amelyek nemcsak a Templom (ma Dóm) teret, hanem az Oskola utcát is uralták. Itt kapott helyet a liceummá előlépett és már 1721 óta működött piarista gimnázium, nemzeti és polgári iskola, raiziskola. A két timpa-

Nyilvánvaló: elsőrendű Vedres-émlék, aki Szeged Széchenyije!

A régi, a 175 évvel ezelőtti városközpont, a Templom tér és az Oskola utca Vedres István és körének alkotó munkássága során a reformkor hangulatának megfelelően átalakult, és ennek nagy patronálója, segítője volt a korabeli polgármester, Volford József. Számos új ház építését a városfejlődés szempontjából is jelentős lépésnek kell tekintenünk. Tulajdonképpen ez a két évtized nyitánya annak a nagy folyamatnak, amelynek következtében Szeged nagyvárossá alakult ugyanabban a században. A Szegedi Híradó később,

Ezt a különleges környezetet értékeljük le városi autóúttá a város szívében.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_1986_08/?query=oskola%20utca&pg=68&layout=s

Az Oskola utcával kapcsolatos korábbi elképzelések, vágyak, vélemények

Az 1958-as elképzelés, mérnöki megérzés, mely mára igazolódott:

lattal állt elő. Tudvalévő, hogy az Oskola utca és a Kelemen utca igen szűk. A járműforgalom növekedése kritikussá teheti a helyzetet. A mérnök terve az, hogy mind az Oskola, mind a Kelemen utcát fokozatosan lezárttá kell tenni (mint a Kárász utca), s egységesen lakónegyeddé, illetve intézmények székhelyévé kell kialakítani a városrészt. A forga-

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_1958_01/?query=oskola%20utca&pg=78&layout=s

1986: legyen időszakosan sétálóutca az Oskola utca

a holnap képernyőjére rajzolódó színfolt tervezgetése kapcsán ötlött fel bennem. Arról meditáltam ugyanis — először csak úgy, magamban, később baráti, szakmai körben, végül a Szegedi Városszépítő Egyesület választmányának tagjaival együtt —, hogy csak szép álom vagy már idén nyári realitás, hogy az Oskola utca — legalább a szegedi ünnepi hetek két és fél hónapjára — sétáló utcává váljon.

Kelemen).
S mi tenné vonzóvá ezt az útszakaszt? Ötlet van bőven, s remélem, az érintettek első reagálása nem az ellentmondás lesz. Az úttestre padokat képzeltem, színes napvédő ernyőkkel, egy-két helyen még kis asztalokkal is (ezeken írhatnák meg üdvözlő lapjait a város vendégei), fa- vagy betonkádakban zöld növényekkel, színpompás virágokkal. És kiköltözhetne az utcára az Éva presszó; előadásnapokon a program végéig kínálhatná ajándéktárgyait a dohánybolt és az ajándéküzlet (akár elsőnap bélyegzésekkel csábítva az érdeklődőket); a Mici mackóban szomját

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_1986_03/?query=oskola%20utca&pg=219&layout=s

1992-es gondolatok:

Dugómentes Belváros?

Több írás is taglalta a Délmagyarországon, milyen közlekedési problémákat okozott a forgalmi rend megváltoztatása Szeged Belvárosában. Szeretném remélni, hogy megérem a közúti forgalomtól mentes, gyalogos Belváros létrejöttét és ez esetben szükségtelen lesz belvárosi forgalmi dugókról, azok eredetéről elmélkedni. A szakemberek véleménye megoszló: ezt a célt fokozatosan, lépésenként, avagy radikálisan végrehajtott forgalomszervezéssel, egy ütemben kell megvalósítani. A forgalommentes Belvárosra számtalan példát sorolnának világjáró turistáink: Köln, Achen, Erlangen, Poprád. A város önkormányzata úgy határozott, hogy a Déltérny vizsgálati anyagára épített programot ütemezetten valósítja meg. (A Híd **utcsíkjól** délre a táblázást végrehajtották.)
Az új forgalmi renddel mi a célunk?

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_1992_10/?query=oskola%20utca&pg=58&layout=s

Sajnos nem élte meg az autómentes belvárost! Hiába hozta fel a sok remek város példáját, a városvezetés továbbra is maradiság pártjára állt, és áll ma is.

1992-es autópárti szitkok:



„Dugó reggeltől estig az Oskola utcában”

Az első hibát még évekkel ezelőtt követék el azok, akiknek minden bizonnyal nemcsak autójuk, de koncepciójuk sincsen a szegedi közlekedésről. Ha ugyanis járnának négykerekűvel, biztosan másként gondolkodnának. Elképzelhető, hogy akkor nem úgy osztották volna fel az **Oskola utcát**, hogy szinte nagyobb helyet adnak a kerékpárútnak, mint a jóval szélesebb helyet igénylő gépkocsisávnak. „Okosán”

Minden bizonnyal újra kellene szabni az egész kabátot. Ehhez persze a mostani álmossal – mármint azzal, hogy Szeged kerékpáros város – is le kellene számolni. Legalábbis nem álmodozni, hanem racionálisan gondolkodni. Az azért mégis fur-

Az **Oskola utcában** ma már percenként szentségelnek az autósok. De ettől nem lesznek egészségesebbek, sőt, okosabbak sem közlekedésszervezőink.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_1996_09/?query=oskola%20utca&pg=16&layout=s

Már a percenkénti szentségelésen is túljutottunk.

1995-ös kesergés:

Főutcából országút

Természetesen az emberek főutcájából lett az Oskola utca az autósok országútvá!

– A herendi porcelán hivatalos márkaboltja négy éve azért nyílt éppen itt, mert azt ígérték: az Oroszlán utca folytatásaként ez is sétálóutca lesz. De nézze meg – mutat a délutáni csúcsforgalomban a Dóm térig „bedugult” kocsisorra dr. Kiss Lajosné üzletvezető –, országutat csináltak abból az utcából, ahol Szeged legrégebbi házai sorakoznak! Ma-



https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_1995_05/?query=oskola%20utca&pg=150&layout=s

Egy mai fénykép ugyanezt mutatná! 60 éve hezitál a városvezetés! Nem sikerült megtalálni a megoldást. Ez egyike Szeged fekélyeinek!

2006. Az Oskola utca, mint sétálóutca – az ötlet ismét megjelent:

nált terület. Az Oskola utca sétálóutca lehetne a Dóm tér folytatásaként. Az Oskola utcában van látnivaló, éttermek, üzletek, fagyfaltozó, terasz, minden, ami egy sétálóutcához

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_2006_03/?query=oskola%20utca&pg=519&layout=s

Amilyen gyorsan felbukkant a gondolat, ugyanolyan gyorsan el is merült a Tiszában.

2010: megint előjön:

mospótló buszok elférnek? A Kelemen utca kétirányúsításával sétáló utcává lehetne tenni az Oskola utcát, ahol éttermek, cukrászdák, teraszok, üzletek találhatóak, és egy tengelyt lehetne kialakítani a múzeum, Roosevelt tér, Oskola utca, Dóm tér között.

https://library.hungaricana.hu/hu/view/Delmagyarország_2010_07/?query=oskola%20utca&pg=267&layout=s

A prioritás

Szomorú nap, mint nap látni azt, hogy az Oskola utca úgy maradt, beragadt, egy túlhaladott ideológiaáldozata maradt, mivel a fő funkciója a városi sajnós ma is a városi autóút lét, az országúttá válás. Szinte a nap bármely szakában személyautóval van tele. A gyalogosok pedig a fal tövére szorulva keskeny járdákon próbálnak létezni.

Ezt az autós betegséget, melynek során minden közterületet elvettek a gyalogosoktól, és átadták az autósoknak, a fejlett világ óvárosának főutcái is megkapták.

Azok is úgy nézhetek ki, mint a mi Oskola utcánk.

Ők azonban gyorsan felismerték a tévedésüket és visszaállították a korábbi állapotot, azaz kiszorították az autós csordát a belváros szívéből és visszaadták a közterületet a gyalogosoknak. Elég lenne megnézni a Budapest belvárosi forgalmi rend módosításokat, autós kiszorításokat megnézni! Van szép hazai példa is! Csak szándék és bátorság kérdése.

Nálunk azonban megmaradt az autós nyomor, beragadtunk, lekozmaáltunk. Nálunk még mindig egy túlhaladott, egy meghaladott világ él.

Szeged túlteljesítette az első szakaszt, megnyitotta az ősi utcát az autóknak, hiszen az Oskola utca ma is olyan, mint egy használt autót áruló telep. A második beavatkozási szakasz pedig itthon elmaradt. Nincs hozzá bátorsága a városi vezetésnek, hiszen nagyhangú, jó érdekérvényesítő képességű autósok érdekét sérti, különösen választási idők környékén. Viszont világbajnokok lehetünk a kifogások keresésében, a „miért nem változtatunk” indoklásában. „Majd akkor, ha ...” kezdetűek a legképtelenebb kifogások. Közülük a legjobbak, melyek soha nem teljesíthető feltételeket fogalmaznak meg követelményként.

Mi a gond forrása?

Az újszegedi forgalom.

Útvonala Újszeged felé: Somogyi u.– Oskola u.– Belvárosi-híd. Vissza: Belvárosi-híd–Híd u.– Deák F. u.–Victor Hugo u.–Kelemen u.

Mi a megoldás?

1. Megakadályozni a jobbra fordulást az Oskola utcából a Belvárosi-hídra az Oskola u.-Híd u-i kereszteződésben. Továbbá:
2. megakadályozni a balra fordulást a Híd utcáról a Deák F. utca déli ágára.
3. Egyebekben pedig mindenben maradhat a mai forgalmi rend.
4. A bevezetés előtt a lakosságot tisztességesen tájékoztatni kellene. A helyi médiában több jó példát kellene bemutatni. A helyi zöld szervezetek mérhetnének zajszintet, légszennyezettséget az Oskola utcán és Újszeged legjobb helyein, összehasonlításként.

Látható:

- a) Javaslatom nem a teljes, a sok helyen alkalmazott drasztikus autómentesítés, hiszen az ebben a negyedben lakók beautózhathatnak lakásaikhoz, az áruellátás sem szenved csorbát.

- b) Nem rokkann bele a költségekbe a város. Néhány jelzőtáblát érint, néhány beton határoló elemet. Alapvetően más ez a megközelítés, mint a város vezetéséé, akik horribilis összegű építési beavatkozást terveznek, mely ráadásul még kisebb eredményű is lesz.

Hogyan segíthetne a város a kiszoruló autósokon?

- A) Kellene egy forgalmi felvétel. Meg kellene kérdezni az Oskola u-i dugóban álló autókat arról, hogy honnan és hová utaznak naponta.
- B) A Torontál téri (Vakok Intézete előtti) parkoló átengedésével, a hídon járó közösségi közlekedésre átszállással. Akár kedvezményes bérlet átadásával.
- C) A forgalmi kikérdezés után új autóbuszok beállításával a kezdő és a végpont közé. Akár kedvezményes bérlettel.

Mi jöhetne ezután?

- I. Szeged nyerne egy második Kárász utcát, a Dóm, a szabadtéri játékok főutcáját. Évtizedekkel ezelőtt hallhattuk Kopasz Mártának, Szeged város díszpolgárának, festő- és grafikusművésznek álmát: szerinte az Oskola utcán kis képtárak, hangulatos kis éttermek, kis kocsmák sorakozhatnának, egymást felváltva, ahol lehetne mutatni a jelenleg múzeumi raktárakban rejtőző, szinte sohasem látható, hatalmas értéket képviselő festményeket. Egy olyan utca lenne, ahol valóban érdemes lenne szegedinek is és az idegennek is sétálni.
- II. Kissé kiegyenlítődhetne a Belváros és Újszeged nyújtotta életkörülmény. Az újszegediek annyira kényesek környezetük tisztaságára, hogy néha még az ő érdekeiket szolgáló autóbust sem akarják az utcáikba beengedni. Mitől lenne természetes akkor az, hogy ugyanők autóik kipufogó gázait, a zaját az autóiktól pár méterre lévő belvárosi lakások ablakain gond nélkül benyomják?

Látható, hogy az előbbieknek semmi köze a tervezett Déli-hídhhoz. Ma csak egy ürügy az erre, illetve ennek hiányára hivatkozás, ennek feltételül szabása. Akik ezt kitalálták, biztosak abban, hogy erre még sokáig mutogathatnak, és semmit sem kell tenniük.

Szeged, 2018. július 18.