

Az autómentes Tisza-partért A közlekedés helyett a rekreáció legyen a szegedi rakpart funkciója!

dr. Rigó Mihály
okl. erdőmérnök
okl. építőmérnök

Mivel kissé hosszú ez a dolgozatom, az alábbi tartalomjegyzékkel szeretnék azoknak segíteni, akik nem akarják elolvasni az egészet:

- Szeged és a Tisza
- A helyszín
- A szándékom
- A rakparti út mai használói
- A rakparti út olyan, mint egy alagút
- A rakparti út időszakos használata
- Klinikai negyed a rakparti út mellett
- A hangos kisebbség terrorja
- A rakpart nem útnak épült, nem véletlen a rakpart név!
- Mire használták eleink a hajózáson túl még a Tiszát?
- Mi a ma helyzet?
- Frontvonal a város közepén!(?)
- Mit gondoltak eleink a szegedi Tisza-partról, a rakpartról?
- A Tisza élőlény, akár a Földünk! Egészségére Szegeden nagyon kellene vigyázni.
- „Szegednél tilos a Tiszában fürödni”?
- Schilsong János, az Oskolás Intézet Kft. innovációs vezetője javaslata, a „Szeged főutcája a Tisza” ideológia tartalommal kitöltésére
- Török Péter elképzelési. Az első tervező, aki át merte szakítani a belvárosi partfalat. A „betonbrutál” első megnevezője
- Vesmás Péter vezető tervező - a Tér és Forma Építészirodánál - elképzelése
- Egy friss budapesti próbálkozás a pesti oldali Duna-part humanizálására
- Az 1913 óta működő függővasút a folyó fölött Wuppertálban
- Van, aki autópályát épít a folyó fölé
- Nehogy azt gondolja valaki, hogy az előbbi emlékmű ér valamit, pedig Kína nincs messze!
- Mi történik évente egy hónapig Párizsban a Szajna-part egy szakaszán?
- Végül: utca-e a Tisza, ahogyan sokan Szeged főutcájaként kezelik?
- Amit a Déli-híd átadása után azonnal meg lehetne tenni
- A második ütem

Szeged és a Tisza

Őseink a Tisza és a Maros miatt telepedtek itt le, valószínűen kifejezetten a két folyó miatt. Ma már mintha nem szeretnénk ennyire Tiszát és a Marost, elszakadtunk az őselemektől. Nagyon sokszor elhangzott az, hogy „javítani” kell a város és a folyó kapcsolatán. Néha ez az igyekezet épp az ellenkezőjére fordul. Volt egy időszakunk, amikor magunkat Biopolisznak hívtuk. Sokan éreztük telitalálatnak a névválasztást,

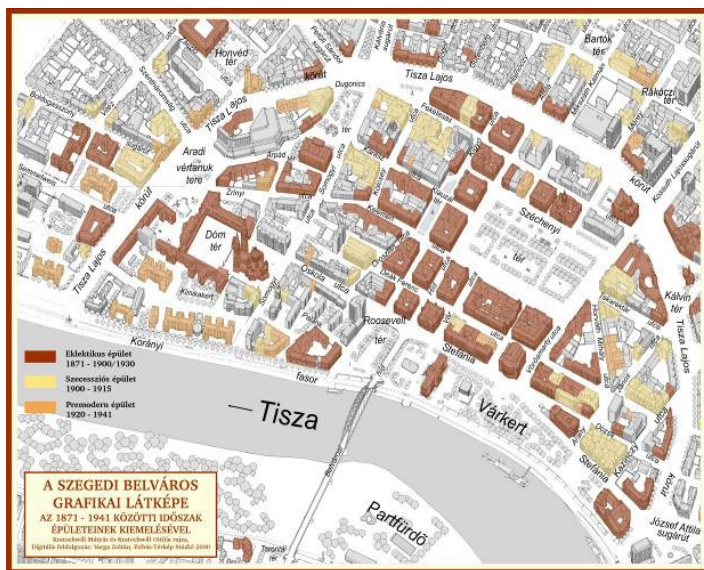
talán nem kellene kidobni. Véleményem szerint egy Biopolisznak mindenek fölé, elé kell helyezni a városi Tisza-part ügyét.

A szegedi Déli-híd megépítése egy nagy változtatási lehetőség, mellyel élnünk kellene. Dolgozatommal ehhez szeretnék hozzájárulni.

A helyszín

Könnyű elképzelni egy olyan félkört, melynek középpontja a szegedi Belvárosi Tisza-híd szegedi hídfőjében van, sugara kb. 600 m-es, és a félkör a Tiszától a Tiszáig tart. A kapott vonal a szegedi Tisza Lajos krt. A félkör két pontban metszi a Tiszát.

Ezt a két pontot a Tisza partján, a Tiszával párhuzamosan összekötő közel egyenes pedig a szegedi rakpart, melyen ma egy autópálya geometriájú, azaz majdnem végig egyenes, felújított aszfaltút halad. Furbás Zoltán remek térképen mindez látható. A térképen felírt Korányi fasor mai neve Huszár Mátyás rakpart, melyről az írásom szól.



[https://www.google.hu/webhp?sourceid=chrome-](https://www.google.hu/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=rakpart+and+szeged&start=60)

A szándékom

Legyen autómentes ISMÉT a rakpart!

Az alábbiakkal ezt szeretném alátámasztani, indokolni.

A rakparti út mai használói

Két autós csapat jár erre. Az egyik csoport azok az autósok, akik a Tisza Lajos krt. jelzőlámpás csomópontjait a rakparton akarják kikerülni. A körút és a rakparti út egymás alternatívái.

A másik autós csoport ideológiája a hídpótlás, a hídhelyettesítés.

Szeged második közúti hídja a Bertalan-híd, a városközponttól északra áll.

A Belvárosi-híd 2*1 forgalmi sávossal, a Bertalan-híd pedig 2*2 sávossal. Az a furcsaság, hogy a két híd forgalomnagysága majdnem azonos, az előbbi lényegi kapacitáskülönbség ellenére.

A Belvárosi-hídot a városközpontba tartól használják, a Bertalan-hídot pedig a város északi részébe, és meglepő módon a déli részébe menők.

Mivel a Bertalan-hídon az ugyanakkora forgalom kétszeres sávszámon oszlik el, a Bertalan-hídon kisebb a járműakadályoztatás, tehát magasabb a közlekedési szolgáltatás színvonala.

Ezért az újszegediek egy része, akik Szeged déli részébe mennek, inkább a Bertalant használja. Igen ám, de Újszegedről Szegedre átérve, a városközponttól északra találja magát az autós. Ez akkor nagy baj, ha Szeged déli részén van az autós célpontja. Nekik kell tehát egy osonó út, egy szegedi egérút, a Tiszával párhuzamosan, azaz a rakparti út. Ez egy Újszeged- déli szegedi városrész (Alsóváros) kapcsolat.

Ha azonban megépül a szegedi harmadik híd, a Déli-híd, az előbbi második csoportja már a direkt útvonalat fogja használni, azaz csökken a rakparti út forgalma. A rakpart, mint hídpótló ideológia tehát okafogyottá válik.

A rakparti út olyan, mint egy alagút

Egy alagútba bemegyünk, majd kijövünk. Közben nem lehet sem balra, sem jobbra elfordulni. Ugyanilyen a rakpartunk is. Ebben lényegesen különbözik a fővárosi Duparttól.

A rakparti úti forgalom, a rakpart szempontjából tranzitforgalom, mely nem illik ebbe a környezetbe!



A rakparti út város felőli oldalán végig egy magas betonfal a jobbra-balra fordulás akadálya. A másik oldalon ugyanezt a szerepet a Tisza tölti be. A kb, 1,2 km hosszon sehol sincs útkereszteződés!

A rakparti út időszakos használata

A rakparti út ma a Tisza hullámtere! Ide a Tisza bármikor kiönthet hosszabb-rövidebb időszakra, akár egy-két hónapra is. Ilyenkor le kell zárni a rakparti utat, de a víz levonulása után sem lehet azonnal visszaadni a forgalomnak, mert várni kell a rakparti úti pályaszerkezet kiszáradására.

De vannak más zárési okok is.

A különféle nevű futóversenyek, ünnepek, halászléfőző hétvégék, autómentes nap rendőrségi és katasztrófavédelmi rendezvényei, nemzetközi kamionos találkozó, motoros fesztivál, zenés, bulizó rakpartfesztivál.

2015-ben építették át a rakparti út melletti támfalat hónapokon át. Megint forgalmat kellett csökkenteni, mivel vagy teljes útzár, vagy félpályás útzár mellett dolgoztak az építők.

Mit ad Isten?

Szeged ezeket észre sem vette, a város ezen zárások alatt és ellenére élt tovább, mintha mi sem történt volna!

Ebből az következik, hogy a rakparti út léte tehát egyáltalán nem létérdeke a városnak!



Ez egy halfesztivál a rakparton, ahol ilyenkor akár 200 mázsa halból főznek finom szegedi halászelevet.



Ez pedig egy sörünnap, a kézműves sörök dicséretére! Néhányan mintha lennének!
Igény lenne az autómentes rakparti elfoglaltságokra! Ebbe az irányba kell elmozdulnunk!

Klinikai negyed a rakparti út mellett

A város klinikáinak nagy része közvetlenül a rakpart mellett van. A gyógyulásra váró embereket sokszor lehet látni a Tisza-parton, régebben még pizsamában is. **Nekik sem hiányzik az előttük átzúgó tranzitforgalom!**

A hangos kisebbség terrorja

Nagyjából így írható le a mai helyzet. Van egy kis autós csoport a fentebb említett két rakpartot használó-kategória tagja és van a rajtuk kívüli város, a nagyobb és csendes csoport, akik szeretnék visszakapni a rakpartok az autós megszállástól.

Nem lehet úgy sétálni a gyerekekkel a Tisza-parton, hogy állandóan az autókra kell koncentrálni. **A mai helyzet gyerekellenes.**

Mivel ez a csoport gyorsan tud nagy lármát csapni úgy, hogy a jóval nagyobb többség viszont hallgat, a politikusok azonnal kezdik kegyeiket keresni, mert nem akarnak szavazót veszíteni. Nem tudom, hogy a jövőben a csöndes nagy csoport meddig hagyja magát elnyomni.

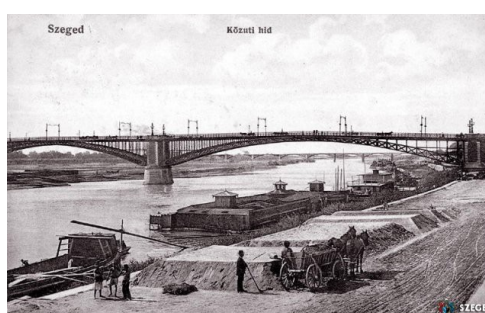
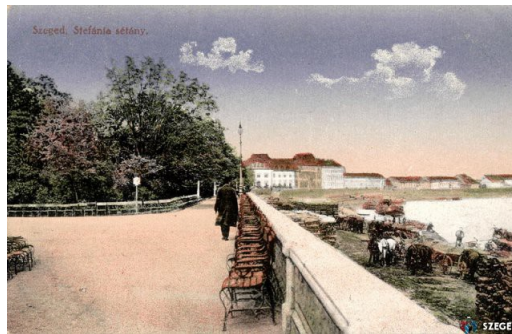
A rakpart nem útnak épült, nem véletlen a rakpart név!

A szegedi Nagyárvíz után, az akkor még jelentős tiszai hajózás kiszolgálására rakpartot épített az állam a szegedi belvárosban. A Maroson és a Tiszán érkező hajók itt kiköthettek, kirakhatták áruikat az alábbi képeken látható kupacokba. Ezeket a kupacokat azután lovas kocsikkal szállították el. Volt egy időben vasúti vágány is a rakparton, így itt a különféle szállítási módok és eszközök tényleg egymáshoz tudtak kapcsolódni. Ma logisztikai központnak hívnánk.

Szó nincs tehát arról, hogy forgalmi okból épült volna itt egy autópálya!

Amikor a tiszai hajózásnak befellegzett, a rakpart léte okafogyottá vált. Egyszer csak ott volt egy nagy üres felület, melyre sajnos betódult az autós forgalom. Mivel akkoriban a személyautót illett mindenben kiszolgálni, és a környezettudatunk sem volt még a mai, a rakpartból pillanatok alatt autós lett. **Javaslom, hogy vegyük ki innen ismét az autót, mint nem ide illőt!**

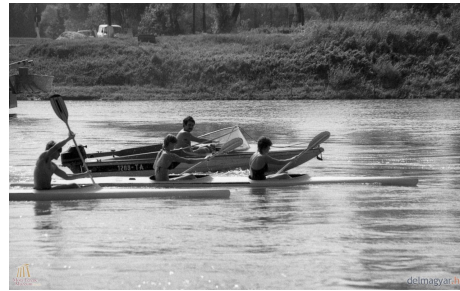
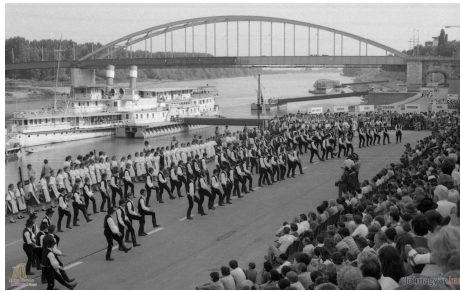
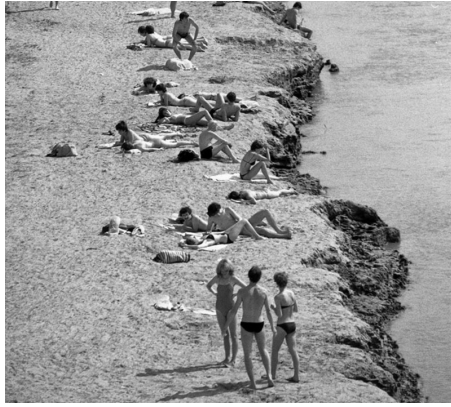
Az alábbi képeken látszanak a hajók által hozott áruk kupacai, a lovas kocsik. A képeket a Délmagyarország fényképtárából másoltam ki.





Mire használták eleink a hajózáson túl még a Tiszát?





Úgy tűnik, hogy elődeink sokkal okosabbak voltak nálunk! Tényleg ki kell ezt újra találni? Megint fel akarjuk találni a forró vizet?

Mi a ma helyzet?



Tessék ehhez hozzáképzelní egy nyári 35 fokos kánikulai meleget, amikor minden izzik. Egyesek szerint ez a látvány Szeged mai dicsősége.

Így néz ki, amikor az ember legyőzi a természetet! Így mutat az, ha úgymond összekapcsolják a szegedi belvárost a folyójával. Ez egy beton és aszfalt sivatag! Ez a széles beton és aszfalt sáv kettévágja a Tisza eredeti zöld sávját. **Mesés egységet alkothatna a Tisza a két partján lévő zöld felületekkel, de ki kell venni az egységet szétvágó betonsivatagot.**



http://www.virtualszeged.hu/szeged_kepek_vegyes/legi1.html

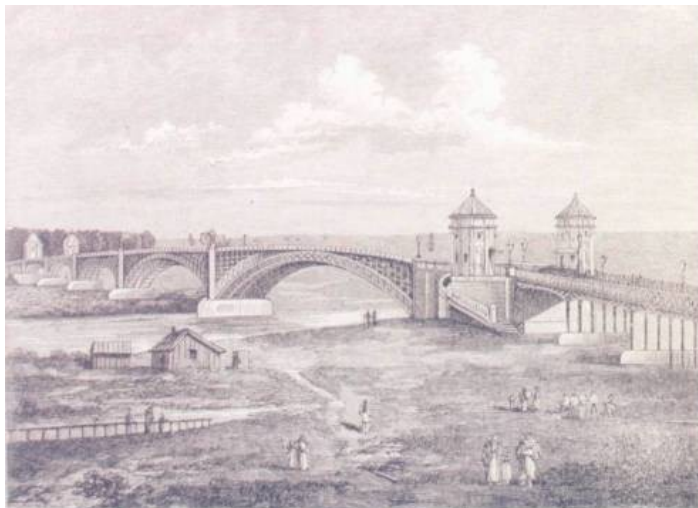
A Tisza mellett, mindkét oldalon eredetileg füves, fás sáv volt. Eleink egyszerűen odasétálhattak a Tiszához!

Ez volt a város és a Tisza igazi egysége!

Az alábbi képen nem lehet sem lépcsőket, sem függőleges beton támfalakat látni, a táj idilli.

Azóta „fejlődtünk”? Nem először derülne ki, hogy nem.

Aki mást akar, nyaraljon egy autópálya pihenőben, vagy egy autópályás benzinkúton. Innen indultunk, ide kellene tájrehabilitációval visszatérnünk.



Frontvonal a város közepén! (?)

A szegedi belvárosi Tisza-part egyben a Tisza fővédvonala, árvíz elleni töltése is.

Nyilvánvaló az, hogy ezt megpiszkálni Szeged biztonsága miatt nem szabad.

Ugyanakkor az a tény szinte megbénít minden Tisza-parti fejlesztést, mely jól követhető lesz az alábbi tervezői elképzeléseken, hiszen ez a tény mindenfajta tervezés legszigorúbb feltétele.

Azonban el kellene végre azon gondolkodni, hogy valóban nincs más megoldás?

Tényleg a szegedi belvárosban kell esetenként megvívni a vízügynek az árvízi csatát? Nem lehetne ezt esetleg a városon kívül?

**Tessék elképzelni, hogy ma mibe kerülne újjáépíteni a palotás várost!
Érdemes ezt a hatalmas vagyont mindent árvíz esetén kockáztatni.**

Több dolgozatot írtam erről, melyek az alábbi helyen megtalálhatók:

<http://epiteszforum.hu/porlod-vagy-inkabb-szeged-mi-tortent-itt>

E dolgozat 4. pontja tartalmazza az ezzel a témával kapcsolatos korábbi javaslataimat (lényegében csak egy tanulmányterv készítést) azok elutasítását is.

Mit gondoltak eleink a szegedi Tisza-partról, a rakpartról?

Szeged helyi újsága a Délmagyarország, mely elmúlt 100 éves. A korabeli újságokat digitalizálták. Az újság honlapján az újság archív nevű menüpontja segítségével kiszűrtem néhány régi írást. **Megdöbbenő, hogy az elmúlt évszázad alatt mennyi jó gondolat született meg! Nem kellene örökké mindent teljesen előlről kezdeni, mintá semmilyen előzmény sem lenne.**

Mindenütt felírtam a megjelenés időpontját! Elképesztett a gondolatok nagy gazdagsága. Szinte mindent kitaláltak már eleink abból, amit meg kellene itt csinálni!

1911. II. 17.



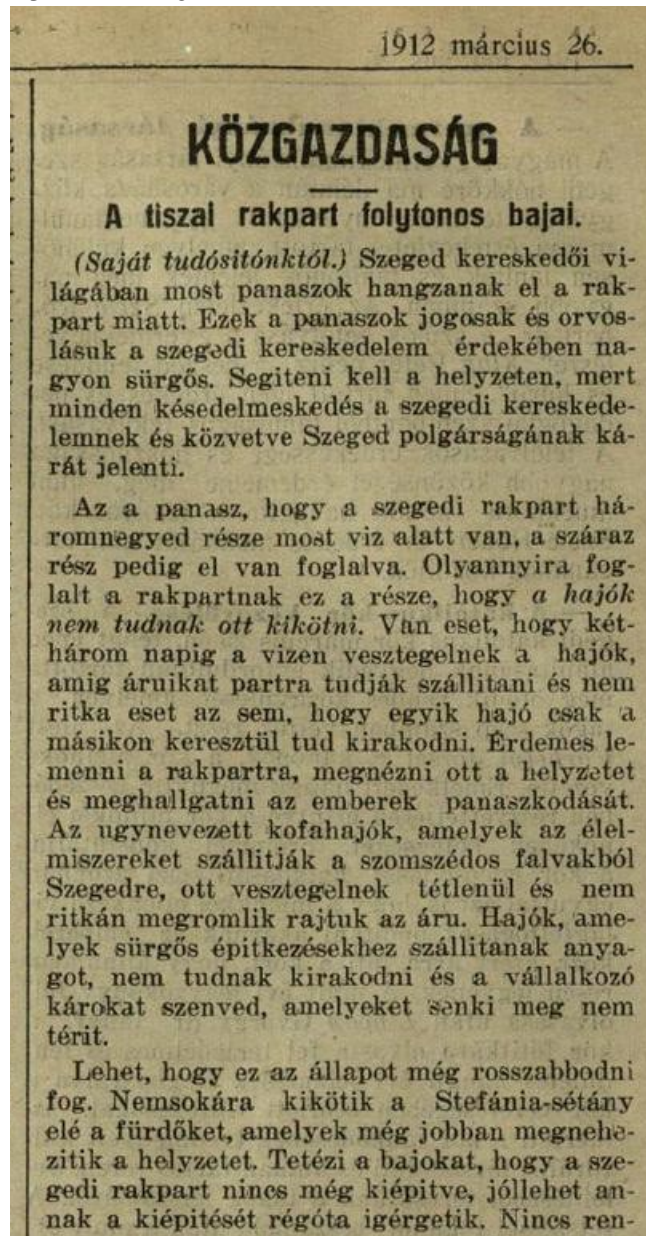
Ahogy ma történnek a dolgok a Déli-híddal, ugyanaz történt a rakparttal. Az állam ugyanúgy birkózik az állammal ma, mint annak idején.

Amikor volt tiszai hajózás, és hajók, rakparton téli és kereskedelmi kikötőt szándékoztak kialakítani, mely nem sikerült.

Furcsa az, hogy miután a MASHART a Tiszán az 1970-es években megszüntette a folyami hajózást, 1988-ban átadták a kikötőt! A hajózás, a hajók nélküli világ fantom kikötőjét! Furcsa egy kissé ez a döntési mechanizmus.

Azt is fontos hangsúlyozni, hogy kezdettől fogva ide kikötőt akartak és nem autópályát!

1912. III. 26.



Nem kevesebbet állít a cikk, mint azt, hogy a kikötőbe nem valók az úszóházak, azok az úszóházak, melyeknek semmi közük a hajózáshoz, a kereskedelemhez. Ez a rakpart nagyon egyértelmű kereskedelmi használatára utal. Több későbbi cikk is írja azt, hogy a kikötőt mindkét irányban hosszabbítani kell, hogy még több hajó köthessen ki. Minden nem oda illő funkciót ki akartak takarítani.

Szó nincs az átmenő forgalom segítéséről, a közlekedési funkció odaviteléről, főleg nem egy Tisza-parti autóútról.

1934. I. 24.

Jelentősen emelkedett a szegedi Tisza-kikötő forgalma

Terv a paribeosztás megváltoztatására

forgalmat. Már a múlt esztendőben is jelentkeztek e tekintetben anomáliák. A rakodópart területiánva miatt 4, sőt 5 uszály is egymás mellett volt kénvtelen rakodni és ez a körülmény nemcsak a szabadforgalmat akadályozta, hanem jelentékeny idővesztéséget is okozott, úgy, hogy vannak hajósvállalatok, amelyek a Szegeden való ha ó-rakodást nem vállalák.

Az értekezlet résztvevői megállapították, hogy időrendileg az volna az első feladat, ha a kamara kieszközölné a város hatóságánál, hogy a *tiszai rakpartot teljes egészében a kereskedelmi hajózás részére biztosítsa*. Másik feladat olyan program-

1935. III. 29.

Érdekes ajánlat a városi strandfürdő megvalósítására

Eleink a Tisza-partra, a kikötőn túl, azonnal, mint rekreációs területre gondoltak és még attól az ötlettől sem zárkóztak el, hogy a városi strandfürdő a Stefánia területén legyen! Szó nincs megint a ma uralkodó autóútról!

Ez azért rendkívül jelentős megközelítés, mert ma szinte minden, folyóval rendelkező város a folyópartoknak elsősorban rekreációs funkciót tulajdonít. Magyarul: a folyópartnak a városlakó ember pihenését, kikapcsolódását, feltöltődését kell szolgálni!

tassa ki a részletes terveket.

Az ajánlattevő megbízásából Szivessy Tibor és Matyók Aladár

két tervvázlatot

készített. Az egyik tervben úgy oldják meg a tervezők a kérdést, hogy az építendő strand helyéül a szegedi oldalon a Stefánia-sétány és a kereskedelmi iskola közötti gyermekjátszóterületet jelölik ki. Itt készülne el az állóvízi medence és a fürdőtelepnek közvetlen összeköttetése lenne a Tiszával, a közbeeső rakpart-részletet a strandhoz csatolnák. Ennek a megoldásnak a városházi vélemények szerint két előnye lenne, az egyik az, hogy a strand

a Tisza innenső partján, közvetlenül a város szívében feküdne,

a másik pedig, hogy a kérdés itt területkiszáritás nélkül lenne megoldható. A hátránya viszont ennek a megoldásnak, hogy a Stefánia-sétány területe megkisebbedne, megrövidülne a rakpart, ezenkívül a medernek ezen a szakaszán a legerősebb a víz sodra, itt rögtön igen mély a meder, tehát a fürdőző közönség rendelkezésére nem állana a strandoknál általában annyira megkígyánt „meneteles meder“.

A második terv szerint

Ujszegeden.

A második terv szerint

Ujszegeden.

a SzUE mellett épülne fel a strand. Ott körülbelül 1800—2000 négyszögölnyi magántulajdonban levő területet kellene megszerezni. Arra a hírre, hogy a város itt akarja felépíteni a strandot, a telkek ára rögtön felszökött és már jelentkezett egy érdekelt telektulajdonos, aki közölte, hogy a telkéért négyszögöleakint hatvan pengőt fog kérni a várostól. A polgármester ezzel kapcsolatban kijelentette, hogy a telkespekuláció ellen kiszáritással fog védekezni, a kiszáritási engedélyt rövidesen meg is kapja a város, tekintettel arra, hogy a strand mielőbbi felépítése elsőrendű közérdek Szegeden. Ha azután a kiszáritási eljárás megindul, a telkek megváltási árát érdeklentes szakértő bizottság állapítja meg és ez kizárja a spekuláció minden lehetőségét.

SZEGED VAGY UJSZEGED ?

A városi új strandfürdő elhelyezéséről

Írta SZIVESSY TIBOR műépítész

Minden igyekezett minél közelebb kerülni a Stefániához!

Szegeden, amikor többszáz ezer pengő költséggel új fürdőt óhajtanak építeni, .

a legnagyobb tárgyilagossággal és jövőbelátással, gondoskodással kell eldönteni, hogy Szegeden, vagy Ujszegeden épüljön fel,

a város lakosságának szempontjait, de az idegenforgalom érdekeit is tekintetbe véve ez az új intézmény.

Szeged mellett nagyon sok érv szól, de nem szabad elhanyagolni azt a szempontot sem, hogy eddig a legtöbb strand igen változó sikerrel az ujszegedi parton alakult 20—25 év óta. A szegedi oldalon épülő, a Kis Stefániának nevezett gyermekjátsszótérre tervezett modern, nagyvárosi strandfürdőnek szembeszökő előnye az, hogy benn van a város szívében, nem kell hosszú gyalog vagy kocsitűt tenni, míg a nagy melegben a fürdőző odajut, nem kell a városon keresztül a hidig, a forró hidon, de még Ujszegeden is gyalogni, nyilván „kutyagolni,” míg a látogató a megváltó hűs habokba lép. Arra, akik szűkreszabott idejében — pedig a nagyvárosi embernek nagyrészt kiszámított és rövid a fürdésre szánt ideje — fürdeni megy, fürdés után a tikkasztó, tűző napon Ujszegedről hazajutni ismét nem kis feladatot ró júliusban, augusztusban az ut, amiről úgy vélem, vitázni felesleges. Hiszen évtizedeken keresztül a Stefánia alatt működött a Nasic, Regdon és más uszodák, minden csónakázó- és evezős egylet is igyekszik minél közelebb kerülni a Stefániához. Miért kell az újonnan épülő sokszáz ezer pengős strandfürdőt az ujszegedi partra „száműzni”, miért nem lehet a Stefániában levetközni, ottan kezdeni a fürdőzésnek alább felsorolt lehetőségeit, hogy azután felöltözve, bent a városban lehessen

Pezsgő élet ... késő éjfélig!

fániát. Különbö is azt tapasztalom, hogy a Stefánia-park igen sokat veszített jelentőségéből s nem is hasonlítható ahhoz a háborúelőtti parkhoz, amikor pezsgő, eleven élet zajlott reggeltől késő éjfélig a Tisza partján. Ma elhagyott, üres, néptelen ez a park s úgy vélem,

nem túl nagy területet. Az alsó rakparton, amely fenti, mintegy 112 méter hosszú park-sáv alatt terül el, lehetne homokos fekvőhelyeket, napozókat, sátrakat, kabánákat elhelyezni, melyek minden ősszel eltávolíthatók s a nyár elején ismét felállíthatók; a 18 méter széles rakpart évről-évre rendbehozható, amennyiben a tavaszi áradás a homokot elvitte volna.

Ezt az ötletet valósította meg a Szajna partján – melyet alább majd bemutatok - és a fél világ elájult a remek ötlettől. Szegednek ez sem kellett!

Lent a Tiszán egy eca nyolevan méter hosszú modern, csinos tutajuszoda volna felállítható, melyben 50 méteres uszodakosár, de szabad Tiszafürdő is volna berendezhető. Ehhez csatlakoznék a kisebb csónakház és csónakkikötő. A legfelső strand-parkból, akárcsak ma, részben provizorikus falépcsők vezetnének az alsó homokterületekhez és a Tiszauszodához. A Tisza

Ezt tervezi a győztes fővárosi tervező a pesti Duna-partra. Később bemutatom.

provizorikus falépcsők vezetnének az alsó homokterületekhez és a Tiszauszodához. A Tisza tulsó partján volna létesíthető egy akár kétszáz méter hosszú Tiszastrand, amelynek előnyeit itt fejtegetni nem kívánom. Aki szereti, mert joggal szerelheti a Tisza partján kilométer hosszakban elhuzódó strandot, az itt megtalálhatja majd annak összes előnyeit — és hátrányait is. A szegedi oldalon felállított tutajuszodából, állandó motoresónakközlekedés bonyolítaná le a forgalmat a tulsó part homokos strandja felé. Aki át akar kelni, mérsékelt díjért ide-oda közlekedhetik, aki megelégszik az ártézi medencék, vagy a tutajkosár, a szabad Tiszában való fürdéssel, az nem fogja a motoresónakot igénybe venni. A nagy városokban létesített újabb strandok mind a városban épültek. A budapesti Hullámfürdő, a Széchenyi-fürdő, a Rudas (majdan az új Rudas), az új fürdőváros intézményei, mind a város belső részében létesülnek s mind jobban és jobban mennek, nagyobb forgalmat bonyolítanak le, mint a külső perifériák nagyobb kiterjedésű, régebbi divatu fürdői. Homok alig van már, mert behizonyosodott, hogy a homokban való tartózkodásnak sok-sok egészségtelen következménye és bántó hátránya van. Sok pázsit, fű, gyepek, virágágyak, nyugópádek, sátrak, kabánák, napozó terraszok, nyugóhelyek — ezek kellenek ma! A gyermekek részére lehet tornaszerekkel kapcsolatos kisebb homokterületeket létesíteni, de túlzásba vinni a sokezer négyszögmeternyi homok- és csupasz földterületeket, ma már — túlzaladott volna!

Azaz: mindkét oldal rekreációs fejlesztése, de egymással összefüggésben, a sokféle igény sokféle kielégítésével! A kettő között csónakos átkelési kapcsolat, melyhez hasonló a főváros manapság igyekszik megvalósítani.

1947. VII. 15.

Kedd, 1947 július 15. DELMAGYARORSZÁG 3

A 3 éves terv szegedi kulcspontja:
a Duna-Tisza csatorna és a szegedi duzzasztómű

Na, ez aztán mára igazi tabu lett. Már az is „kiírja” magát a közéletből, aki meg meri említeni. Egy műszaki téma, mely tabu?

A Duna-Tisza-csatorna ötletét a szegediként, Szeged Széchenyije írta le részletesen 1805-ben, mely szerinte a Soroksár – Kecskemét – Kiskunfélegyháza – Szeged vonalvezetésű lett volna.

Aki fel manapság fel meri említeni, az elsőként a legborzasztóbb jelzőket kapja minősítéseként, legyen szó bárkiről. Műszaki kérdéseket aktuálpolitikaivá alakítottak. Úgy gondolom, hogy 210 évvel Vederes ötlete után ma is beszélni kellene az ötletről, akkor is, ha ma már másként valósulhatna meg, hiszen a világ csak előrébb haladt pár dologban.

Annál is inkább, mert az alapprobléma 210 év után sincs megoldva. Előbb-utóbb egyre többen fognak rádöbbenni arra, hogy a Duna-Tisza-közébe, de magába a Tiszába is a Dunából kell vizet hozni.

Lehet vitatkozni azon, hogy ennek a csatorna-e a legjobb módja, vagy szóba jöhetnek mások is.

Vannak, akik szerint gazdaságosabb lenne egy csővezeték a csatorna sokféle vízvesztése miatt. Vannak, akik szerint a már meglévő csatornahálózat korszerűsítésével is megoldható az alapfeladat.

Ha ma is csatornában és nem csatornapótló csővezetékben gondolkodunk, akkor a csatorna a Duna hajóforgalmának egy részét esetleg Szeged felé tudná terelni, mely talán helyzetbe tudná hozni a medencés kikötőt. Azért csak egy részét, mert a Tisza Titelnél bemegy a Dunába. A dunai hajóknak a csatorna egy nehezen indokolható kitérő lenne.



Ezek szerint minden idők egyik legnagyobb vízügyi mérnöke - Mosonyi Emil Kossuth- és Széchenyi-díjas magyar vízépítő mérnök, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja, egyetemi tanár - a hazai vízienergia-hasznosítás éharcosa járt és előadott Szegeden.

Ma a vízi energiáról bármit is kijelenteni emberiség ellenes bűnténynek minősül. Ami azonban lényeg:

a híresség beszél egy szegedi duzzasztóműről, egy olyan mérnöki műtárgyról, amellyel a **TISZA VÍZSZINTJE ÁLLANDÓAN AZ ALSÓ RAKPART MAGASSÁGÁBAN LENNE TARTHATÓ.**

Így viszont valószínűen szinte semmi sem kellene abból a betonmonstrumból, amit ma a belvárosi Tisza-parton ma láthatunk.

Érdekelhető, hogy Vedres mellett Mosonyi is teljesen másként gondolkodik a Szeged belvárosában folyó Tiszáról, mint sajnos a vízügy ma pozícióban lévő mérnökei. A

legszörnyűbb azonban az, hogy ezekről a lehetőségekről a szegedi társadalom nem tud, és nem is tudhat!

1958. I. 16.



Az Oskola utca az árvíz előtti Szeged főutcája volt. Az-

Igen érdekes a terv Tiszával kapcsolatos része. Szegeden nem érzi az ember, hogy

az Alföld legnagyobb folyója szeli keresztül, mert a folyóhoz vezető utak szűkek. A Somogyi utca kiszélesítése és fásítása éreztetné mindenkivel: az utca végén valaminek lennie kell, s ez az érzés vonzaná a járókelőket a tiszaparti sétány felé.

Egyik legnagyobb probléma a forgalom volt. Borvendég Béla itt is érdekes javaslattal 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 Kárársz utca), s egységesen lakónegyeddé, illetve intézmények székhelyévé kell kialakítani a városrészt. A torga-

Számomra nagyon fontos annak felismerése már 1958-ban, hogy csökkenteni kell az Oskola utca forgalmának nagyságát. A nyertes tervező teljesen le akarta zárni a forgalom elől az Oskola utcát, pedig annak akkori forgalomnagysága töredéke lehetett a mainak.

Ma az Oskola utcát az az átmenő forgalom terheli, amelynek semmi köze az Oskola utcához.

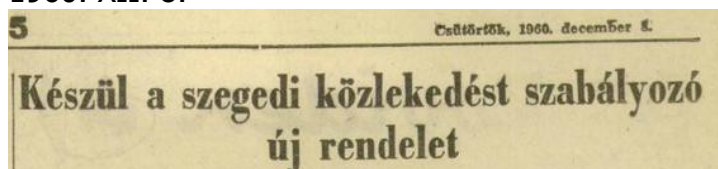
Korábban javasoltam, hogy vegyük ki az oda nem illő átmenő forgalomfajtát, tehát nem a teljes autómentesítést javasoltam!

A javaslatom lényege hármas:

- megakadályozni az Oskola utcából való jobbra fordulást a Belvárosi-hídra,
- megakadályozni az Oskola utcából az előre haladást a színház felé,
- megakadályozni a Híd utcáról balra fordulni a Deák Ferenc utcára, a V. Hugo utca felé,

A város azonban még ennyit sem mert meglépni tartva a már korábban említett hangos kisebbség felháborodásától. Ez a lépés is a Déli-híd átadása után meglépendő első lépések közé tartozzon!

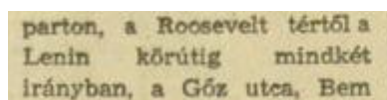
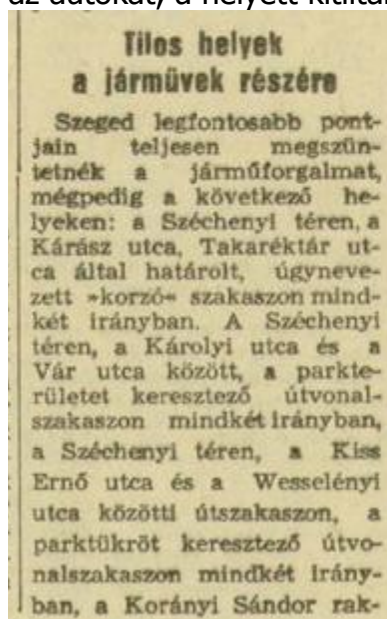
1960. XII. 8.



Tilos hely a járművek részére a Korányi rakpart, mely azonos a mai Huszár Mátyás rakparttal! Pedig az 1960-as forgalom nagysága töredéke volt a 2016-osnak! És mégis, oda nem illőnek vélték.

Már 1960-ban is voltak helyesen gondolkodók.

Teljesen más kérdés az, hogy a döntéshozó politikusok engedtek mindig a hangos kisebbségnek, a csendes többséggel szemben. Ma egyesek úgy próbálják rontani a helyzetet, hogy az autók részére ingyen parkolóhelyet adnának, mellyel odaszívják az autókat, a helyett kitiltanak onnan mindet.



1962. V. 3.

Megfiatalodik

EGY TÖRTÉNELMI VÁROSRESZ

Szeged egyik legszebb negyede lesz az Oskola utca és a Tisza-part közötti terület

Alig néhány éve írták ki a pályázatot az Oskola utcának és környékének rendezésére. A pályázatot Borvendég Béla fiatal szegedi tervező nyerte, aki e munkájáért, valamint a terv keretében azóta már felépült Tisza-parti hétemeletes lakóházért Ybl-díjat is kapott.

A díjazott hétemeletes épület az ún. Égő Arany-épület, melyet eredetileg azért kellett megépíteni, hogy a hídról nézve eltakarja a Dómot! Csak a tervezőnek köszönhető az, hogy csak hétemeletes (9) lett, ahogy ezt az építészmérnök úr később előadta.

alapján az árvíz előtti, avult, földszintes épületek lebontása után korszerű, zöld területekbe ágyazott, levegős városrész alakul itt

Szegednek nincsenek görög és római kori épületei! Itta legrégebbi házak, a legnagyobb építészeti vagyon, éppen az árvíz előtti házak lennének. Milyen minősítést is kaptak ezek a házak? Ezeket Lechner Lajosék Szeged újjáépítése során meghagyták! Csak nem tévedtek?

alapján az árvíz előtti, avult, földszintes épületek lebontása után korszerű, zöld területekbe ágyazott, levegős városrész alakul itt

Először is, az építkezések előtt, megfelelő ütemben egész házsorokat bontanak majd le az Oskola utca és a Tisza-part között. Lehet, hogy hangulatosak e részen levő földszintes házacskák, azonban avultak. Értékes területet foglalnak le, amelyen az eddiginél jóval több embernek lehet majd biztosítani egészségesebb otthont.

Ma ezt minek neveznénk egy belvárosban? Mit lehet az említett házról tudni? A legfontosabb: tervezője Vedres István, Szeged Széchenyije! A Vedres István által tervezett házak közül a legszebb volt.



„Schäffer-ház (Szeged)

Vedres tervezte id. Schäffer Ádám német nemesember módos polgári házát (1809-1810) a mai Roosevelt téren. Az egyemeletes épület homlokzatát háromtengelyű középső rizalit hangsúlyozza. A körselejtív közepén emberarcú zárókő. Az épület budai és pesti épületek mintái alapján készülhetett, ahogy a gazdagon díszített kovácsolt vasajtó is. A napsugaras díszítőmotívum népszerű volt Szeged környékén. A földszinten a család vaskereskedése kapott helyet, majd később, a ház előtti téren működő halpiaccal összefüggésben a Fülöp-féle halászcserda is itt talált otthonra, kellemes kerthelyiséggel. 1869-ben a műemléki védelem alatt álló házat lebontották és helyére emelték az „Égő Arany” épületét.”

http://www.sk-szeged.hu/statikus_html/kiallitas/vedres/mernok.html



A szomorú végeredményt ma is láthatjuk. Ki tudja mikorra és mennyiért lehet majd helyrehozni.

Van itt még valami. Budapesten a Roosevelt teret már Széchenyi térre nevezték át. Szegeden is éppen ideje lenne a Roosevelt teret visszaalakítani Hal térre, mely ez volt a tér régi, rendes és politikától mentes neve. Mi lenne a neve egy térnek a Tisza mellett, mint Hal tér! Az ember nyugalomához nagyon kellenének a politikától mentes terek!

Nem szabad elfelejteni, hogy Roosevelt Sztálin kezére játszotta Közép-Európát, így hazánkat is, melynek máig ható következményei lettek.

Rooseveltnak semmi köze a Tiszához, egy Hal térnek pedig nagyon is van.



Európa „szabásmesterei”, a háború kiszolgálói, „áldásos” tevékenységük következménye emberhalál és szenvedés volt.

„Churchill magatartása jelentősen különbözött Rooseveltétől, mivel az előbbi Sztálint egy aljas rendszer élén álló ördögi tirannusnak tartotta. 1942-ben William Christian Bullitt moszkvai amerikai nagykövetnek arra a prófétai jövendölésére, hogy a "vörös amőba ráfolyik Európára" Roosevelt így válaszolt a nagykövetnek összegezve Sztálinnal való kapcsolatának alapelvét a háború folyamán:

„Én úgy érzem, hogy Sztálin nem ilyen ember ... és azt hiszem, hogy ha mindent megadok neki, amit csak tudok és semmit nem kérek érte cserébe, *noblesse oblige*, nem fog elfoglalni semmit és együtt fog működni velem egy demokratikus és békés világért.”

Franklin D. Roosevelt, 1943

https://hu.wikipedia.org/wiki/Jaltai_konferencia

„... a február 4–11. között zajló jaltai konferencia igazi győztesének a szovjet diktátor számított, hiszen az általa diktált feltételekért cserében jószerevével csak ígéretet kellett, amit Roosevelt – meglehetősen naivan – készpénznek vett. A jövő ugyanakkor Churchillt igazolta, hiszen Jaltától egyenes út vezetett a kelet-európai szovjet hegemoniáig, miközben a demokráciával és a népek szuverenitásával kapcsolatos sztálini ígérek semmivé foszlottak.”

http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1945_februar_4_megkezdodik_a_jaltai_konferencia/

„Szeged főtere évszázadokon át a 'Hal tere' volt. A politika ebbe is belerondított. *Rudolf*, majd *Mussolini* után ma a Szeged városát hat ízben bombáztató és vasúti hidunkat is elpusztított amerikai elnök, *Roosevelt* nevét viseli, teljesen értelmetlenül” – mondta el portálunknak *Szabó László*, hozzátéve, hogy már *Mikszáth Kálmán* is visszaóhajtotta (Rudolf trónörökösétől), de *Bálint Sándor*, a „legszögédibb szögédi” is sürgette a tér régi, egyszerű, de illendően szép szögédi nevének visszavételét. „E téren zajlott évszázadokon át a szögédi vár előtt a halvásár, ennek emlékére a halpiac tere lehet újra 'Hal tér'” – válaszolta elképzeléseit a képviselő. „Köztéri elhelyezésre vár itt *Tápai Antal* 'Hállóhúzó' és a 'Hállóvető' [sic!] szobra, illetve azok méretes (2:1) másolata is. Gondatlan kezeléssel sajnos megsemmisült az évtizedeken át kiállított Keszeg, a pompás, bőgősorrú bárka. Annak másolata is köztéri föltámadására vár!”

<http://szegedma.hu/hir/szeged/2010/09/a-hal-teren-halas-szobrok-halaszhalos-jatekok.html>

1964. IV. 30.

Szeged programtervvázlata, a városi tanács kiadványa, melyet Szeged egyik nagyon híres mérnöke, Pálffy-Budinszky Endre rendezett sajtó alá.

funkciója is nő. Szegednek a Tisza a főutcája, s noha ma még nem az, a várost „két-partmenti” településsé kell tenni. Ez Újszeged, főként Dél-Újszeged fejlesztését kívánja. Ez Szeged nagyváros-

Ismét előjött a Tisza, mint főutca!

1964-ben megállapítják, hogy még nem a Tisza főutcája a város. Érdeemes megjegyezni, hogy a Tisza-parton ennek érdekében azóta sem történt semmi!

Új gondolatnak tartom a „kétpartmenti”-ség megjelenését, azzal a túlfejlett szegedi oldal mellett fejlesztendő az újszegei is, hogy a féloldalasság enyhüljön.

1969, XI. 6.

Vita
a város-
esztétika
kérdéseiről

**Műemlékek, város-
rekonstrukció**

Takács János Csongrád megye egykori főépítésze

Főutca-e a Tisza?

A város távlati fejlesztési terveit tárgyalva sokszor elhangzott, hogy a Tisza a város főutcája. Nem vitatható, hogy valamikor az volt, mert hiszen nagy írónk, Tömörkény írásai is ezt tanúsítják. („Ott járnak kelnek az emberek és nézik vizet”, „-ama városrészek lakói, akik messze laknak

olykor, megtekinteni a vízecske" 1912, „A víz mel-
lől”.) Most még féloldalas
ez a főutca, de ha nagy nevű
elődeinkhez méltó akarással,
lelkesedéssel és hozzáértéssel
valósítjuk meg az Odessza-
lakónegyed befejezését és
Észak-Újszeged rekonstruk-
cióját, a szegedi oldal ek-
lektikus palotasorával
egyenértékű, modern együt-
test alakítunk ki, akkor
a „főutca” nem mint hason-
lat, hanem mint valóság
gazdagítja városunkat.

Megint a Füle Lajos-féle főutca gondolat és megint a főutca féloldalassága, a féloldalas fejlettség felszámolására való törekvés jött elő.

1969. XI. 18.



Érdekesnek tartom már magának a vitának a megszervezését. Sajnos azóta nem tudok hasonlóról, pedig ránk férne. A Tisza-part ügye annyira összetett, hogy fejlesztéséről egyetlen szakma nem dönthet, a döntési jogot egyik szakterület sem sajátíthatja ki.

Szegeden nagyon magas az értelmiségiek aránya, melyet fel kellene használni. Sokak szerint sajnos a laikus azonos az idiótával. Ma már egyre többen fogadják el a helyi társadalom bevonását a döntési folyamatokba. Ebben a mérnökök feladata hatalmas. Nekik kell feltárni az egy feladat megoldására alkalmas változatokat. Ezen változatokat ez után azonos szempontok szerint értékelni kell. Végül a kapott eredményeket magyarrá kell úgy fordítani, hogy azt egy érettségizett ember megértse. Csak ezután lehet a dolgot a helyi társadalom elé tárni és a véleményüket kérni. Az ún. lakossági fórumok ennek a leírt folyamatnak a paródiái. Ma is! Szeged lakói közül egyre többen utaznak külföldre, ahol láthatják azt, hogy a miénkhez hasonló gondokat miként oldották meg. De Szegeden nincs arra fórum, hogy ez az ismeret eljusson a döntéshozókhoz.

Kevés szó esett eddig a vitában a játszóterekről és a sportpályákról. Az eddigi városrendezési elképzelések szerint a város belső területén egyáltalán nincs, vagy alig van helye a testkultúrának, a mozgásnak, a játéknak. Szegeden így is kevés a tér, s ami van, az is leginkább csak parkosításra használható. Minthogy a város állandóan növekszik, a sportpályák mind kijebb és kijebb fognak szorulni. Ki megy majd utánuk?

Ez megint a belvárosi rekreáció lehetőségének megadásáról szól.

1966. XII. 25.

Kikötő
a Boszorkány-szigetnél
A tiszai hajóforgalom jelene és jövője

Itt fontosabbnak tartom az alcímet a főcímnél, mert megmutatja azt, hogy 1966-ban a szegediek hogyan látták a tiszai hajózás jövőjét, mely nagyon befolyásolja a rakpart fejlesztési irányait.

Mindent egybevetve tények, adatok bizonyítják, hogy a tiszai vízi közlekedés sajnálatosan visszaesett, s ez Szegedre is érvényes. A

„A tiszai vízi közlekedés sajnálatosan visszaesett” – állapítják meg 1966-ban!

a vasút. Nem alkudhatunk meg ugyanis azzal, hogy hazánkban a folyami szállítások mindössze 3–5 százaléka bonyolódik jelenleg a Tiszán. Pedig a folyó sza-

Csak 3-5 %! – 1966-ban!

Az 1970-es években a MAHART levonult a Tiszáról. Ennek ellenére érdekes módon 1988-ban a semmire elkészítették és átadták a medencés kikötőt. Ítélje meg az utókor!

1969. X. 26. (Papp Gyula, Szeged városi tanács vb elnökhelyettes)

Az alábbiakban egy korát megelőző kezdeményezés eredményeit mutatom be. Véleményem szerint ma ugyanezt meg kellene ismételni!

Mint látszani fog, a véleményadók zöme nem építészmérnök, nem vizes mérnök, nem urbanista! Egyszerűen: gondolkodó laikusok. Szegedi gondolkodók! Rájuk ma is nagy szükségünk lenne! Elkerülhetetlenül fontosnak gondolom azt, hogy ezt a feladatot is sok szempontból közelítsük meg, sok szakterület sajátos szemüvegein át is nézzünk rá. Nem hagynám ki a szegedi egyetem sokat utazó, sokat látó oktatóit sem!

A megszólalók közül azok véleményét idézem ide, akik a rakpartra is nyilatkoztak.

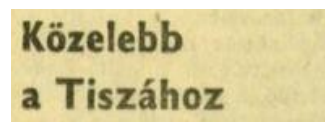


„Közérzet a városban”



1969. X. 29.

Az előbbi vélemény folytatása:



Valóban pontos cél!

A legfontosabb teendő: közelebb vinni a Tiszát az emberhez. A közelebb vivésnek sokféle változata, formája lehetséges. Csak a példa kedvéért néhányat felsorolunk. Az egyik legfontosabb feladat, hogy az eddiginél lényegesen hosszabb folyószakaszt kell feltárni és hozzáférhetővé tenni a lakosság részére. Az említett 5–8 km-es szakasz könnyen duplájára növelhető mind északi, mind déli irányban.

zessen le a folyóhoz. A régi rakpart funkciója lényegesen megszűnt a teherhajó-forgalom megszűnésével. Kultu-

Ezt 1969-ban jelentette ki a város egyik magas rangú vezetője! „Megszűnt a teherhajó-forgalom”! Erre a nulla forgalomra tényleg kellett a medencés kikötő?

1969. XI. 2. (Mocsár Gábor, József Attila-díjas író)

Vita
a város-
esztétika
kérdéseiről

Városunk
— otthonunk

Itt van például a Tisza. Szeged főutcájának kezdik nevezni, nem tudom, miért. Szép lenne, ha igaz lenne, de ez még csak álom, nem realitás. A régi rakpart bizonyára sajátos, utánozhatatlanul szegedies képére, hangulatára nem emlékezhetem, sokat olvastam róla, de ez már olvasmányélmény. Az én számomra a mostani szegedi Tisza-part nem jellegzetesen szegedi élmény egyelőre. Nem adja vissza a „napfény városa” vagy a „víz városa” ugyancsak sokat emlegetett jelzők tartalmát. Elnéptelenedett rakpart, minden más funkció nélkül. Az üresség, a céltalanság merev tablója. És folyónknak épp az a szakasza ilyen kihalt és érdektelen, amely a város legközepén halad át. Szinte közönyösen. (Általában is: vidéki városaink nem sokat tudtak kezdeni az őket átszelő, vagy megérintő folyókkal. Ahelyett, hogy a partjára ülnének, hátat fordítanak neki.) Ha csak arra gondolok, hogy Szegeden mennyi az itt tanuló fiatal (a „fiatalok városa”!) szinte sajnálom őket a kihasználatlan rakpart miatt. Szívderítő látvány — városesztétikai szempontból sem utolsó —, amint az első tavaszi napfény kicsalja őket a múzeum lépcsőire. A folyó partjára azonban nem ülnek ki. Hova is, hogyan is ülnek a poros macskakövekre? De amint a Tisza kiér a belvá-

„Elnéptelenedett minden más funkció nélkül.” Igaz, csak egy nem: mindent kitért a közlekedési funkció, így vált embertelenné. „Nem adja vissza a „napfény városa” vagy a „víz városa” ugyancsak sokat emlegetett jelzők tartalmát.” „Az üresség, a céltalanság merev tablója.” „És folyónknak épp ez a szakasza ilyen kihalt és érdektelen, amely a város legközepén halad át. Szinte közönyösen.” „Ahelyett, hogy a partjára ülnénk, hátat fordítunk neki.” +Ha csak arra gondolok, hogy Szegeden mennyi az itt tanuló fiatal, (a „fiatalok városa”!) szinte sajnálom őket a kihasználatlan rakpart miatt.” „A folyó partjára azonban nem ülnek ki. Hová is, hogyan is ülnek a mocskos macskakövekre.”

Ilyen diagnózist nem tud egy mérnök adni! Pedig a lényegét ma is meg kellene találnunk!

mondom: be kellene népesíteni a folyó partját valahogyan, mert egyelőre kevés embernek okoz gyönyörűséget a Tisza Szegeden — a túlparti strandot kivéve, de hát olyan strand van máshol is, el kell menni például Gyulára.

nál sokkal több. Azt hiszem, az otthonosságot, a jóérzéssel mondható lakhatóságot mint esztétikai kategóriát bátran a legfontosabbak közé sorolhatjuk. Amikor a Tisza-part „benépesítéséről” vagy a művészi alkotások elhelyezésének mikéntjéről beszéltem, szintén erre a fontos városesztétikai elemre gondoltam elsősorban. Az otthonosság érzésére.

Papp Gyula vb. elnökhelyettes művészklubbeli vita-indítója azon túl, hogy nagyon rokonszenves látásmódot tartalmazott, ráadásul azért is tetszett, mert nem hangsúlyozta túl azt a gyakran hallott, eltúlzott idegenforgalmi szemléletet, amely egy város állapotát azon méri: vajon mit szólnak hozzá a külföldiek? Szerintem sokkal fontosabb az: vajon mit szólnak Szegedhez a szegediek? A régiekkel együtt azok az újak is, akik majd még ezután telepsznek ide, hogy tovább éltessek, gyarapítsák, építsék a most megújulásra készülő Szegedet.

Mocsár Gábor

1969. XI. 4. (Füle Lajos építésmérnök, városrendező, Alpár Ignác-, Hild János- emlékéremmel, valamint Ybl-díjjal kitüntetett)

Lassan köztudatba megy Füle Lajos városrendezőnek az a megfogalmazása, hogy Szeged főutcája a Tisza.

Ez a név nagyon beivódott a köztudatba. Az utca szóhoz azonban sajnos ma még erősen kapcsolódik sokakban az utca autója, melyet mindenképpen nem kellene a rakpartra ráérteni.

1969. XI. 11. (Sz. Simon István, a Délmagyarország főszerkesztője)

<i>Vita</i> a város- esztétika kérdéseiről	A hangulat varázsa
---	-------------------------------

**Minden
érzéssé válik**

Valamikor, nem is olyan régen, varsák száradtak a parton, hálót kötöttek a halászok, fölfordított ladikok heverték a rakparton. A „Keszeg”-et a vármúzeumba vitték azóta, s egy alumínium bárka ring a helyén. Hiányzik a vízpart hangulatából —, de csak azért, mert lekopaszodott a rakpart. Ismét a hangulat... Nem teremtetünk a helyébe semmit, megvámoltuk a vízparti élményt. Telenként autók

1969. XI. 15. (dr. Papp Juhász István, a szegedi KÖJÁL főorvosa)

<i>Vita</i> a város- esztétika kérdéseiről	Természeti elemek és alkotások
---	---

„Biztonság és kényelem”!

Hasonlóan a városkép szépsége az idegrendszer útján befolyást gyakorol az ember egészségi egyensúlyára is. A városesztétika természeti elemekből és alkotott művészeti elemekből tevődik ösz-

Az irányzat tehát — ha nem is mereven: „vissza a természethez” — az legyen, hogy a városi mesterséges milióban minél több természeti elemet szerepeltessünk a technikai kényelem és a denaturált életkörülmények mellett. A levegő tisztaságát

A mai ormótlan betonsivatag nem természetes, hanem természetellenes milió.
1969. XI. 16.

A most következő cikk csak az időrend miatt esett ide be! Az elképesztő címe miatt azonban nem bírtam kihagyni. Lehet, hogy ez adott ötletet a Kétfarkú Kutya Pártnak, amely választási ígéretként szegedi úrállomásról, úrbázisról vizionált.

A távlat:

Tengeri kikötő Szegeden

A tény rögzítése pontos! „A tiszai hajóforgalom az utóbbi esztendőkhben szinte jelentéktelenné vált.” Pedig régen annyi volt itt a hajó, hogy tőlük nem látszott a folyó vize!

A tiszai hajóforgalom az utóbbi esztendőkhben szinte jelentéktelenné vált. Csak nagy néha kötnek ki hajók, önjáró uszályok a szegedi hajóállomás stégjénél. Az Alsótiszavidéki Vízügyi Igazgatóság, valamint a Folyamszabályozó és Kavicskotró Vállalat hajói, vontatói kavarják csupán fel a vizet parttól partig. Ritkábban pedig fél tiszányi szélességben tutajok csorognak le Szeged alá. A rakpart pedig valamikor annyi hajót és uszályt fogadott a Felső Tisza-parttól a Boszorkányszigetig, ahol az úgynevezett százlábú fahíd állt, hogy a vízijárművektől szin-

Mi mindent voltunk képesek elhinni! Természetesen semmiből sem lett semmi.

bonyolódik le. Nemrégiben Szegeden elhangzott egy tanácskozáson, hogy a távoli jövőben Szeged fogadhatja majd a tengerjáró hajókat is. A folyó mai jellegét tekintve ez a feltételezés utópisztikusnak tűnik, pedig nem az. Ahhoz persze, hogy ez a folyó nagy hajókat tudjon hordani a hátán, meg kell szüntetni a rendkívül szélsőséges — 10 — 11 méteres — vízszint-ingadozást, amely a Tisza egyik fő jellemzője.

A Tiszát ma méginkább a kor követelményeinek megfelelően használjuk fel a népgazdaság érdekében, mint bármikor. A tiszalöki duzzasztó és erőmű után épül a második tiszai vízlépcső Kiskörénél, s a harmadik vízlépcső építése Csongrádnál nagyon is valószínű elképzelés. Ennek tervein már munkálkodnak a vízügyi szakemberek.

Ezután vissza a korábbi sorba!

1969. XI. 16. (Cs. Pataj Mihály, festő, grafikus és művésztanár, főiskolai tanár)



1969. XI. 30.

A szerkesztőségi összefoglalóból:

Teljes az egyetértés a tiszai rakpart esztétikus kiépítésének sürgetésében, a Tisza adottságainak teljesebb kihasználásában, hogy valóban a város „főutcája” legyen a folyó, s ahhoz méltóan fejlesszük környezetét.

Ebben az esztendőben a Délmagyarország másodszer nyitott vitát érdemi, az egész várost érintő kérdéssel, (Tavasszal a város szellemi arculatáról mondták el véleményüket ugyancsak legutóbb húszan!) Mindkét vitát teljes nyíltság, őszinteség, egészséges türelmetlenség és segíteni akarás jellemezte. S mindkét vita azzal

Befejezésül még egy szerkesztőségi tanulságot is hadd fogalmazzunk meg: Ismételtten meggyőződünk arról, hogy érdemes komoly, közérdekű témák felett vitát nyitni, kezdeményezni. Ez

A Tisza élőlény, akár a Földünk! Egészségére Szegeden nagyon kellene vigyázni.

A továbbiakban szeretnék bemutatni néhány próbálkozást arra, hogy mi mindent képzeltek már el a város és folyója kapcsolatának javítása céljából.

A Tisza, mint folyó, mint élőhely állapota, állapotának szemmel követése, fontos. Minél egészségesebb a Tisza, Szegednek annál jobb!

http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/tisza-kutato_intezetet_szeretnnek_a_szegediek/112062/

„Bár tartják a kapcsolatot, mégis egymástól többé-kevésbé függetlenül működnek a Tisza-kutatással foglalkozó tudományos műhelyek. A négy országban zajló Tisza-kutatások összehangolására lenne szükség egy, kezdetben akár néhány fővel is működhető, Szegeden is létrehozható Tisza-kutató intézmény révén.

Tisza-kutatás van, legalább négy országra kiterjedően – Tisza-kutató intézet azonban nincs. – A 2000-es cianidszennyezést követően többször is fölmerült létrehozásának terve, de akárhányszor fölmerült, annyiszor el is aludt – mondja Gallé László professzor, az SZTE ökológia tanszékének vezetője. Holott a tisztázandó problémák máig megvannak, és ráadásul oly mérvűek, hogy egységessé szervezett, együttes munkát igényelnének. Példa a Tisza nehézfém-szennyezettségének kérdése. A különböző intézmények által ez ügyben végzett, egymással gyakran párhuzamosan folytatott kutatásainak eredményei egymáshoz képest mindig egy kicsit mások – mert más-más helyen, más-más időpontban, más módszerrel történnek. Így elsősorban csak figyelemfölvívásnak jók, rögzítéséül annak, hogy baj van a Tiszával. Összehangolásukat egységes intézmény végezhetné legeredményesebben.

A Tisza-kutatásban részt vevők – a szegedi, a debreceni, a kolozsvári, az újvidéki egyetem, és a többi műhely – bár tartják a kapcsolatot, az azonban olykor csak egymásnak az egymástól függetlenül végzett kutatásai, elért eredményei megismerésére szorítkozik, s ez a mintegy „virtuális intézmény” nem pótolhatja teljesen az igazit. Egy létrejövő – akár csak néhány fős – konkrét intézmény vagy egység egyszersmind összekötő láncszemként is működhetne kutatás és a döntéshozók között, a minisztérium háttérintézményeként. Szolgáltató jelleggel ajánlásokat dolgozhatna ki az általa összehangolt kutatások alapján rendelkezésre álló tudományos eredmények figyelembevételével a környezet- és természetvédelmi intézkedéseket meghozóknak.

Attól nem kellene tartani, hogy az intézet munka nélkül maradna: a Tisza és vízgyűjtő területe vízminőségének javítása és speciális, csak rá jellemző, Európa-szerte egyedülálló élőhelyrendszerének védelme nagyon is aktuális, regionális, nemzetközi feladat. Országon belül is lenne mit tenni az intézménynek – a Vásárhelyi-terv továbbfejlesztése kapcsán máig nem teljesen eldöntött, hogy mennyire tartják majd szem előtt az ökológiai szempontokat. Az pedig magától értetődő – bár korábbi javaslatok Szolnok, illetve Debrecen mellett szóltak –, hogy Szeged lenne a legmegfelelőbb helyszín létrehozni az intézetet vagy egységet. Itt már ötven éve tart a Tisza-kutatás, itt halmozódott föl a legtöbb eredmény.

Már megint egy gyakori hiba:

„A Tisza védelme a tét – a kutatók és a döntéshozók közötti láncszem hiányzik.”

Egészséges az olyan Tisza, amelyben a halak a periódusos rendszer majdnem összes elemét hordozzák a testükben?

„Ólomból négyszeres, kadmiumból kétszeres egészségügyi határérték-túllépést mértek nemrég a hidrobiológusok a Tiszában élő halakban. A higanytartalmuk is meghaladta a határértéket.”

„A halak szervezete azért alkalmas nehézfém-kimutatásra, mert az élőlények az egyszer már fölvetett nehézfémeket nem tudják leadni, azok bennük maradnak – magyarázza Nagy Sándor Alex. És éppen ezért veszélyesek a nehézfémek az ember szempontjából: ahogyan újabb és újabb terhelés éri az élőlényeket, szervezetükben egyre halmozódik a mérge mennyiség, minél magasabban állnak a táplálékláncban, annál inkább. A csuka, süllő például eleve „halmozottan” kapja a mérget, mert megeszi a szervezetében már nehézfémeket tároló egyéb halakat – az ember pedig még halmozottabban, mert megeszi a csukát, süllőt is.”

Miféle halászlé fő majd ebből nekünk?

http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/kadmium_olom_higany_a_tiszai_halakban/111497/

A Tisza ezen baját nem tudják sem megoldani az építészek, vízügyiek, az urbanisták! Megint oda jutottam, hogy a Tisza egy gyönyörű összetett feladat a szegedieknek, melyet egy szakma nem sajátíthat ki magának! A Tisza Szeged királynője.

„Szegednél tilos a Tiszában fürödni”?

http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/szegednel_tilos_a_tiszaban_furodni/101892/

Figyelni kell, mert, ha egyszer is előfordulhatott, jöhet az többször is.

„A folyómedret nem vizsgálta át senki, nincs, aki üzemeltesse a szabad strandokat Szegednél. Ezért a kedvelt Tisza-parti napozóhelyek közelében is tilos fürödni a folyóban! Erre nem győzik figyelmeztetni az embereket a vízi rendőrök és a vízi mentők. Idén még nem volt vízi baleset a Tisza szegedi szakaszán, de holttestet már találtak a folyóban.”

„Fürödni tilos! E tiltó felirat érvényes a Tisza szegedi szakaszán – Tápétól a Boszorkány szigetig. Pedig a Sárgánál, a Fokánál és a Laposon is remek strandokat lehetne kialakítani, de nincs olyan cég, amely vállalkozna ezek üzemeltetésére. Ennek ellenére a szegediek a három nevezetes partszakaszon nemcsak napoznak, hanem megmártóznak és úsznak is a Tiszában. Ez szabálytalan.”

„A Foka előtti részt Gajó Gusztáv, az Aqua-Pro Búvár- és Vízügyi-iskola vezetője csapatával egyszer már kitakarította. Akkor hajóroncsoktól kezdve stégmaradványokig mindent találtak. Véleménye szerint Szegednek ezt a partszakaszt kellene favorizálnia, hiszen a városlakók a panelrengetegből özönlenek ide és a tiltás ellenére fürdőznek.”

http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/szegednel_tilos_a_tiszaban_furodni/101892/

Schilsong János, az Oskolás Intézet Kft. innovációs vezetője javaslata, a „Szeged főutcája a Tisza” ideológia tartalommal kitöltésére

Füle Lajos gondolatára épülő koncepció, mely a turizmusra, a rekreációra helyezi a hangsúlyt.

„Szeged város fejlődésében a Tisza kulcsszerepet játszott. **Korábbi fontosságát azonban elvesztette**, a szabadidő eltöltésben a része minimális. A hullámtéri terület erősen erodálódik, fejlesztési szándékok nem jelentkeznek. A turizmus igényelné, hogy az urbanisztikai és kulturális értékek mellett a természethez kapcsolható attrakció is létrejöjjön. A folyamat remélhetően elérte mélypontját, a koncepció alkotást követően célszerű lenne cselekedni..

A területfejlesztési koncepció akcióterülete a Tisza és a Maros töltésekkel határolt hullámtere. Délről a Medencés kikötő (169 fkm) északról a Tiszavirág üdülők (179 fkm) és a Marosban a 2 fkm által határolt terület. A mintegy 10 km² sáv a város szerkezetének a középvezetékén halad keresztül, és egy 90o-os kanyarulattal jut el a két folyó torkolatáig. A terület erdős fás jellegű, strandfürdővel és apró telekméretű üdülővel, ill. hajózási objektumokkal.”

<http://www.oskolas.hu/tisza/osszefoglalo.php>

„Szegedet 10 kilométer hosszan szeli át a Tisza, mindeddig kihasználatlan lehetőségek tárházaként. A folyó két partján pár éven belül elkészülne az az élményútvonal, turistalátványosságok füzére, amelynek pontjait menetrendszerűen közlekedő hajók kötnék össze.”

„A tekintélyes méretű exkluzív tervezet a szabadidőre, a gasztronómiára és a helytörténetre fűzi fel a turista és a városlakó útját a Tiszán, akár csak más vízparti európai városban.”

„... „rendbe lehet tenni” a tíz kilométeres folyószakaszt”, mely Szeged belterületét is tartalmazza.

„Az élménytúra útvonalának egyik vége a Boszorkánysziget lehetne, amelyek Szeged történelmének e sötét szelete „üzletileg eladható” formában, színvonalasan jelenhetne meg. A valahai sziget középkori hangulatú főteret kaphatna, amelyen nyaranta misztériumjátékokat, akár perbeszédet is elő lehetne adni. A majdan menetrendszerűen közlekedő kishajók innen a következő pontra, a körbástyához, a volt halpiacig szállítanák az utasokat, majd a sóház előtti kikötőig, avagy újonnan felállított hajómalomig, amelynél kiszállva a szalámi- és paprikamúzeum fogadná a turistát. Akik halászevet szeretnének enni, a Kiskőrössynél hagynák el a hajó fedélzetét. Májustól októberig mintegy tíz kikötési ponton vehetnének fel a hajók utasokat, akik még biciklijüket is magukkal hozhatnák. Az 1970-es évekig negyedóránként járt hajó a belváros és a partfürdő között – ennek már ma sem lenne semmi akadálya. A partfal kijáróinál napernyők alatt üdítőket árulnának és a szürke betont is felöltöztetnék. Az újszegedi oldalon a tervezők parti utat képzelnek el a Marostól a Lövölde útig, a partfürdőn keresztül (erre szintén lehetne megoldást találni). A gyalogos- és bicikliút fák között, tanösvényen vezetne, állatok természetes élőhelye mellett.”

http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/feltamadhat_a_tisza_foutca/109354/

„Az önkormányzat megrendelésére készült hatalmas tanulmányban – amelynek megvalósítására a második Nemzeti fejlesztési tervtől (NFT) remélhet forrásokat Szeged – a folyón a két part között szélteben és hosszában hajók cirkálnának, amelyek például biciklistül vennék fel az újszegedi oldal túraútvonalairól a kerékpárosokat, és szállítanák a középkori hangulatot árasztó Boszorkányszigetre, vagy a régi sóház előtt felállított hajómalomra. A rakpart lépcsőin – ahová ma még

meredeken tűz a nap a kánikulai nyarakon – teraszok, lugasok fogadnák a szomjas vendégeket, ...”

http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/elhetobb_varos_elhetobb_tisza_foutcaval/110972/

Érzékelhető az, hogy ez a koncepció beletörődik a kettős kötöttségbe:

- **nem szabad megbolygatni az árvédelmi töltés vonalát, azt érinthetetlennek kell tekinteni,**
- **meghagyja a rakparti utat is és az autósforgalmat is.**

Török Péter elképzelési. Az első tervező, aki át merte szakítani a belvárosi partfalat. A „betonbrutál” első megnevezője

Ő Prima Primisszima-díjas tájépítész, aki Novák István szegedi főépítész úr munkatársaként megtervezte a szegedi Klauzál teret és a Kárász utcát, mely Europa Nostra-díjas lett.

„De folytatódjon a szegedi mese: pályázatot írtak ki a belvárosi Tisza-partra, a Roosevelttől a Móra parkon és a Stefánián át, ideértve a vár területét is. Már szokás nálam, hogy ilyenkor "manrészába" vonulok, leköltözöm a tervezési területre. Most is így volt. Együtt éltem a várossal, a város lakóival. Tudtam, hol vágnak át a téren, melyik sarkot mire használják, tudtam, milyen az árvíz és milyen az aszály itt. De ezt kutatás is megelőzte: felleltük a berlini Stadtsarchivban az ún. Fürstenhof-féle térképet, amely sorvezetője lett minden további várral kapcsolatos munkának.”

„Mások emlékeit is örököltem e terekről, így Kass János grafikusművészt.

Kialakult a terv: mertünk nagyot álmodni.

Mindenki premisszának kezelte, hogy a tiszai támfal tabu! Mi megtudtuk az illetékesektől, hogy ma már technológiailag nem gond a támfal megbontása, még a legnagyobb árvíz esetén is megvédhető a város!

Ez óriási lehetőség, hiszen a pályázat szlogenje is az volt, hogy "Szeged főutcája a Tisza". A XXI. században már mindenki építész, tájépítész 3D-ben dolgozik, mégis, egy ilyen nagyszabású, sokrétű és több teret érintő tervnél kevésnek éreztem az egyenfákat, pálcikaembereket, dobozépületeket. Kratochwill Máttyás kollégám életet lehelt a rajzokba, és egy egészen régimódi, méretarányos modellt készített. Mindenkinek nagyon tetszett, sőt tetszik, mivel az irodámban ma is jól látható helyen van.

A döntéselőkészítőket azonban más motiválta, a városi előljáróknak pedig még lehetősége sem volt a modell megismerésére.”

„Ő a régi szép idők, amikor tervünk hónapokig közszemlére volt téve egy arra hívatott kirakatban! A helyi lap meg dolgozatom címével (Vízre tájolt függőkertek) a konkurens tervező rajzát közölte. Hát, ennyi. Most talán a szélesebb közvélemény is megismerheti, mit álmodtunk a Tisza partjára.”

http://petertorok.com/hu/projekt/egyeb-megvalosult-projektek/20111023_belvarosi-terfuzerek-szegeden

A leírásból érzékelhető a befektetett munka nagysága és sajnos a keserűség is.

A vármaradvány átalakítása, az egyik átszakítása a partfalnak a vármaradvány előtt!



A víz környéke a modellen
10. kép az 20 képből



BEZÁR A múzeum felől
13. kép az 20 képből

BEZÁR



A vízi rondella
11. kép az 20 képből

BEZÁR X



A Móra park
14. kép az 20 képből

BEZÁR X



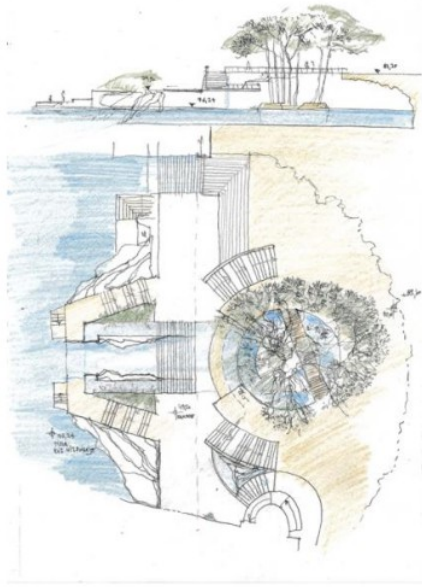
A híd két oldala
17. kép az 20 képből

BEZÁR X



Roosevelt tér
19. kép az 20 képből

BEZÁR X



A Roosevelt tér
18. kép az 20 képből

BEZÁR X



A tervezési terület
20. kép az 20 képből

BEZÁR X

Bevezeti a Tisza vizét a mai Roosevelt tér alá.
A partfal második átszakítása.
A Roosevelt tér átalakítása:

„Terveit röviden úgy jellemezte: „Vissza kell adni a szegedieknek a Tiszát, ezért összeköttetést hoznánk létre a belváros és a folyópart között.”

Az építész ugyanis „betonbrutál” építménynek nevezte a rakpartot, amely elválasztja a várost a folyótól.

Terveit vízre tájolt függőkertekkel színesítette. Ez a rakparton épített teraszokat jelent.

Török másik merész elképzelése az, hogy a Roosevelt téren földbe süllyesztett kerteket hozna létre, a folyóvizet pedig ezekhez a kertekhez vezetné.

A múzeum előtti szocreál stílusban épült szökőkutat átalakítaná olyan vízparkká, amelyben a nyári melegben nyugodtan fürdőzhetnének a városlakók, az egykori vár bizonyos részleteit pedig egy 14. századi térkép alapján rekonstruálnák, melyet Török magánemberként vásárolt meg a Berlieni Levéltártól a közelmúltban.”

http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/tervek_a_belvarosi_tisza-part_atalakitasara/111078/

A fentiekből látszik, hogy miután rájött a belvárosi partfal „betonbrutál” és belvárost a Tiszától elválasztó fal jellegére, két helyen is áttörni, megszakítani tervezte az árvédelmi töltést, azaz a partfalat. Két kaput alakított ki. Ezt előtte senki sem mertte megtenni! Így az egyik eddigi óriási tervezői kötöttséget valamennyire áthidalta.

Azonban a képein látszik az, hogy a rakparti utat – a másik hátramosztító kötöttséget, sajnos meghagyta.

Vesmás Péter vezető tervező - a Tér és Forma Építészirodánál - elképzelése

Fontosabb épületei között van a Mars téri piac, az egykori Délterv-székház, a szegedi vár, a hódmezővásárhelyi Tornyai János Múzeum és a Noé lakóhajó. Készített terveket

a szegedi Várkert, Stefánia park, Móra park és Roosevelttér rehabilitációjához, valamint a szegedi belvárosi Tisza-part építészeti és árvízvédelmi rendezéséhez. Ybl Miklós-díjas, 2013-ban a Magyar Köztársaság Érdemrendjének Tiszti Keresztjével tüntették ki.”

„Az egyik legszegényebb városrészben, Rókuson nőttem fel. Sok szegény család élt ott, de az emberek nagyon figyeltek egymásra, így nagyon élhető és emlékezetes környezet volt. Jó iskolákba jártam. A Madáchban a legszegényebbek és a belvárosi polgárok gyerekei jártak egy osztályba, ez is az életre „nevelődést” szolgálta. Bátyámat az építőipari technikumba vették fel, és amikor hazahozta a könyveit, én azokat bújtam. Már 13 évesen sem volt kérdés, mindig úgy alakultak a döntéseim – bár a kajakozás sokszor csábított volna más irányba –, hogy építész lettem.”

„Az első és legfontosabb a város közigazgatási határain belül a Tisza-part rendbetétele. Minőségi, jól használható belvárosunk van, de hatalmas hiány, hogy a belváros és a Tisza nincs minőségi összhangban. Az emberek szeme szinte hozzászokott a lepusztult állapothoz.”

http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/vesmas_peter_a_negyedik_szegedi_hidban_gondolkodom/2418602/

Legnagyobb munkáinak egyike a szegedi rakpart korszerűsítése, melyet a Tisza – Szeged főutcája szellemben tervezett meg.

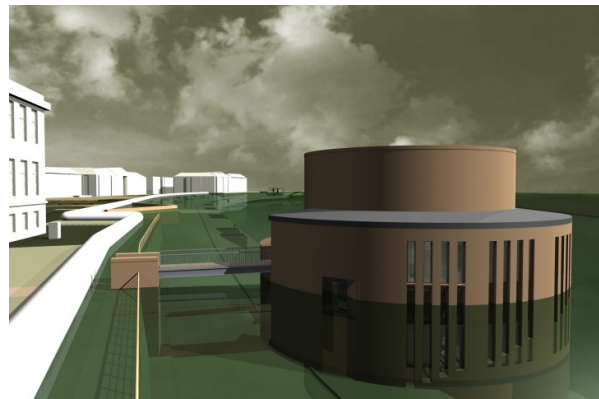
„Vesmás Péter szerint Szeged lehetne akár kétpólusú is, ha Újszeged rendelkezne központtal. Ilyen most nincs, a Csanádi utca és környéke nem nevezhető annak. Szerinte a leendő új, déli híd „kirobbanthat” majd egy újszegedi centrumot.” A Takács János-féle, a Tiszára nézve aszimmetria újbóli megjelenése.

http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/szeged_egy_kozpontu_varos_maradt/2349659/

„A Tiszát rendszeresen Szeged főutcájaként emlegetjük, közkedvelt találkahely is, ám ha alaposan megnézzük, egyáltalán nem méltó a városhoz. Egyedül áradáskor nevezhetjük szépnek, amikor is a szőke folyó eltakarja a part menti kőhalmokat, a betont s a lépcsősort.”

Az alábbi képeken láthatóan nem nyúlt hozzá sem a partfalhoz, sem a rakparti úthoz. Jól látszik a rakparti rendkívül kedvező, nagyvonalú vonalvezetése. A csupa zöld képeken sajnos nem ábrázolt autót, pedig kizárt dolog, hogy egy ilyen előkelő úton ne legyen majd autó.

Mentségére szól, hogy ezek nem a saját döntései, hanem ezeket induló és betartandó feltételként kapta.



A képekkel ellentétben több nyilatkozatában kijelenti:

„A Tisza-partot nem szabad közúti közlekedésre és parkolásra használni, vissza kell adni az embereknek.”

http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/vesmas_peter_a_negyedik_szegedi_hidban_gondolkodom/2418602/

Milyen nagyszerű lenne az, ha a remek fantáziával élő tervezők felmentést kapnának a két hatalmas szegedi kötöttség alól és a rakparti út valamint a mai partfal elhagyható lenn, nem létezőnek lenne tekinthető.

Annak érzékeltetésére, hogy a szegedi próbálkozások, elképzelések nem egy elszigetelt jelenség elemei, néhány példát mutatok be. Lesznek köztük jók is és rosszak is.

Egy friss budapesti próbálkozás a pesti oldali Duna-part humanizálására

„Tervpályázat a Duna-partok megújítására”

<http://duna.budapest.hu/>

„A Duna és partjai történeti és építészeti szempontból is Budapest legértékesebb, funkcióiban gazdag területei, melyek a pezsgő kulturális élet és a sokszínű szabadidő-eltöltési lehetőségei révén a turisták és a kikapcsolódni vágyó lakosok kedvenc célpontjai. Ennek ellenére a belvárosi Duna-partok és a csatlakozó vízfelületek adottságaikhoz képest **alulhasznosítottak**, a kikötők rendezetlenek, a zöldfelületi rendszer hiányos, **az alsó rakpart közúti forgalma elszigeteli a folyót a várostól.**”

„A projekt célja, hogy az elmúlt években megújított belvárosi közterület-hálózat a Duna-partra is kiterjedjen, ezzel **szerves kapcsolatot teremtve a város és a Duna között.**”

Ez így igaz, pontosan ugyanezt le lehetne írni Szegeden is a Tiszáról.

Az első szakasz a pesti oldalon a Kossuth tér – Fővám tér közötti szakasz.

A pályázatok képeiből válogattam néhányat:



Messziről minden zöld itt is, messziről minden nagyon szép.

Mi látszik azonban még a képeken?

- **nagyon sok a burkolt, kövezett felület, lényegi árnyékolás nélkül,**
- **rengeteg a műsziget, az úszómű, és kiteszik úszóműre mindazt, amiknek az előbbi köves felületek helyén kellene lenni,**
- **a Duna szélén változatlanul maradnak a függőleges, természetellenes beton támfalak,**

Úgy gondolom, hogy nagy lehetőséget szalasztottak el. Számomra nyilvánvaló, hogy ezt nem szabad Szegeden követni.

Találtam néhány képet arra, hogy mit javasolnak velünk tetetni ezeken az új felületeken:



Visszaemlékezve a dolgozatom elején látott régi szegedi fényképekre, képeslapokra, semmi újat nem tudtak kitalálni.

Ami pedig a közlekedést illeti, nagyon rossz időpontban írták ki ezt a pályázatot. Hiszen a főváros mai vezetése visszatért az 1970-es évek közlekedési filozófiájához és sajnos leállítani látszik az elmúlt évtized nagyon sikeres munkáját. 40 éves visszalépés ez. Lényege kb. ez:

„... első lépése lehet annak az új világnak, amit Tarlós István tavaly decemberben vázolt, és úgy vezetett fel, hogy a főváros közlekedése jelenleg szélsőségesen tömegközlekedés-orientált.

Azaz, hogy eszerint az autós közlekedést az elmúlt öt évben háttérbe szorította a tömegközlekedés, sőt a kerékpározás, valamint a futóversenyek is. Ezért felülbírálják a főváros közlekedésfejlesztési terveit tartalmazó Balázs Mór-tervet, (mert-RM) „az autóforgalom korlátozása és tiltása ugyanis hibás szemlélet”.

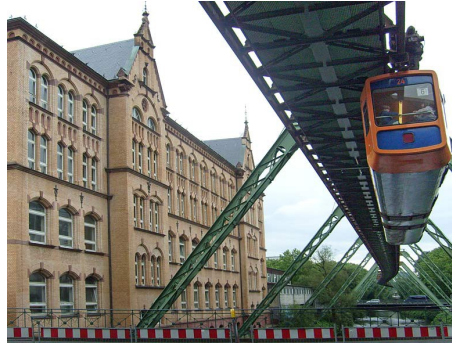
http://index.hu/belfold/budapest/2016/01/31/darabokra_szedik_a_bkk-t/

Emiatt a szakaszon meg kellett hagyni a 2*1 sávós utat, de járdákat, kerékpárutakat terveztek. Remélem, hogy a nyertes pályázó kiviteli terveket gyártó időszakáig a visszaléptetés érvényét veszti.

Az 1913 óta működő függővasút a folyó fölött Wuppertálban

<http://www.schwebbahn.net/index.htm>

A vasutat betették a folyó fölé. Praktikus, de a szépségén lehet vitatkozni.



Ilyen példa is van.

Én szebbnek találom a vadkacsákat és a sirályokat a Tisza fölött, mint ezt a vaszörnyet. Inkább elrettentőnek, mint követendőnek szántam! Nincs szebb a természetesnél!

Van, aki autópályát épít a folyó fölé

Megint csak ezt írom: ilyen példa is van.

Én szebbnek találom a vadkacsákat és a sirályokat a Tisza fölött, mint ezt a vaszörnyet. Inkább elrettentőnek, mint követendőnek szántam!

Nincs szebb a természetesnél!

„Nem volt jó ötlet autópályát építeni a folyóra”

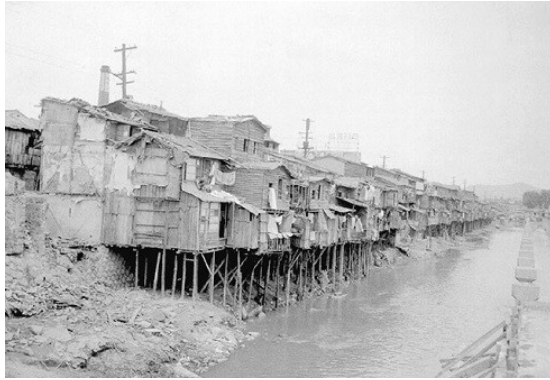
„Szoul nemcsak gazdasági és pénzügyi nagyhatalom, nemcsak jó autókat, telefonokat, tévéket gyárt, de rendezett már olimpiát és turisztikai szempontból is közkedvelt célpont. A koreai főváros közepén folyik a Cheonggyecheon, amely 2005-ben éledt újjá, addig egy elhanyagolt, sőt elbetonozott vízfolyam volt.”

„A Cheonggyecheon 6 kilométer hosszan kanyarog a belvárosban, nevének jelentése tiszta vizű folyam, ez a tisztaság azonban a 60-as évekre teljesen eltűnt. A koreai háborút követően tömegek költöztek Szoulba, és a patak mentén koszos, tákolt házakban éltek, a szemetet és szennyvizet pedig a patakba öntötték. **1958-ban** végül lebetonozták, a rohamos gazdasági fejlődés következtében pedig **1976-ra** 5,6 kilométer hosszú, 16 méter széles autópályát húztak fölé.”

A kiinduló állapot:

Egykori koldusházak a part mentén

1976! De még van folyócska!



Aztán elkezdtek „fejlődni”. Csatornába tették a folyócskát és fölötte épülget az autót, lényegében egy hosszirányú híd.



Ez a „csoda” lett készen!



Ámde jött a meseszerű fordulat:

„Az ezredfordulóra azonban a szerkezet állapota megromlott, ami pedig megmaradt a folyómederből, az tele volt szennyeződéssel (ólom, króm, szén-monoxid, metán és egyéb földalatti gázok). **2001-ben** a Hyundai egyik korábbi vezérét választották polgármesterré, Ri Mjong Bak nem átkodott megígérni, hogy elbontják a gyorsforgalmi utat és helyreállítják a Cheonggyecheon folyamot.”

Meseszerű az olyan politikus, aki be is tartotta az ígéretét!

„Ígéretét be is tartotta. A munkálatokat **2005-ben** fejezték be, kb. 390 millió dollárba került a folyó "kiszabadítása". Volt mire költeni a pénzt, mert nemcsak a betonszerkezetet kellett elbontani, de a szinte teljesen kiszáradt vízfolyamot is helyre kellett állítani, a Han folyóból és mellékfolyóiból pumpálták vissza a vizet. Sokan amúgy azt tartják Dél-Koreában, hogy Bak 2008-2013 közötti köztársasági elnöki mandátumához nagyban hozzájárult ez a projekt is.”

Egy előtte-utána kép:



Még pár kép a monstrum elbontása után:



Valószínűen emlékeztetőnek hagytak meg pár pillért. Nehogy még egyszer eszébe jusson ilyen borzalom!



<http://magyarono.com/nem-volt-jo-otlet-autopalyat-epiteni-a-folyora/>

Nehogy azt gondolja valaki, hogy az előbbi emlékmű ér valamit, pedig Kína nincs messze!

http://magyarhirlap.hu/cikk/32715/Egy_folyo_felett_vezet_Kina_elso_zold_autopalyaja



Nehogy valakinek eszébe jusson a szegedi rakparti utat kitenni így a Tisza fölé!

Mi történik évente egy hónapig Párizsban a Szajna-part egy szakaszán?

Ez eddigiek alapján talán nem kell magyarázat arra, hogy mit művelnek a párizsiak az ő rakparti útjukon! Uszállyal hoznak egy adag homokot, azt ráterítik az aszfaltútra, kiraknak ezt-azt és kész a tengerpart Párizsban.

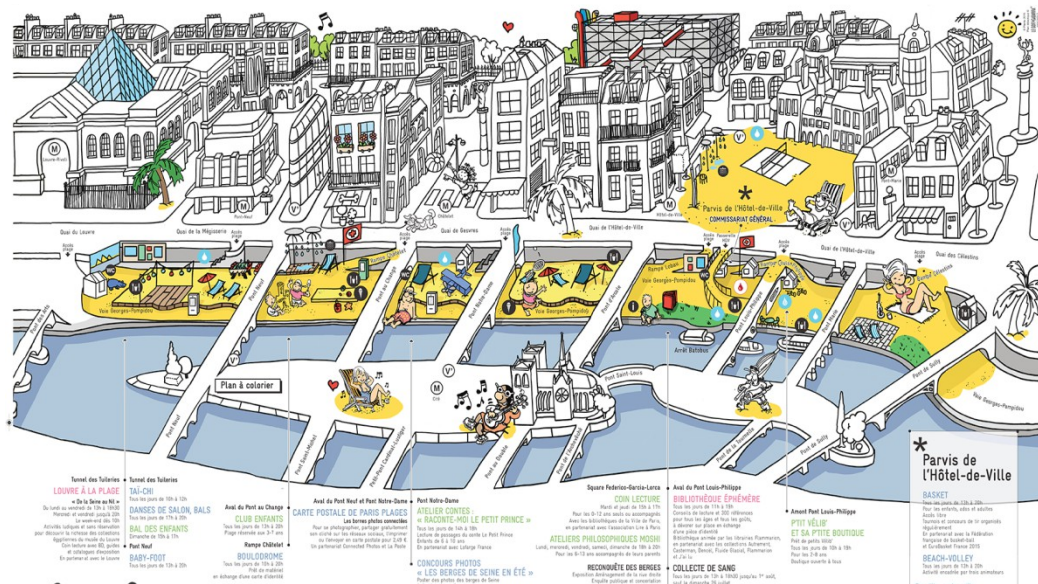
A sok rossz példa után következzen, ami követhető lenne Szegeden is.

<http://content.time.com/time/magazine/article/0,9171,1987586,00.html>









https://filer.paris.fr/quefaire/uploads/images/Plan_recto_VGP_OK.png
<http://www.evous.fr/Paris-plages-127557.html>

Végül: utca-e a Tisza, ahogyan sokan Szeged főutcájaként kezelik?

Nem utca abban az értelemben, hogy autóval járt!

Főutca lehet abban az értelemben, hogy a főutca mindenütt a város szíve, kirakata. Szeged főutcája a Kárász utca, mely autómentes, sétáló utca. Lehet hasonló főutcán a Tisza-part is.

Senki sem vitatja, hogy a Tisza-part **Szeged legfontosabb területsávja!**

Amit a Déli-híd átadása után azonnal meg lehetne tenni

1. A Huszár Mátyás rakparton leállítani a gépjármű forgalmat.
2. A Belvárosi hídra nem szabad felengedni a személyautót és a tehergépkocsit.
3. A Tisza és a Tisza Lajos krt. által határolt Belvárosból ki kel szűrni az ezen terület szempontjából átmenő forgalmat.

Mindez megtehető **első, szerény lépésként** mindaddig, amíg a Tisza árvédelmi vonala a mai marad, azaz a szegedi belvárosban húzódik.

Nyilván egészen új helyzet állna elő, ha ez rendkívül fontos védvonal kimehetne a belvárosunkból.

Én még ennek is látom a lehetőségét. Mivel nem akarom a korábbi írtakat ismételtetni itt, kérem az olvasót arra, hogy keresse fel az alábbi dolgozatom 4. pontját!

<http://epiteszforum.hu/porlod-vagy-inkabb-szeged-mi-tortent-itt>

Ezzel megszűnne a tervezők kezét megkötő rakparti úti kényszer.

A második ütem

feltétele az lenne, ha az árvédelmi védvonal a Belvároson kívül kerülhetne.

A második nagy kényszer csak akkor szűnne meg, ha erre biztonságos megoldást találhatnánk. Eleve lemondani erről a lehetőségről sem kellene. Ismét szeretném kérni a döntéshozókat az általam többször javasolt, az árapasztó csatornára

vonatkozó tanulmányterv elkészítésére. Szeretnék ismét utalni a Vedres István és Mosonyi professzor úr fentebb idézett szegedi elképzeléseire.

Szeged, 2016. február 11.