

Szegedi árapasztó csatorna és az első hivatalos, elutasító vélemény

dr. Rigó Mihály
okl. erdőmérnök
okl. építőmérnök

"Minden okos teremtésnek azon kell lenni, hogy rendeltetésének fölséges célját mentől méltóságosabban elérje; és azon titkoknak kinyilatkoztatására törekedni, melyeket eddig az időnek folyamatja, a környülállások és a bátortalanság vastag homálllyal béborítva, előttünk eltakartak". Vedres István, Szeged Széchenyije

Leírtam álmomat, javaslatomat a szegedi árapasztó csatornáról, és azt több internetes honlapon is megpróbáltam elhelyezni, a vitára bocsátás szándékával. Megtörtént, de vízügyi szervezetek nem reagáltak, ezért nekik is elküldtem dolgozatomat. Meglepetésre elsőnek, és azóta is egyetlenként, az Országos Vízügyi Főigazgatóságtól (OVF) kaptam választ, melynek megörültem. Megörültem, mert nyugállományú vagyok, és egy ilyennek nem szokás válaszolni. Megörültem, mert laikusnak tartom magam, hiszen bár én is építőmérnök vagyok, de nem a vizes szakon végeztem, hanem közlekedésépítőn. A levélrészleteket idézőjelezem.

A levél 6 bekezdésből áll.

Az 1. bekezdés egy kedves udvariassági formula. Köszönöm!

A 2. bekezdés alapelveket rögzít:

„Tisza alsó szakaszának lefolyási viszonyai rendkívül összetettek, amint azt levelében Ön is taglalta.”

„A XIX. századi folyószabályozási munkálatok során elsődleges szempont volt a vízjárta területek csökkentése a mezőgazdasági művelésbe vont területek növelése érdekében

Igen, ez így van. A 2. mondat kimondja a társadalom által a vízügy felé közvetített kényszert, a profit és ezen át az adó növelés szándékát, amely miatt az akkori mérnököknek dolgozniuk kellett.

A 3. bekezdés megállapítja:

„A folyószabályozási tevékenység hatására a korábbi vízfelszín-esés megnövekedett, ennek értéke azonban jelenleg is rendkívül csekély, mindössze 2-3 cm/km.

Az alábbi ábra mutatja a Tisza Szegedtől délre lévő szakaszát. Látunk egy kanyargós Tiszát Gyálarét és Röske mellett, patkó alakban, és egy közel egyenest, az előbbi patkót levágja. A kanyargós a szabályozás előtti Tisza-meder, az egyenes a szabályozáskori átvágás. Látható az, hogy a kanyargós jóval hosszabb az egyenesnél. Mivel a kezdő és a végpontjuk, és ezzel az eséskülönbségük is azonos, nyilvánvaló: a hosszabb szakasz esése kisebb volt. A folyó mégis, még így is működött! A Tisza folyó volt a szabályozások előtt is, jóval kisebb eséssel is, és nagyobb hosszal is.



Ezután nézzük meg azt az általam elképzelt néhány nyomvonalat a város keleti oldalán, különböző színekkel.

Ezeket a vonalváltozatokat egy tanulmánytervnek kellene felvenni, de sajnos eddig nem sikerült elérnem azt, hogy ez a tanulmányterv elkészülhessen. Kénytelen voltam néhány vonalat felvenni.

A képen jól látszik a Tisza mai nyomvonala is, itt a Tisza sötétzöld!

Látszik egyrészt az, hogy az egyes színes nyomvonalak kezdete és vége között a színes nyomvonal **rövidebb**, mint ugyanezen a szakaszon a mai Tisza.

Így – mivel a kezdő és a végpont között rövidül a hossz, az esésnek a maihoz képest nőnie kell. A javaslatommal tehát már emiatt is javulnának a lefolyási viszonyok.

Másrészt javulna a folyó geometriája is!

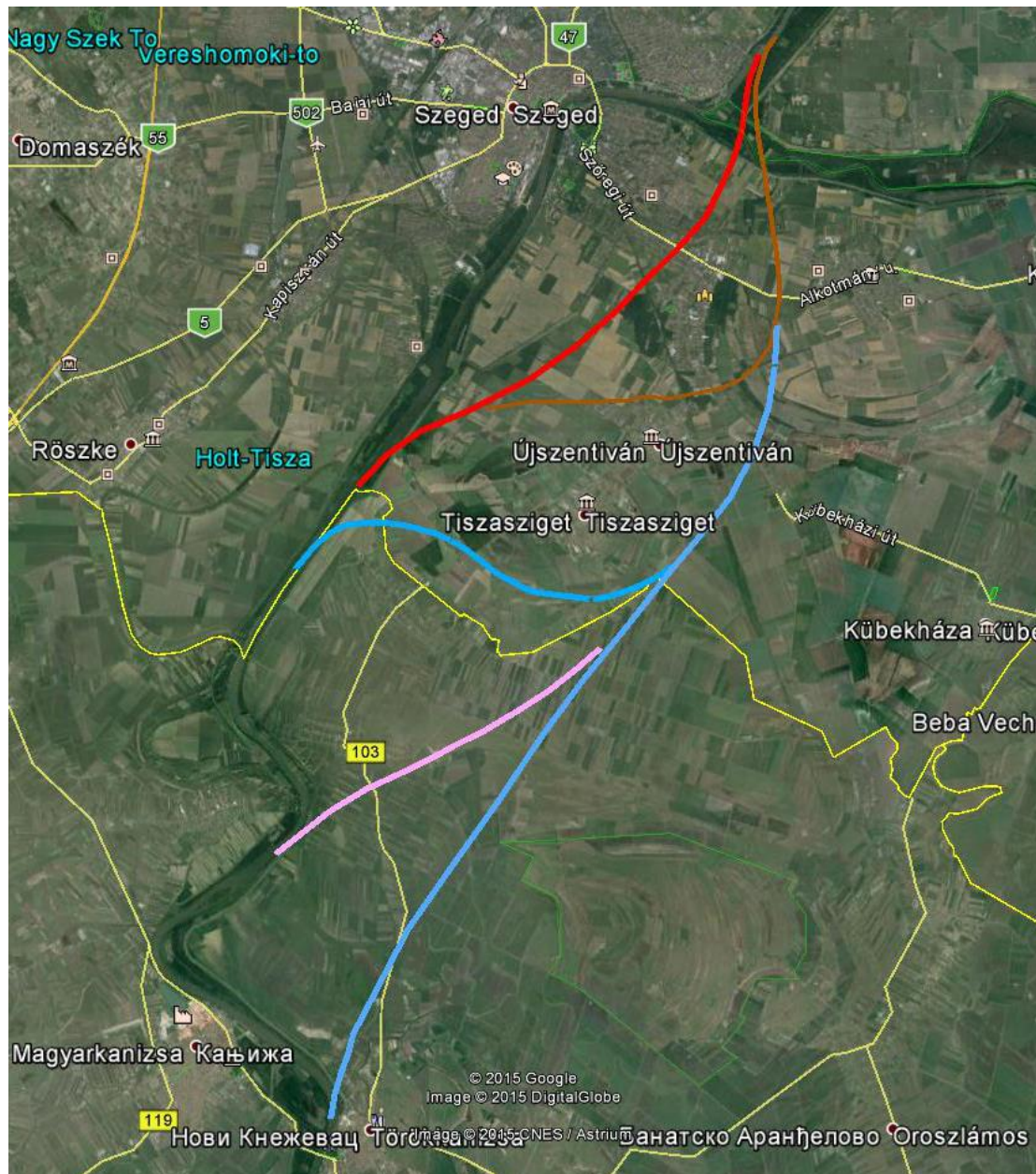
Hiszen a folyó új ívei nagyobb sugarúak, az új irányeltérítési szögei kisebbek lennének. Lényeges tudni, hogy a Tisza belvárosi szakaszának kedvezőtlen a geometriája.

A választás – a vonalváltozatok között - attól is függ, hogy a feladatot a mai országhatáron belül vagy kívül akarnánk megoldani.

A nyomvonalakat egy terepmodellel, a magassági viszonyok ismeretében, pontosítani lehetne.

A vonalváltozatokat azért vettem felel a város keleti oldalán, mert így sem az M5, sem az M43 autópályát nem metszeném.

A tanulmánytervben azonban a várostól nyugatra is érdemes lenne nyomvonalváltozatokat felvenni. A vonalváltozatok beárazása lenne úgy is a döntő szempont.



„... az árapasztó csatornák alkalmazási lehetőségei rendkívül korlátozottak a térségben.”
 Lehet, hogy így igaz. Sőt, lehet az is, hogy az általam javasolt tanulmányterv végeredménye is ez lenne.

De az is lehet, hogy nem.

Sajnos soha nem tudjuk meg az igazságot, ha nem készül el a javasolt tanulmányterv, mely a téma, a feladat jellegének megfelelően komplex lenne!

„Már az 1879-ik évi árvízkatasztrófát követően is felvetődött a Maros torkolatának város alá áthelyezése, de ezt a kor mérnökei elvetették, mert a becsült bekerülési költségét nem tartották arányosnak az árvízszintekre kifejtett hatásával.”

A mondat első része igaz. A második részt azonban másként tudom. Az ötlet megjelenésekor nem a mérnökök döntöttek, hanem megint a gazdasági érdek, sőt sajnos éppen az akkori szegedi érdek. Akkoriban ugyanis még hajók jártak a Maroson és hozták Erdélyből Szegedre többek között a követ, a fát, a sót. A Maros Szegedtől

északra ömlik a Tiszába. Szeged belvárosában létesült egy kikötő, egy rakparttal. Ide az akkori hajók mind a Maroson, mind a Tiszán a víz folyási irányát követve értek el. Ha azonban a Maros torkolatát Szegedtől délre tették volna át, akkor az új torkolattól a városközponti kikötőig **felfelé**, a Tiszával szemben kellett volna hajózni, melynek többlet költsége lényegesen csökkentette volna a vízi szállítás hasznát. Persze, hogy elutasították.

Mellékesen, a Tiszán és a Maroson is mára megszűnt a hajózás, **a gazdasági helyzet teljesen más**, mint a korábbi döntés idején. Egy korábbi gazdasági környezetnek megfelelő döntés jó lehet a mai, teljesen más környezetben is? Szerintem nem.

A 4. bekezdés

„A folyó ezen szakaszának jelenlegi területhasználata, belterületi szakaszainak beépítettsége és domborzati adottságai miatt a jobb parton elvi lehetősége sincs biztosítva egy megkerülő csatorna kiépítésének. A folyó bal partján is csak rendkívüli mértékű terület igénybevétellel lehetne új árapasztó csatornát építeni.”

Sok ebben az igazság e mondatokban, de ez csak egy kijelentés, melyet jó lenne alátámasztani.

Én nem döntöttem el, és nem is akarom eldönteni azt, hogy a város melyik oldalán lenne jobb az árapasztó csatornát elhelyezni.

A tanulmányterv az a tervfajta, amely felvesz lehetséges nyomvonalakat. Lehetőleg többet. Majd ezeket azonos szempontrendszer szerint minősíti. Fontos az is, hogy beárazza az egyes változatokat. Fontos az is, hogy komplexitásában kezeli az ügyet, nem csak vízügyi gondként, hiszen ez egyben városrendezési, építészeti, kertészeti, környezetvédelmi, közlekedési, egészségügyi, biztonságtechnikai, esztétikai, stb. gond is egyszerre, melyet egyedül a vízügyi eszközökkel nem lehet kezelni. Szerintem a komplex gondot a hozzá illő komplex módon kell megoldani. Ehhez kellene a tanulmányterv.

Oxford mellett most terveznek árapasztó csatornát. Az elképzelt vonala a kék szaggatott, míg a piros a környék úthálózata.



<http://www.geocases1.co.uk/floodmanage3.htm>

<http://www.theguardian.com/society/2004/jun/23/environment.environment>

http://www.thamesweb.co.uk/floodrelief/relief_bckgrnd.html#anchor668028

Ott talán nincsenek területhasználati gondok, csak Szeged mellett lennének? London melletti híres iskolaváros, Eton. Ott is árapasztóban gondolkodnak. Itt fekete szaggatott vonal az árapasztó csatorna.



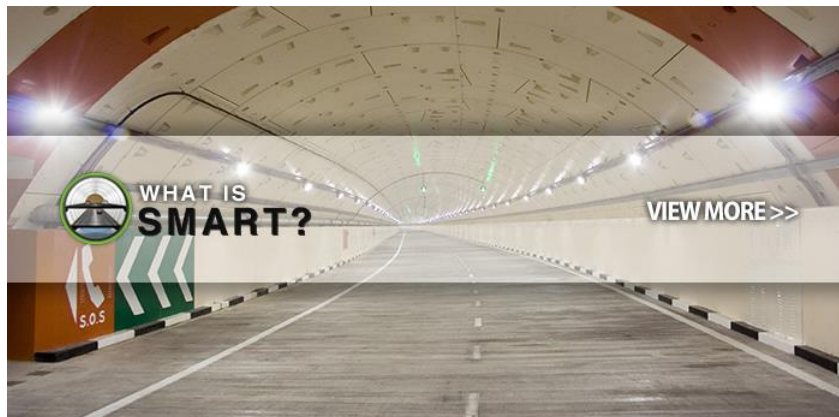
Azt hisszük, hogy az előbbi két példában az árapasztó csatornák szűz területen haladnak? Szerintem kizárt dolog.

Mindkét előbbi esetben a Temze két árapasztójáról szól a történet.

A területigénybevétel nagysága a csatorna helyén túl függ a műszaki megoldástól is. **Ha csak a hagyományos trapéz keresztmetszetű csatornában gondolkodunk, akkor valóban nagy terület kellhet. Azonban a világ ma már mintha előrébb tartana.** A fejlett országok mérnökei nyitottak a betoncsövek felé! Ezek mind föld alatt vannak, tehát a felszíni területfoglalásuk szinte nulla. Annak elképzelésére, hogy ezeken a csöveken milyen hatalmas mennyiségű vizet tudnak elvezetni, hozok néhány példát.

Malaysia fővárosában, Kuala Lumpurban – egy kiváló magyar mérnök, Klados Gusztáv főépítésvezetésével – elkészült a főváros alatt egy ilyen cső, melynek metszete lentebb látható.

Vajon lehetnek-e egy világváros alatt területhasználati gondok? Vajon ezeknél tényleg nagyobb lehet a szegedi gond?



Részletesebben, akit érdekel:

<http://smartunnel.com.my/smart/what-is-smart/>

<https://www.youtube.com/watch?v=RTbh898biCo>

Nyilvánvaló a képről a henger jelleg, melyet azonban felosztották. Alul megy a víz, egy folyó vize, felül pedig két szinten az egyik helyi autópálya! Szükség esetén azonban azonnal leállítják az autópálya forgalmát és a teljes keresztmetszeten ömölhet a víz. Mivel azonban ilyen nagy víz csak az év bizonyos napjaiban van, nem hagyják kihasználatlanul a nagy csövet. Itt a vizes és a közlekedési gondot együtt oldották meg a föld alatt.

Annak bemutatására, hogy mérnöki szinten ma már mi minden oldható meg, egy friss hírt szúrok be:

„Elképzелhetetlennek tartották, mégis megépül a Nicaraguát **átszelő 278 kilométer hosszú csatorna**, amelyet a kínaiak finanszíroznak, és a Panama-csatorna konkurenciájának szánnak. Ám ennél sokkal monumentálisabb mérnöki ötletekben sincs hiány. Hét ilyen megaprojekt van az asztalon. Vajon melyikből lesz valóság?”

„Ha már Észak-Afrikában vagyunk: a sivatagos régió szomjazza a friss édesvizet. A Nílust leszámítva a legközelebbi forrás a Föld második legnagyobb folyója, a Kongó, ám ez politikailag is meglehetősen zavaros vidéken kanyarog.

Miért ne csapoljuk meg **egy csővel a legnagyobb folyamat, az óceán túlsópartján betorkolló Amazonast? Igaz, a csőnek 4300 kilométer hosszúnak kell lennie**, ám 1993-ban Heinrich Hemmer tollából erre is született egy elképzelés a Speculations in Science and Technology című lapban.”

„... **2010-ben egy ennél szerényebb, „csupán” 2000 kilométeres vízzállító csövet javasolt** Fred Ariel üzletember Pápua Új-Guinea és Ausztrália között.”

<http://nol.hu/tud-tech/szabjuk-at-a-foldet-1515953>

Szeretném hangsúlyozni, hogy mérnökiileg megoldható dolgokról van szó.

Szeged mellett az egész 20-25 km körüli hosszú lenne, melynek nagy részén megmaradhatna a hagyományos és legolcsóbb trapézcsatorna is.

Mint korábban is megjegyeztem, nagy a hasonlóság a vízügyi és a közlekedési szakterület között, hiszen mindkettő hálózatokkal foglalkozik, csak a hálózaton mozgó közeg más, ez azonban nem elvi különbség! A hálózatokon rendre kapacitásgondok is jelentkeznek. Ezek megoldásai is hasonlóak. De nem csak az elvekben nagy a hasonlóság, hanem a műszaki megoldásokban is:

hiszen ma már mehet a víz akár hídon is, Magdeburg mellett:



<http://twistedifter.com/2011/04/picture-of-the-day-incredible-water-bridge-in-germany/>

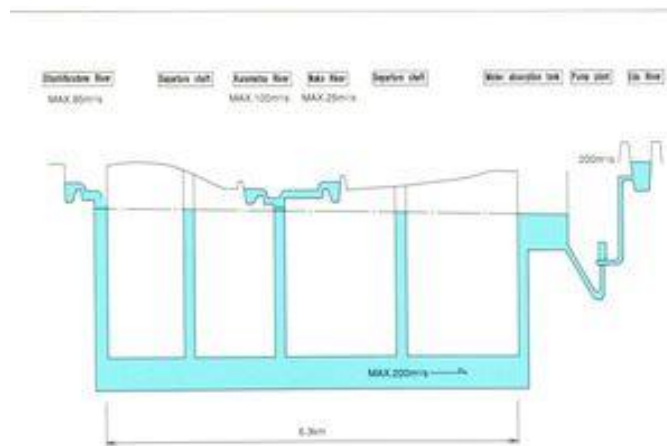
Egyre több városban osztják meg a forgalmat kétfelé. A még elviselhető forgalomnagyság marad a felszínen, míg a nagya lekerül a föld alá! A képen alul megy az autópálya! A forgalom kettéválasztása az ötlet lényege! Az eltérhető marad

a városban, a nagyon nagy pedig vagy kimegy a városból egy elkerülő úttal, vagy bemegy a város alá! Autó vagy víz, mindegy!



<http://usa.streetsblog.org/2013/08/01/austins-ambitious-plan-to-cut-and-cap-a-downtown-highway/>

A szakirodalom említi a közlekedési edények elvén működő – földalatti, alagút-szerű - csatornát is, melyet Japánban építettek meg. **Ahol az árapasztó csatornára a felszínen már marad vagy nincs hely, ott bemennek a föld alá.** Ott a mélyben építik meg az árapasztó csatornát, amely így azonban már árapasztó, árvízcsökkentő japán alagút. Az alábbi alagút 6,3 km hosszú, a föld alatt 50 m-rel halad, belső átmérője 10 m. **A közlekedő edények elvén működik.** Még ilyen áron is elviszik azokat a vizeket, amelyek egy felvett vízszint felett érkeznek és károsak.



(Dr. Nagy László: Japán árvízvédelem Mélyépítő Tükörkép Magazin)

Szerencsére tehát többféle megoldás létezik. A megoldások kiválasztására – hasonlóan a nyomvonalak kiválasztásához – szintén tanulmányterv kellene.

„Az Ön által felvetett marosi megcsapoló csatorna, mint megoldási lehetőség azonban jelenleg is szakértői vizsgálat tárgyát képezi.”

Én szegedi árapasztó csatornát szeretnék vizsgálni és nem a Marost megcsapolót, még akkor is, ha ez egyúttal arra is alkalmas lehetne. Ez két különböző dolog, melyek

hasonlíttanak egymásra. Javaslatom a szegedi belvárosban lévő Tisza-szakaszt szeretné veszélyes időszakában a városon kívül tudni.

„A vizsgálatok részét képezi a Maros balparti belvízrendszerek (pl: Torontál) felülvizsgálata, magyar, szerb és román területeken, továbbá vizsgálják a Maros romániai területéről történő vízátvétel megvalósítási feltételeit, az Aranka rendszeren keresztül, a Temes-Bega vízrendszerébe.”

Ez is fontos és szép feladat, de ez csak egy rész megoldás.

Az 5. bekezdésből:

„Levelének azon felvetése, mely szerint egyre magasabb árvízszintek kialakulására kell számítani, alapvetően meghatározó eleme a jelenleg kidolgozás alatt álló Alsó-tiszai árvízi koncepciónak.”

Ez rendkívül súlyos kijelentés. A jelenség tehát bekövetkezik majd a tervezett tiszai árvízi tárolómedencék (Vásárhelyi Terv Továbbfejlesztése) és a tervezett mederrendezési, lefolyási ellenállást csökkentő beavatkozások ellenére és után is.

„A rendelkezésre álló vizsgálati eredmények alapján megállapítható, hogy a folyó ezen szakaszán az árvízszintek növekedését elsődlegesen nem a hullámterek állapota határozza meg, hanem a középvízi meder szelvényterületének csökkenése.”

Én a helyi szakemberektől azt hallom, hogy ez az egyik legfontosabb tényező.

„Sajnálatosan a védművek kiépítettségi szintje ezen a szakaszon is jelentősen elmarad a jogszabályokban előírt szinttől. Ezen hiány megszüntetése elsődleges, mely a több mint 300 km-nyi védvonal magasságának emelését fogja jelenteni.”

Emelkedik a vízszint, emelni kell a gátak magasságát is. Csak igaza lett egy régi írónak: ez az örökös gátemeléssel egy soha véget nem érő ciklus! Mi lesz azonban így a szegedi belvárossal 50 év múlva. A Tisza mondjuk a 3. emelet magasságában fog folyni?

Ezzel a döntéssel – a töltésemelés minden áron - a mai vizes mérnökök szembe mennek a korábbi híres mérnökök elveivel. Elég itt csupán Vedres Istvánra utalnom, kinek 250. éves évfordulóját fogjuk az idén ünnepelni. (Varassányi Vedres István, Szeged 1765. szeptember 22. - Szeged, 1830. november 4.)

„Párhuzamos árapasztó csatorna alkalmazása esetén a folyóból kiágaztatunk egy árapasztó csatornát, így **a rombolást okozó víztömeget megosztják**, majd ezt a csatornát egy lejjebbi szelvényben visszavezetik a folyóba.”

http://www.tankonyvtar.hu/en/tartalom/tamop412A/2010-0019_A_vizgazdalkodas_alapjai/ch03s03.html

Vedres a védtöltések állandó emelése helyett javasolt egy Tiszával párhuzamos árapasztó csatornát nyitni, amely lényegében a mai Magyarország teljes területén haladt volna északról délre, végig a Tisza mellett, egy második Tiszaként.

Mit látunk? Vízmegosztást! A lefolyási kapacitás növelését! Én sem javaslok mást!

„Számos gazdaságfejlesztő elgondolása közül is kiemelkednek az országos gabonaraktár, a szegedi téli kikötő és hajógyár, országos csatornahálózat, valamint

az átfogó Tisza-szabályozás elvi megalapozása. Ez utóbbival kapcsolatos legfontosabb tudományos műve halálának évében jelent meg A' túl a' Tiszai nagyobb **Árvizek eltéríthetéséről...** címmel. **Ebben felhívta a figyelmet a Tisza-szabályozást csak töltésezéssel megoldani szándékozó elgondolások veszélyeire, és elsőnek javasolta egy felső-tiszai árapasztó csatorna létesítését, amelyet a közel fél évszázadon át folyó viták során számos alkalommal szegeztek szembe a Vásárhelyi-féle megvalósított tervvel."**

<http://tudosnaptar.kfki.hu/v/e/vedres/vedrespant.html>

http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/tudomany_es_ismeretterjesztes/Szegedi_nagyarviz/pages/005_a_jovo.htm

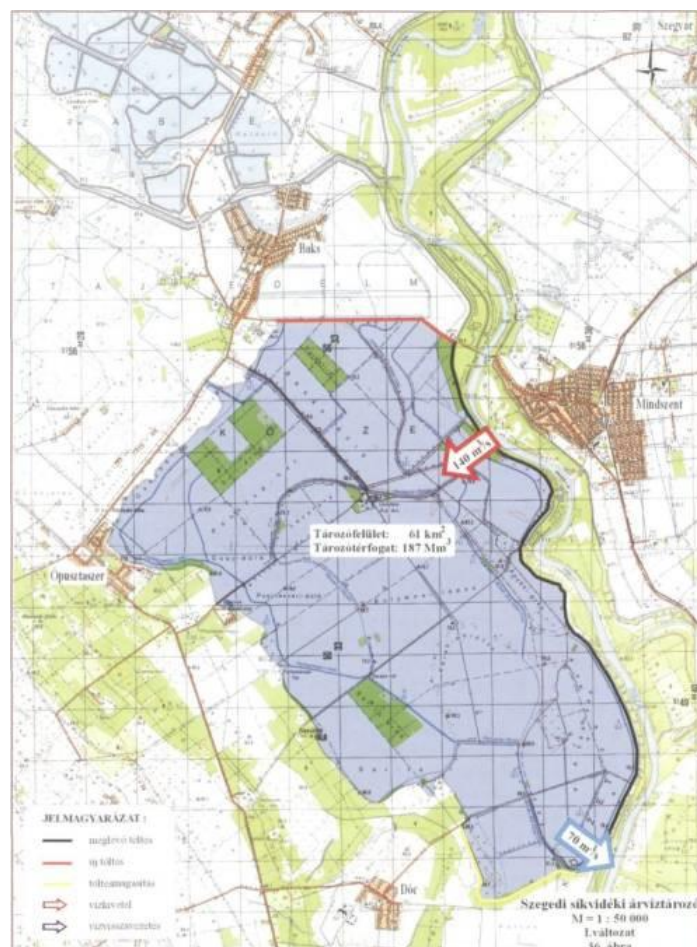
Hazánkban a Lajta folyó-ármentesítését oldották meg így, párhuzamos árapasztó csatornával, tehát nem kell messzire menni példáért.

Javaslatom elvetését azért sem értem, mert az elve mindenben megegyezik a már elfogadott és építeni kezdett árapasztó öblözetek építésének gondolatával. Állításom igazolására elég rápillantani a Szeged fölé tervezett Mindszenti tárolóra.

Ezen létszik a Tisza, itt egy sárga sávként.

Látszik egy halványkék színű „műtő”.

Ebbe a műtőbe Mindszentről engedik ki a folyó fölös vizét, a piros nyíl szerinti helyen. Majd ugyanezt lentebb, Dóc magasságában vezetik majd vissza, a lentebbi kék nyíl mutatta helyen, ha a folyó vízszintje lecsökken.



Ez is kettéosztja a vizet. A nagy víznek külön utat, külön utat biztosít.
Javaslatomban a piros nyíl Szeged fölött, a kék pedig Szeged alatt lenne. Csak ennyi az eltérés, attól eltekintve, hogy nem egy felületen oszlana el a víz, hanem egy vonal mentén. Lényeges az is, hogy az árapasztó csatorna nem tárolja a vizet, hanem egy nagyon értékes térség előtt kettéválasztja, tehermentesítve ezzel a várost.

„Az árvízcsúcsok tározásának lehetőségét és azok hatását is részletesen feltárták az elvégzett vizsgálatok. A vizsgálati eredmények és a helyi szakemberek tapasztalatai alapján azonban a tározás hatékonysága nem áll összhangba annak beruházási költségeivel, így a tározóépítés csak a 2020 utáni időszakban fog aktuálissá válni.”

Ha jól értem, akkor ez a mondat az a Vásárhelyi Terv Továbbfejlesztése elképzeléseinek kétségbe vonását, megvalósításának elodázását jelenti.

A 6. bekezdés a mai partfalépítéssel foglalkozik. Megállapítva:

„A magassági hiányok megszüntetésére került betervezésre a mobilfal rendszer.”

Annak ellenére, hogy itt vasbetonból és alumíniumból készül a szintemelés és nem földből, ez azért a vízügy által oly szívesen alkalmazott töltésszint emelés. **Ezt azonban tudtommal Vedres István, Szeged Széchenyije, sem tartotta alkalmas megoldásnak.** Igaz ez kb. 230-250 évvel ezelőtti nézet. Ha már akkor tudható volt, ma miért nem az?

„Reméljük, hogy levelünkben sikerült az Ön által felvetett kérdéseket megválaszolni.”

A dolgozatomban én semmit sem döntöttem el. Én csak egy tanulmányterv készítését kértem, és kérem most is.

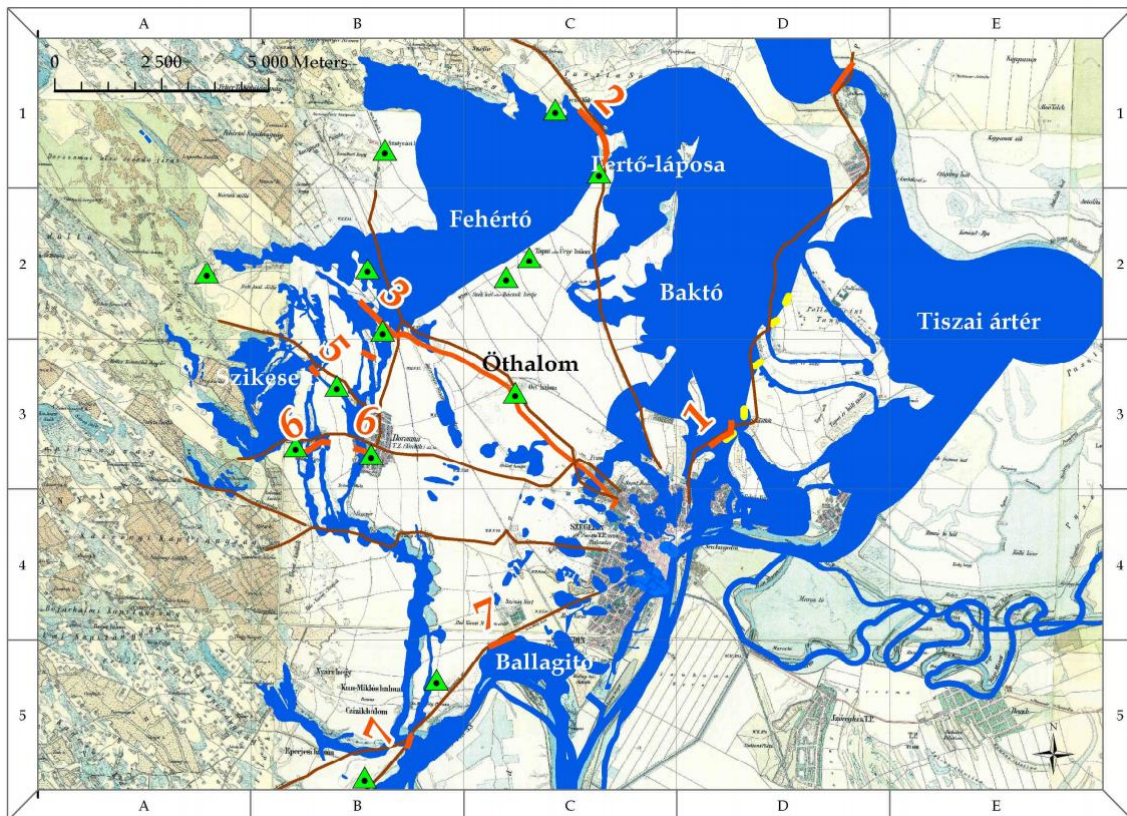
A magas helyről jött levélben sajnos azonban ez a két szó – tanulmányterv - még véletlenül sem fordult elő. Természetesen nem tudom elfogadni a választ, továbbra is szeretném kérni a tanulmányterv elkészítését.

A bajt tetézi az, hogy az OVF levél megbénítja a vízügyi szervezetet, ezzel szembeni véleményt ezek után megfogalmazni már senki mer. A helyzet tehát elég reménytelen.

Meglepő adatokat hozott nyilvánosságra Szalontai Csaba régész úr a 2014-es doktori disszertációjában. Néhány idézet ebből:

„SZEGEDI TUDOMÁNYEGYETEM FÖLDTUDOMÁNYOK DOKTORI ISKOLA
DOKTORI ÉRTEKEZÉS
A MATY-ÉR ÉS A KAPCSOLÓDÓ VÍZRENDSZER SZEREPE ÉS JELENTŐSÉGE
SZEGED KÖRNYÉKÉNEK TELEPÜLÉSTÖRTÉNETÉBEN
SZALONTAI CSABA
FÖLDTANI ÉS ÖSLÉNYTANI TANSZÉK SZEGED 2014

Az egyik összegző térképe Szeged környezetéről:



Idézetek a disszertációból:

„Eredmények

A vízrajzi elemek részletes elemzése során arra az alábbi eredményekre jutottunk.

1. Szeged városa körül, egy 10 km sugarú körben egy hermetikusan záródó vízgyűrű található, melynek fő elemei a Maty-ér, a Fehértó, a Fertő-lápos és a Tisza, illetve annak kapcsolódó elemei. Ezek medencéi minden esetben kapcsolatban állnak egymással, azaz ténylegesen folyamatos vízfelületet képeztek.”

„6. Szeged 19. századi lakott területeinek jelentős része ideiglenesen, vagy tartósan vízzel borított volt, az alacsony fekvése miatt pedig rendszeresen elöntött. Csak az a 3 kis sziget emelkedett ki a környezetéből, amelyen a középkori város 3 magja, a Belváros (Palánk), Felsőváros és Alsóváros kialakult. Azonban a nagyobb árvizek esetén ezek sem nyújtottak biztonságot.”

„8. A vizsgált területet lezáró vízgyűrűn 6 olyan pontot lehet felfedezni, amelyeken a szárazföldi közlekedés eszközeivel át lehetett jutni. Ezek a pontok Szeged megközelítésének fontos stratégiai pontjai, melyen az ősi utak áthaladtak és biztosították a kapcsolatot a külvilággal.”

„Összességében a vízrajzi és domborzati adatságok alapján arra a következtetésre jutottunk, hogy **Szeged középkori lakott részei kevésbé voltak alkalmasak a tartós megtelepedésre, ezért nem ismerünk innen régészeti lelőhelyeket.** A rendelkezésre álló kis szigetek nemcsak kevés védelmet nyújtott az árvízi fenyegetettséggel szemben, de eltartó képessége is igen alacsony volt. Ugyanezek adottságok elemzése alapján **sikerült meghatározni olyan területeket, amelyek jó és kedvező életföldrajzi körülményeket teremtettek az itt megtelepedni szándékozó népek számára.** A felszíni vizek nyugalmi állapota, a vizek menti háta, a közeli jó minőségű termőföldek nagysága, a felszíni vizek vízhozama **alapján ilyen helyszín volt a Maty-ér menti kb. 500–1000 méteres sáv,** illetve a Fehértó és a Fertő-lápos déli partján lévő ugyanilyen széles sáv.”

„Szeged lakott részei a magyar középkor előtt valószínűleg jórészt lakatlanok voltak. A terület benépesítése a város kialakulása azt követően indult meg, amikor az erdélyi sókereskedelem miatt szükség volt arra, hogy a tiszai kikötőben állandó népesség legyen jelen. E tevékenység, és a hozzá kapcsolódó ipari és más szolgáltatási tevékenységek végzői telepedhettek meg itt elsőként nagyobb létszámban és lettek a város fejlődésének elindítói. Ebben minden bizonnyal szerepe lehetett annak a klíma optimumnak is, amely szárazabb éghajlatával valószínűleg jelentősen csökkentette az árvízi veszélyt, és lakott részek, vagy környezetük vízzel borítottságát. A nedvesebbé váló éghajlat következtében romló életkörülményeket azonban az addigra már gazdaságában, szerkezetében és szervezettségében is megerősödő város és lakossága évszázados, és évről évre tartó árvíz elleni küzdelemmel de legyőzte ezzel biztosítva Szeged töretlen fejlődését.”

Volt tehát egy valóságos Maty-folyó a mai Szegedtől nyugatra. A Tiszából indult és a Tiszába folyt vissza. A Szeged helyén így egy valódi SZIGET volt! A szigetet nyugatról a Maty-folyó, keletről a Tisza határolta. A Maty környékén éltek elődeink, az azt kísérő magaslatokon. Csak jóval később költöztek a mai város területére a Tisza mellé, a sószállítás kényszere miatt.

Bár én csak keleti nyomvonalváltozatokat rajzoltam, ezek szerint nyugat felől is érdemes lenne megpróbálni az árapasztó csatornát elhelyezni. Lehet, hogy ezzel egy korabeli állapotot állíthatnánk helyre.

XX

Végül szeretném megmutatni, hogy 2015. február 8-án miként állt a szegedi partfal építése. Látható: majdnem kész.

Ilyen beton-aszfalt monstrum lett, és sajnós maradt, a város szívében, a magát Biopolisznak tartó város folyópartja.

Talán kedvezőbb lenne a sivárság, az élettelenység miatt a Betonpolisz név. A betonmonstrum mellett van egy autópálya geometriájú út, ennek megfelelően autókkal, melyek most csak az építkezés miatt vannak éppen kitiltva.

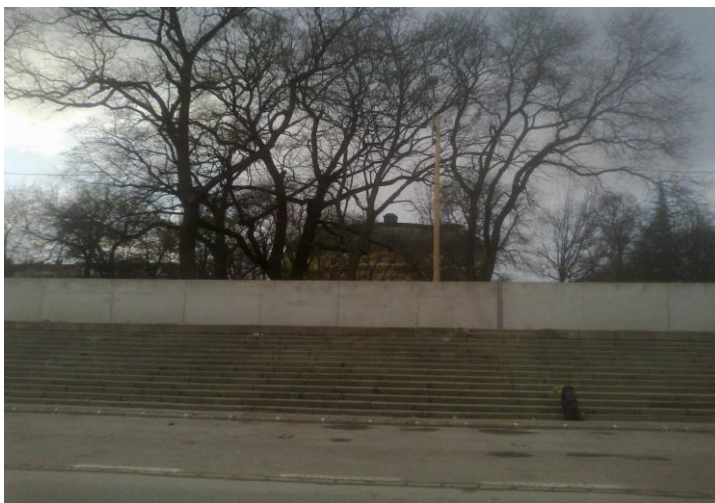
Ki tudja sikerül-e majd egykor a város jobb érzésű lakóinak eltávolítani innen a rakparti funkció megszűnése után azonnal betolakodott járműveket és átadni a sávot a városlakóknak, mint a folyószabályozás előtt volt.



Ennyi látszik a palotás városból a rakparti útról:



Ugyaninnen így néz ki a Szegedi Nemzeti Színház:



Pedig így kellene látszódnia, hiszen ilyen gyönyörű:



A Tisza mai vízszintjéről nézve még rosszabb a helyzet:



„Vár” maradt, és lett a „várfal” mellett a Móra Ferenc Múzeum.



Nem jobb a helyzet a „várfal” másik oldaláról nézve sem. A képen látható pad a Stefánia nevű park mai szintjén van. A terep innen emelkedett föl a mai járda szintjére, ahogyan a képen látszik. Azonban a járda szintjét rövidesen felemelik a képen látható vasbeton fal tetejének szintjére. Így van az, ha a várost egyesítik a folyójával, ahogyan hangzott az építés egyik indoka.



Az a gyanúm, hogy a város turisztikai propagandája nem ezt a létesítményt teszi majd az idegenek ide csábításakor a vonzerők első helyére. Ez egy seb maradt a város testén. Lehet örülni.

Ilyen a Tisza belvárosi szakaszán a Tisza **Újszeged felőli** partja, ahol **a vízszinthez egy rézsús és zöld felület illeszkedik**. Miért nem lehet hasonló a szegedi oldal is? Miért nem lehet a Tisza itteni eredeti állapotát visszaállítani.



Az új szegedi partfal ugyanúgy vasbetonból készült dilatációkkal, mint a régi. Ha pedig a régi elromolhatott, megbomolhatott, sajnos az **új is meg fog hibásodni**, mivel emberek készítették. Ráadásul a mobil partfallal megint az emberi gondosságot tételeznek fel, amit csak egy bizonyos munkakultúra szint mellett lenne szabad.

Szegediként nem tudom elfogadni, hogy az „árvízi csatát” rendre miért Szeged belvárosában kell lejátszani, és miért nem a városon kívül. Sokak előtt ismert az is, hogy a Tisza Szeged melletti szakasza több sebből vérzik. Teljesen függetlenül attól, hogy rendezik majd a Tisza medrét, eltávolítják majd a hullámtér mai akadályait, megépítik majd egykor az összes árapasztó öblözetet Szegedtől északra az Új Vásárhelyi Terv szerint, megemelnek minden gátat soha nem látott magasságig, árvíz sajnos mindezek után is lesz. **Szeged városa hatalmas érték! Szabad ezt kockáztatni?** Hol van ekkora megvédendő érték a közelben?

Az új partfal egy megisméltése a korábbinak, csak magasabban. Ez a partfal is fal! A fal pedig mindig egy ellenség ellen készül. Így volt ez Kínában is, a volt NDK-ban is, így van ez ma pl. az USA mexikói határán is, vagy a palesztinoknál. **Nem tudom elfogadni azt a szemléletet, mely szerint Szegeden a Tisza is egy ellenség!**

Az új partfal sajnos hamis biztonságérzetet kelt. Sokan azt hiszik, hogy ezzel a téma el van intézve, ezt a veszélyt ki lehet pipálni. Ezek után itt minek is kellene a tartós megoldást keresni? Ez egy hamis hangulat, mely elaltatja az éberséget. Ezzel nem lenne szabad játszani!

Én elhiszem, hogy a korábbi homokzsákos megoldásnál jobb a mai partfal. Megértem a ma itt élő vizes mérnökök kényszerű gondolkodását. A megoldandó gond laikusnak is látható. Kénytelenek azt megoldani a lehető legolcsóbban, mert talán egykor

annyit majd kapnak. Ennél több pénzre gondolniuk is reménytelen. A pénzről nem a helyek döntenek, ha a helyiek mondjuk 10 fabatkát kérnek, jó, ha főnről 2-öt kapnak! A főnt pedig nem itt él! Ez a titok. Ha ezzel a központi akarattal szembe mennének, egyből alkalmatlanok lennének. Különben is, ki tudja, mi lesz itt 50 év múlva.

Egy új árapasztó tározó, melyek egyikét egy fentebbi rajz is mutatja, 10-20 milliárd Ft. A szegedi új partfal ezzel szemben csak 2 milliárd. Jól kifizettek bennünket. Szeged ennyit ér az országnak.

Úgy tűnik, hogy a város által képviselt ki tudja hány milliárd értékű épületállomány, közmű infrastruktúra, az itt élő 170.000 ember csak ennyit ér. Lehet kockáztatni. Mintha a lehető legolcsóbban akarnák egyesek a szegedi gondot megúszni. Ide, ezeknek, ez is jó. Ekkora, ilyen rossz értelmű spórolás itt bőven megengedhető. A legutóbbi és a tervezett fővárosi beruházások sokasága EGYENKÉNT is legalább egy nagyságrenddel nagyobb értékűek, mint ez a szegedi. Jól kifizettek bennünket. Sajnálom, hogy így jártunk.

Kérem, ne akadályozzák meg egy távlatosabb megoldás keresését egy tanulmányterv segítségével.

Jussanak szóhoz az érintett szakmák, szakterületek is.

A szegedi társadalomnak joga van tudni azt, hogy az állandó töltésemelés csak az egyik megoldás az árvíz ellen!

Valószínűen pénz is lenne, ha szándék lenne, a tanulmánytervre az EU 2014-202-as finanszírozási ciklusában, hiszen egy természetközeli világot állítanánk vissza.

Sietni kellene a tervezett Déli-híd miatt, mert a Tisza jövője meghatározza annak geometriáját is!

Szeged, 2015. február 17. és március 19.