

A szegedi rakpart, mint kampánytéma

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

„Ha küzdesz, veszíthetsz, ha nem küzdesz, már veszítettél.”

dr. Regdon Ibolya
a szegedi Radnóti Gimnázium tanára

Véssük jól be a memóriánkba!



Víz partfalon innen és túl - árvíz 2006.



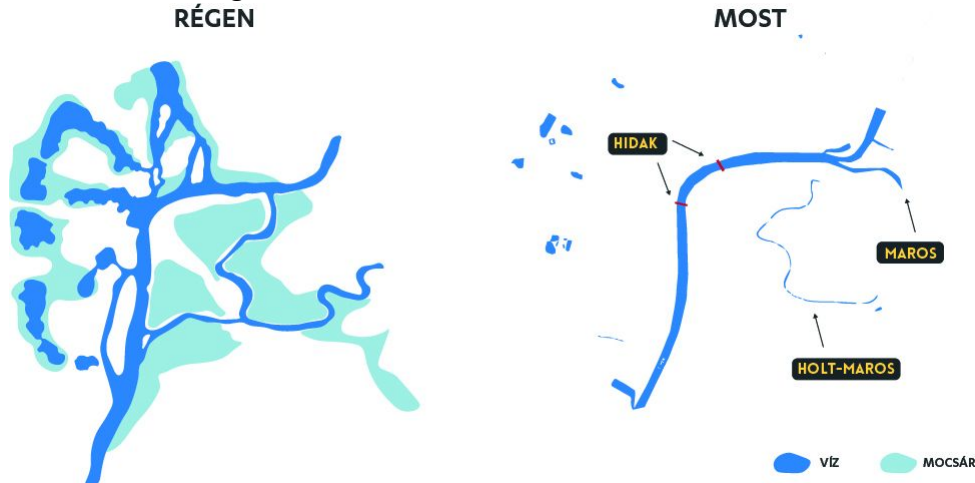
2006-ban a szegedi belvárosban akkora volt a Tisza, mint egy tenger.
A szegedi vízmérce szerinti vízmagasság ekkor 10 m volt, amely 2 m-rel haladta meg azt a vízszintet, amely 1879-ben eltakarította Szegedet!
Hajszálon múltott, hogy a szegedi lakosságot nem kellett kitelepíteni.
Hajszálon múltott, hogy a partfal állta a nyomást. A legkisebb hiba esetén bekövetkezett volna a második szegedi nagyárvíz.

Ne feledjük: ilyen vízszint a jövőben bármikor előfordulhat, a mai viszonylagos szárazság nem tart a világ végéig. Egy szupercella Szeged fölött is megállhat, villámárvizet okozva. Van ennek elő nem fordulására garancia?

http://www.ativizig.hu/vizugyimuzeum/arviz_2006.aspx

Ahonnán indulni, újraindulni kellene

A Szeged és a közlekedés sorozat 4. része „A vidék Szeged előtt” címét viseli. Ebben közreadták a régi és a mai vizeket Szeged körül.



A bal oldalon szigetek sorozatát látom, míg a jobb oldalon a kiszáritott, sivár táj látható. Az újjáépített város már ebben a helyzetben épült újjá, ez volt a kiinduló állapot. Hiszen a pesti várostervezők elfogadták ezt a vízügyi koncepciót, ami utólag tévedésnek minősül!

Megállapítható: elődeink az egyik végtelből a másikba estek!

A legnagyobb szigeten lehetett volna mai Szeged, amelyet nyugatról a Maty-ér vonalában haladó akkor még Maty-folyó határolt volna.

Még látható a Boszorkány-sziget is, mely valóban sziget volt.

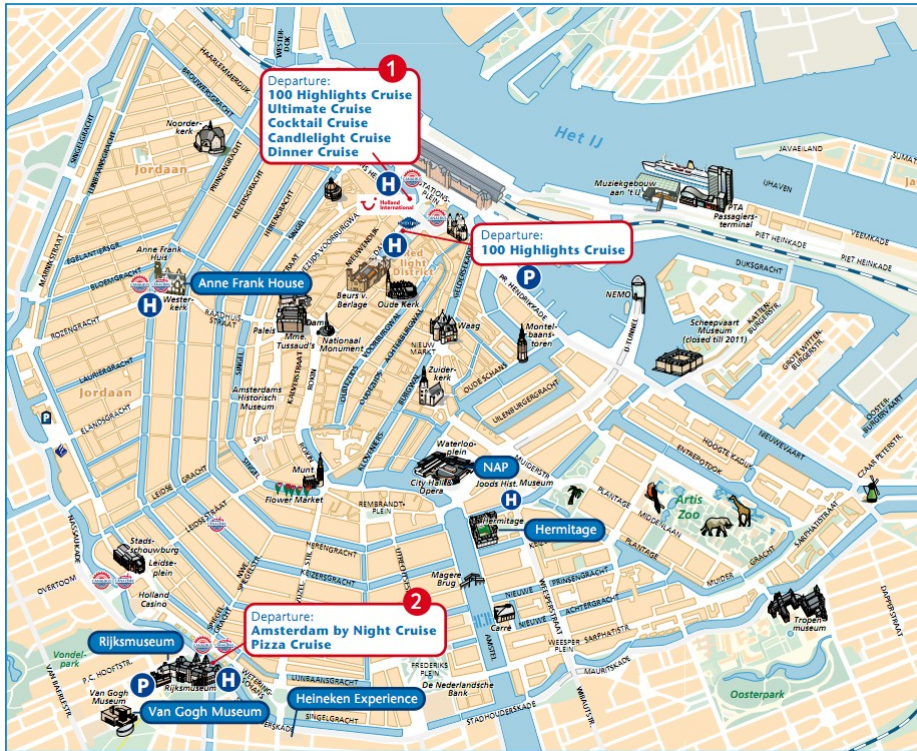
A felsőváros helyén több ágra bomlott a Tisza, sok kisebb-nagyobb szigetet körbefogva. Az itt élők csónakkal mentek templomba, mint Velencében.

Jól látható, hogy a mai Újszeged is egyetlen sziget lehetett, melyet talán a Tisza egy ága és az Aranka határolt keletről.

Teljesen más lenne Szeged képe, élhetősége, ha a bal oldalnál maradhattunk volna. Hiszen a sok vízzel sok zöldet is veszítettünk.

Igaz eltűnt akkor a malária, de azóta a klímaváltozás, a felmelegedés visszahozta a maláriát, sőt jöttek még vele másfajta veszélyes szúnyogok is, miközben a szárazság maradt.

Jól látható, hogy a város újjáépítését brutális tájrendezés előzte meg. Jobban hasonlítottunk volna Szentpétervár, Amszterdam városszerkezetére. A kék szín mutatja az amszterdami megőrzött, körbeépített vizeket, csatornákat.



P Coach parking space **H** Drop-off / pick-up point



„Amszterdam 207 négyzetkilométeres területének ötödrészét az öböl, a kikötőmedencék, a csatornák, és a folyók vízfelületei foglalják el.”

<https://hu.wikipedia.org/wiki/Amszterdam>

Mintha Újszegeden a Holt-Maros mesés környezetében járnánk!

Még Szentpétervár is együtt tud élni a vizeivel!



Download from
Dreamstime.com
This watermarked comp image is for previewing purposes only.

68466851
Viacheslav Dyachkov | Dreamstime.com

Nem lenne értelme kissé visszalépni a vízben, vizes felületekben gazdagabb Szeged felé?

Alább be szeretném mutatni, hogy a régi szép világunk egy része ma is visszaállítható lenne, ennek számos előnyével.

Előbb azonban lássuk: mit ajánl a város mai vezetése.

Mi ez?

Volt egy kiállítás a REÖK előtt.

„A városvezetés célja az, hogy a Tisza mentén új közösségi tér jöjjön létre – mondta Botka László a Reök-palota előtti téren, ahol csütörtöktől megnézhető 3 tervezőiroda 20 terve a beruházásra”

Nyilván ma nincs ott az a közösségi tér, melyet a most bemutatott létesítményekkel oda akarnak vinni. Számtalanszor próbálták már azt, hogy a belvárost összekapcsolják a Tisza-parttal, de eddig egyszer sem sikerült. A jelszó láthatóan csak kissé módosult, de a tartalma ugyanaz. Az ötletpályázat egy újabb próbálkozás lehet.

Van egy belvárosi Tisza-partunk, mely idegen Szeged belvárosától. Embertaszító hely, mert autóktól hangos, mert rendkívül meleg, árnyék nélküli és rendkívül sivár betonsivatag, aszfaltsivatag.

Aki teheti, nappal kerüli. Az éjszakai rendezéssel a rendőrség is tehetetlen, az tanyát ütő populáció a partot olcsó kocsmának tekinti, hangosságával a környék lakóit dühös ébrenlétre kényszeríti, míg másnap szinte eltakaríthatatlan az ott hagyott rengeteg szemét.

„Másfél milliárd forintból hamarosan új közösségi tér jön létre a Tisza partján, ami pihenésre, kikapcsolódásra és sportolásra is lehetőséget nyújt majd.” „Sportpályák, vendéglátóhelyek, sétányok, fás ligetek és napozóhelyek mindegyik elképzelésben szerepelnek, ugyanis a koncepció lényege, hogy a Huszár Mátyás rakparton, illetve a túloldali Lapos szabadstrandnál **vegyes funkciójú** közösségi tereket hozzanak létre.” „Új kulturális, szabadidős és turisztikai központ alakulhat majd ki a Tisza partján.” Ők is érzik, hogy oda nem egy autóút illik, a területnek valamilyen új funkciót akarnak adni, de felemásan? legyen valami új is, de maradjon meg a régi is. Az ilyesmi nem is szokott sikerülni.

<https://szeged.hu/hirek/30256/szeged-valodi-foutcajava-tennek-a-tiszat>

Mi is lehet a „vegyes funkció”?

A vegyes funkció esetleg arra utal, hogy a bemutatott beavatkozások elkészülnének a mai autós forgalom mellett? Vajon a kiállított beavatkozások mehetnek-e együtt az autós forgalom megtartásával, a gyorsulási próbákat rendező motorosokkal, a rengeteg parkoló autóval, a volt rakpartot jelzőlámpákat kikerülő autópályának használó autósokkal?

Vajon meri-e, merné-e a rakpartot autómentessé tenni ez az önkormányzat, ha eddig sem merte? Lehet egy autót mellett pihenni?

Mintha épp a leglényegesebb kérdésre nem lenne polgármesteri válasz. A rajzok csak sejtetik a legrosszabbat, az autóforgalom is ott maradna a partfallal együtt!

Örülnének-e az autósok egy-egy eléjük repülő labdáknak, eléjük csellengő gyerekeknek, a csetlő-botló gyerekek-kerékpárosnak, a rolleresek sokaságának? Az autót végig az elképzelt új látványosságok és a lépcsősor között van, tehát mindenki keresztezi, aki az egyik helyről a másikra menne, azaz mindenki, ráadásul jórészt toronyiránt, ahogy szoktuk. Jók-e az autósoknak a végtelen nagy, azaz hosszú gyalogos átkelőhelyek. Ahol ilyesmiket csinálnak, mint pl. a párizsi Szajna-parton, ott kitiltják az autót. Erről itt írtam, mivel nem akarom magam ismételtetni, kéretik ebbe belenézni:

<http://static1.architectforum.hu/files2012/n00/02/91/90/rakpart.pdf>

Mi az a „főutcás” elképzelés?

„Szeged valódi főutcájává tennék a Tiszát” –hangzott el.

E fogalom az Oskolás Intézet jobbító szándékú ötlete. Ők akarták először pihenő, feltöltődő, kikapcsolódást biztosító, azaz rekreációs jelleget adni az autót használt Tisza-partnak.

Valójában azonban ezeket nem egy főutcán szoktunk ilyesmit csinálni. Szeged egyik főutcája mondjuk az egyik sugárút. Képzelnék el, hogy a mostani kiállításon bemutatott beavatkozásokat valóban Szeged főutcáján raknák le, mi történne a sugárúton?! Sajnos ez a jó szándék ellenére is csak egy tévedés, mely sokáig a Városházán senkinek sem kellett, most viszont fölkapták.

Ez egy ugyanolyan képzavar, mint „... ahogy a polgármester fogalmazott, a Tisza minden szegedi szívében átfolyik.”

Miért kellene a Tiszának átfolyni a szegediek szívében? Mikor? Amikor még élnek, vagy, amikor már meghaltak. Nem lenne kissé megerőltető egy emberi szívnek, ha átfolyna rajta a Tisza vize? Lehet egy orvosgyógyászati városban ilyent mondani?

<https://szeged.hu/hirek/30256/szeged-valodi-foutcjava-tennek-a-tiszat>

Mi látható a Reök-palota előtt és a Szeged című városnéző internetes lapban?

Minden képhez képzeljünk hozzá 35 fokos léghőmérsékletet, a rakparti autók zaját, az árnyékmentességet!



A jól látható partfal előtt gördeszkások foglalják el a mai úttestet. Csattogásukat egy hölgy élvezzi. Mellette rózsák nőnek a partvédő kősziklák helyén/fölött.



Vízi sétány

A mai útfelület megszélesedik a Tisza felé. Még nem derül ki az, hogy miért jobb ezen sétálni, mint az ugyanilyen rakparti úti járdán. Igaz az olcsóbb. Mi értelme lefedni vasbeton lemezzel a Tiszát? Talán kevés esetleg az a betonfelület, ami ma is ott csúfoskodik? Nem derül ki, hogy honnan nőnek a fák? A mai védművön kívül, vagy belül.



'Y' HÍD

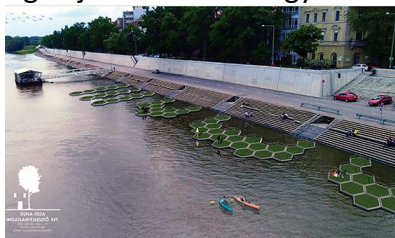
Remélem, hogy nem csúszda, mert keménybe ütközne a leérkező. Akkor egy újabb lépcsős lejáró a meglévő lejáró mellé, lejáró a négyzeten, pedig a régi lépcső sem látszik zsúfoltnak. Szintén sok pénzért, mely két évszakban még csúszhat is. Igaz, közel a klinika. Lényegében egy gyalogos felüljáró az autótűt felett.



Rakpartfesztivál

Nem tudom, hogy ebben mi az újdonság, hiszen elég az egyik Széchenyi téri „fesztivált” bódéstól átraknia a partra, a „búcsú” máris folytatódhat.

Mire jó a „békalencse”, azon kívül, hogy fenntartásuk, takarításuk állandóan pénzt kérne? Mi az értelme a vízszinti napozónak, ha a folyóba menni tilos? Ja: közben az autók a rakparti úton vígan járnak! Íme az egyik óriási zebra!



Békalencse



6. Belvárosi Napozó



7. Hídfőt elkerülő sétány

Hagy menjenek az autók minél gyorsabban, ki kell előlük takarítani a lyukból is a gyalogost!



Lakathíd a víz fölött



10. Déli lejtő

Miért jobb egy drága vasbeton hídon hőgutát kapni, mint a parton? A látvány ugyanaz. A víztől rettenetesen messze vannak. A jobb oldalon óriási zebra, tehát mennek a sávokra felfestett úton az autók is!

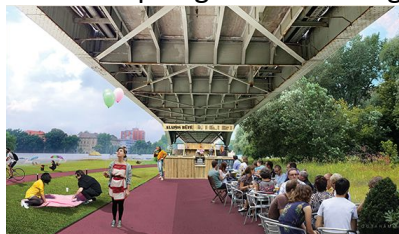


1. Pihenőlépcső



12. Vízi színpad

A kis árnyékú fák még a mellettük lévő padra sem vetnek árnyékot! Micsoda hatalmas lesz a művészeti élmény itt, ha a nézőtér és a nézők mögött, között suhannak el az autók. A kamaszok pedig az autóúton igazgatják, állítgatják be a bringájukat.



8. ALAPOS Büfé

Különlegessége: kávé, üdítő hídi dübörgéssel, csattogással.

<https://szeged.hu/kepriport/2984/latvanyterveken-a-szeged-tisza-foutcaja-projekt>

<https://szeged.hu/hirek/30256/szeged-valodi-foutcajara-tennek-a-tiszat>

A képek, az ötletek közös jellemzője:

- legyen még több beton; pedig már most is túl sok az, ami van.
- sehol a fürdési lehetőség, pedig a nyári hőségben elemi igény lenne az belvárosi eltorzult folyómeder fürdésre alkalmassá tétele, mint pl. Csongrádon, vagy mostanság Algyőn. Az ötletek szerint a Tiszának fölé, mellé kell menni és nem bele, pedig erre való. **Belemenni természetesen a Stefánia felől is!**



<https://panzioplatan.hu/527-csongradi-koros-torok>

A 2011-ben kialakított ún. Lapos-Beach ehhez képest szinte nevetséges. Mini fürdőterületén imitálja csak a Körös-torkot. Ráadásul nem is lapos, hanem meredek.



<https://szegedma.hu/cimke/lapos>

A funkciók

A mai Tisza-part mai legfőbb funkciója, feladata az árvíz elleni védekezés.

Ennek megfelelően az otromba partfal minden előbbi képen ott csúfосkodik. Az ötletpályázók valószínűleg megkapták: léte tabu. Ez a monstrum ural Szeged belvárosában egy nagyon széles sávot, a város legértékesebb területből. Miközben Szeged árvíz miatti veszélyeztetettsége ma is nagyon magas.

A második funkció a rakparti autóút. Amikor éppen megszűnt hajó kikötőként létezni ez a sáv, a személyautók száma hatalmas növekedésnek indult. Ezek a város összes területét azonnal ellepték, kisajátították. Az autósok itt kerülnek ki a Tisza L. krt. összes jelzőlámpás csomópontját, így némi időt nyernek. Ez egy autópálya vonalvezetésű osztonút, egy szökőút a város északi és a déli része között.

Ha a víz kijön a rakparti útra, azt lezárják rövidebb-hosszabb időre, ám a város ugyanúgy él, mint előtte. A város életében ezek a szünetek semmilyen fennakadást nem okoznak, mert egyszerűen kikerülhető. Akkor sem lenne ez másképp, ha teljesen lezárják az autós forgalom elől, de ehhez a politikusoknak nincs elég mersze, mert ez a lépésük szavazatvesztést okozna.

Most jönne minderre a harmadik funkció, melynek az előbbi kettő eltakarása, elfeledtetése lenne a legfőbb célja. Eldugni azt, amit nem akarnak látni, de a valódi változtatásra semmi merszük évtizedek óta.

Így most – akár a következő polgármester választáson is – nem a valódi alternatívák között lehet válogatni, választani, hanem csak egy szűk körből, amelyet valakik direkt így válogattak össze a szegedi polgároknak.

Érezhető: valamikor nagyon félre ment a dal. Kár lenne rossz irányban még tovább félrenyomni! Remélem, erre nem lesz pénz!

Semmi sem igaz!

Nem igaz, az, hogy az árvédelmi falnak, a betonmonstrumnak, Szeged belvárosának közepén kell állnia, csúfoskodnia!

Nem igaz az sem, hogy a Tisza-parton egy autóútnak kell lenni és azon autótömegnek dübörögni!

A tehetetlenség égbekiáltó.

A gyulai példa

Nem a Holdról, nem egy nagyon gazdag idegen országból vettem példát, hanem a közeli szomszédból, ahol 150 éve működik, ahol 150 éve képesek eredményesen működtetni a MÁS ELVŰ árvíz elleni védelmi rendszert! Érdemes a szegedi és a gyulai hasonlóságokat, és a különbözőségeket figyelni!

Így nézett ki – az alábbi térkép szerint - Gyula városa az ottani nagyárvíz, majd az ezt követő a vízügyi változások (1855) ELŐTT:

(a Fehér-Körös felírat helyén van ma az ún. Élővíz –csatorna)

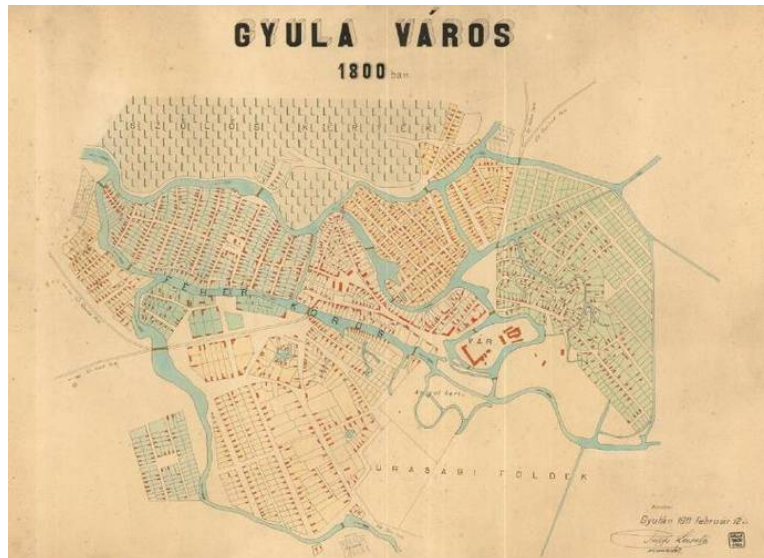
A várost át- és átszötte a Fehér-Körös ezer ága. A város szigeteken élt. **(Szeged is 7 szigeten jött létre!)**

„Az első világháborúig 12 nagyobb árvíz sújtotta Gyula városát, de ezek közül a legpusztítóbb az 1855-ös volt.”

Ez felel meg az 1879-es szeged nagyárvíznek, és hasonló az árvizek sora is.

„1854 és 1855 telén zord fagy uralkodott, ami a talajt is keményre dermedtette. Az erdélyi hegyekben viszont olvadásnak indult a méteresnél is vastagabb hótömeg, ami a Fekete- és a Fehér-Körössel 1855. február 13-án meg is érkezett Gyulára. Csakhogy a fagyos talaj nem volt képes beszívni a rengeteg vizet, a töltésszakadások következtében pedig a Körösök vize a településre zúdult, jéggel és dermedtően hideg vízzel árasztva el város legjavát. Több mint 1500 lakóház és tanya vált a víz martalékává. Ez a szám az akkori település 80 százalékát tette ki...”

Ott a település 80%-a ment tönkre, míg Szegeden 100!



Ott Ferenc József helyett Albert főherceg látogatott és intézkedett!

A LÉNYEGI KÜLÖNBSÉG:

„Albert főherceg elrendelte a Fekete- és a Fehér-Körös szabályozását, mégpedig **egy Gyulától Békésig ásott új csatorna** segítségével.”

„Magyarország kormányzója, Albert főherceg a vízkárosult tájak megtekintése során Gyulán is bejárta az elpusztult városrészeket és kinyilvánította, hogy ennek többé nem szabad megtörténnie. Úgy látta, ha a Fehér-Körös medre továbbra is a városon keresztül halad, Gyula megszűnik lakóváros lenni. **A főherceg rendeleténél fogva a Nagyváradi Helytartótanács 1856. november 12-én elrendelte, hogy a Fehér-Körös vizét egy új, a városon kívül épített mederben vezessék.** Szegeden senki sem rendelte el, hogy a sok bajt okozó Tiszát kitéssék a szegedi belvárosból. Ezt a szintet még Lechnerék is kihagyták!

Sőt! Figyelmen kívül hagyták még Pietro Paleocapa és Vásárhelyi Pál javaslatát a Maros torkolatának délre helyezéséről is! Akkor a városvezetés rosszul döntött.



Balra az elöntött város, Gyula, ahogy benne kanyarog még a régi Fehér-Körös. Jobbra a főhercegi kép. A kettő között a nyílegyenes új csatorna a fehér-Körös részére, de **a városon kívül!**

A városon átmenő régi Fehér-Körös meder kapta az Élővíz –csatorna nevet, míg a kézzel ásott mederbe beleengedték a Fehér-Köröst.

Az új medret jól mutatják a következő korabeli és a mai térképek Gyula városán KÍVÜL!

Ezen a ponton van a lényegi különbség!

Szeged – aza a várostervező Lechner Lajos - a nagyárvíz után a város közepén hagyta a Tiszát, míg Gyula városa azonnal kirakta a város közepéről a sorozatos városi elöntést garantáló Fehér-Köröst! 1855 és 1879 között negyed század telt. A gyulai árvíz megelőzte a szegedit, akár jó példával is szolgálhatott volna, mégsem tanultak elődeink semmit! Lechnerék ezzel is súlyos hibát követtek el!

15. térkép: Gyula és környékének térképe – Második Katonai Felmérés 1806-1869



Ott sem ment ez simán, hiszen az akkori vízügyi főnök ellentétesen foglalt állást:

„Bodoky Károly a Körös-szabályozási Társulat mérnöke, nem helyezte az új csatorna tervét. A Bodoky-féle terv szerint, a Fehér-Körös továbbra is Gyulán folyt volna keresztül kiszélesített mederben, megerősített gátak között.”, mint ahogyan Szegeden is úgy hagyták!

Bodoky úr lényegében tehát azt akarta Gyulán, amit mi Szegeden sajnos megkaptunk! Lett nekünk belvárosi árvízgarantáló belvárosi folyó, lett hozzá hullámtér és még hozzá valami: egyre magasabb partfalak. Szegeden nem a főherceg irányította az újjáépítést, így lehet, hogy egykor majd a Tisza a Móra Múzeum teteje magasságában folyik majd!

Bodoky elveinek követői ma is köztünk élnek, és rendre gáncsolják el a végleges megoldást!

„Bodoky tervét végül elvetették, 1856-ban pedig elkezdődött a kormányzó által elrendelt munka:

a Fehér-Köröst elterelték eredeti medréből, ez ma az Élővíz-csatorna. Új csatornát ástak Békésig ... A munkálatok 1858-ban értek véget.” A városon átfolyó Fehér-Körös többé nem fenyegette Gyula belvárosát árvízzel!

3 év alatt 18, mások szerint közel 20 km hosszú csatornával lettek kész, mindenféle, a maihoz bármiben is hasonlító gépesítés nélkül!

Még valamit megcsináltak!

A Fehér-Körös régi medrei közül meghagyták a legnagyobbat, hogy **maradjon a városban élő folyó víz, maradjon egy megszelídített folyó, rögzített állandó vízszinttel, vízmagassággal!**

A régi Fehér-Körös medrét összekötötték egy ún. tápcsatornával, az új Fehér-Körös mederrel, melyen át víz jutott a régi mederbe. Így újra lett folyóvíz Gyulán.

Ha azonban túl nagy víz ment le az új Fehér-Körösön, akkor ezt a tápcsatorna rávihette azt a városra. Hogy ne álljon elő ez a helyzet, építettek egy gátat a tápcsatornára, a tápcsatorna és az új Fehér-Körös kiágazása mellé. A gát felemelésével így az új Fehér-Körös árvizéből semmi sem jutott be a városba. Megvédték a várost a magas vizektől.

A másik kedvezőtlen helyzet az lett volna, ha az új Fehér-Körösben nagyon alacsony lenne a víz, és a régi meder a városban kiszáradna. Ezt is kivédték. Építettek egy duzzasztót a Fehér-Körösön keresztül, az új Fehér-Körös és a tápcsatorna kiválásánál. Így kis víznél a duzzasztót kiemelik, a mögötte az új Fehér-Körös vízszintje megemelkedik, és jut belőle a régi mederbe is.

Magyarul megoldották a régi, a városi meder, vízpótlását vízhiányos időben és kizárták a városból az árvíz betódulását is.

Ma Gyulán csak annyi víz van a városban, pontosabban a régi meder vízvízszintje annyi, amennyit jónak tartani. Van egy fix vízszint és ezt egész évben 20 cm-en belőli pontossággal tartani is tudják!

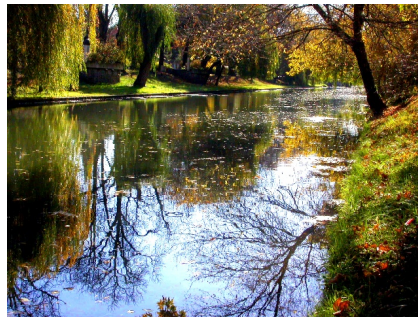
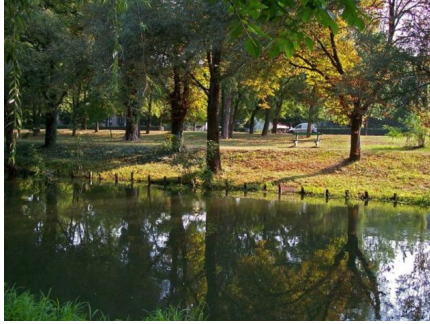
Rögzített a vízszint Békéscsabán is!



Békéscsaba folyója ugyanaz az Élővíz csatorna, mely Gyulán is átfolyik. Az előbbi rajzon kék színű.

Mivel a gyulai szabályozás miatt a folyó vízszintje Békéscsabán is egész évre rögzített, semmi szükség gátakra!

Ma a folyó és a part kapcsolata, olyan Békéscsabán, mint amilyenek Szegeden kellene lennie. Ez a folyó és a város valódi kapcsolata! Szintbeni csatlakozás, lépcsők, függőleges vízparti támfalak nélkül, vasbeton és aszfalt nélkül!

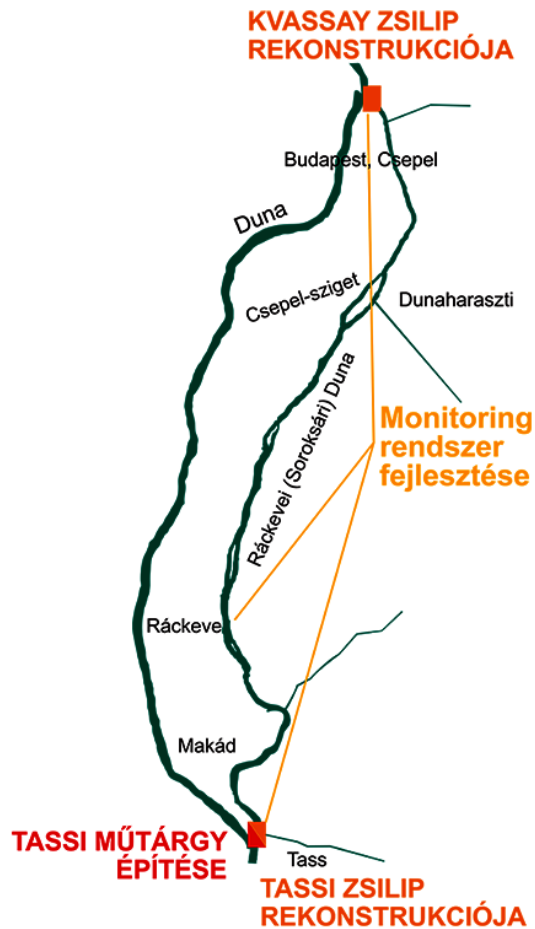


<https://www.beol.hu/kozelet/helyi-kozelet/a-nagy-gyulai-arviz-1152693/>
http://acta.bibl.u-szeged.hu/10482/1/fold_010_003_149-165.pdf
<https://player.slideplayer.hu/24/7813404/#>
http://www.gyula.hu/download.fcgi/3977_0_1_its_da_gyula_megalapozo_vizsgagleges.pdf
<http://www.kovizig.hu/07-kozerdeku/04-koros-videki-hirlevel/2005-03-04.pdf>
<https://www.visitgyula.com/latnivalok-adatlap/eloviz-csatorna>
<http://www.kovizig.hu/07-kozerdeku/04-koros-videki-hirlevel/2007-09-10.pdf>
http://zold14.hu/docs/%C3%96T_KZ_20150218.pdf
<https://www.karpatinfo.net/latnivalok/eloviz-csatorna-bekescsaba>
<http://visitbekescsaba.com/hu/eloviz-csatorna-a-szoborsetannyal/>

Rögzített a vízszint a Csepel sziget mentén is

Nemcsak a kis folyóknál képes a magyar vízügy fix vízszintet garantálni, hanem a legnagyobb hazai folyónál, a Dunánál is!

Budapesttől délre fekszik Csepel-sziget, mely kiváló példa Szegednek.



<http://greenfo.hu/hir/unios-penzbol-figyelik-a-duna-vizminoseget-budapestnel/>

Valamikor a Csepel-sziget két oldalán két azonos méretű Duna-ág létezett.

A nagy fővárosi árvíz után azonban

- a Ráckevei (Soroksári) Duna – ágot, a keleti ágot, visszafejlesztették, vízátbocsátó kapacitását mérsékelték,
- ugyanekkor a budafoki ágot, a nyugati ágot, felbővítették, alkalmassá tették a teljes Duna-víz mennyiségének szállítására, főággá alakították, hajózhatóvá tették, végül
- egy-egy zsilipet építettek a Ráckevei – ág két végén Tassnál, délen és északon a Kvassayt.

E két utóbbi működtetésével elérték, hogy az ág lezárásával ne tudjon a dunai árvíz sem északról, sem délről bejutni a Ráckevei-ágba.

Ha viszont a Ráckevei-ágban alacsony lenne a vízszint, akkor felülről, vagy alulról a zsilipeken Duna-vizet engednek be.

Úgy tudom, hogy legutóbb még szivattyúkat is telepítettek a két nagy zsilip mellé, arra az esetre, ha Duna vízszintje rendkívül alacsony lenne, mint az idén is volt. Ekkor az alacsony vízből is képesek vizet nyomtatni az ágba.

Így minden esetben tudják az előírt vízszintet tartani a Ráckevei ágban. Az évszakokra előírt vízszinteket nagy pontossággal egész évben tartani képesek!

Ha a Tiszánál kisebb és nagyobb folyók egyes szakaszain garantálható az állandó vízszint-magasság, akkor nyilván biztosítható az az e folyók közötti méretű Tiszán is!

A kulcsfogalom: a rögzített vízszint!

Mire költött a vízügy a szegedi nagyárvíz után Szegeden?

A többszöri töltésmagasítás Szegeden újabb és még újabb partfalépítést jelentett, egyre magasabb szinten, egyre drágábban!

- a) téglá partfal készült az újjáépítés idején. A partfal egyes szakaszai rendre a Tiszába csúsztak, ezért sok időt és pénzt vitt el annak a sorozatos újjáépítése.
- b) A téglát felváltotta a szegedi házgyár paneljeiből készült partfal.
- c) Majd jött a mai vasbeton partfal.
- d) Ezt követte az előbbire az ún. mobil, fémből készült (ma raktárban lévő) partfal.

Minden bizonnyal a gyulai egyszeri megoldás sem volt olcsó, de az végleges megoldást adott. Látható: a szegedire folyton kell költeni és ki tudja, hol a folyamat vége!

Nem lehet eltekinteni az üzemeltetés költségkülönbségétől, hiszen nyilvánvalóan sokkal költségesebb egy árvíz elleni védekezés külterületen, mint a palotás városban! Egyszer mindezeket ki kellene számolni!

Tudtommal manapság képesek az árvízi kockázatot is forintosítani! A palotás város mellett van is mit féltetni egy újabb nagyárvízről.

Lehetne Szegeden is választani egy fix vízszintet a belvárosi Tiszának?

Igen!

Képzeld el, és tűzzük ki, hogy Szeged belvárosában a Tisza vízszintje **SOHA ne közelítse meg a mai rakparti út szintjét mondjuk fél méternél jobban! Azaz: ennél sohasem legyen magasabb a vízszint. **MINDIG** legyen a Tisza vize, vízszintje fél méterrel a rakparti út szintje **ALATT!****

Ha ezt Gyulán, Békéscsabán, a Soroksári Duna-ágon a hazai vízügy meg tudja csinálni, akkor miért ne tudná Szegeden is?

Mi következne ebből?

Onnantól semmi szükség sem lenne a város közepén a vasbeton monstrumra, az árvíz elleni védműre! El lehetne bontani!

Erre és ekkor kellene a mai ötletpályázatot újra kiírni. A szegedi lakosság megérdemeli megismerni az valódi lehetőségeket is és nem kényszerülne abból a nagyon szerény kínálatból válogatni, mait kiraktak neki kábulásra.

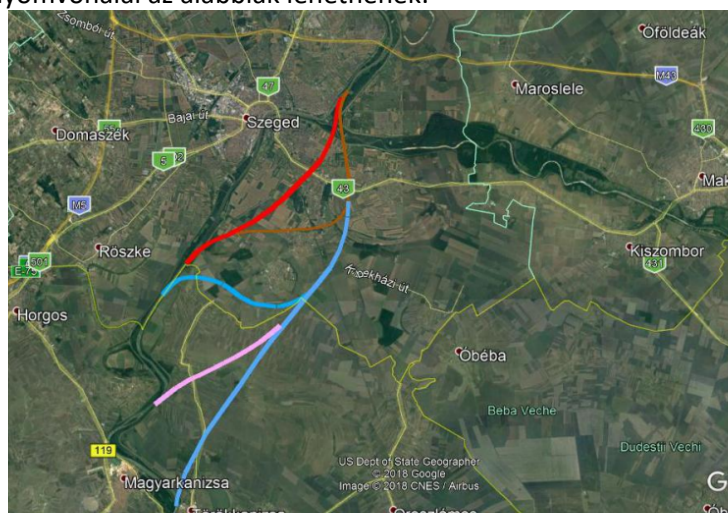
Mi következne még ebből, mit kellene tenni?

Gondoljunk a Csepel-szigeti hasonlóságra!

A mai Tisza-ág felelne meg a Ráckevei Duna-ágnak, az itt is szükséges két darab zsilippel. Majd Szegeden is kellene egy második, egy új Tisza-meder, mely megfelelné a budafoki Duna-ágnak.

Ez lenne a szegedi árapasztó csatorna.

Ennek lehetséges nyomvonalai az alábbiak lehetnének:



A szegedi két zsilip garantálná azt, hogy a szegei fix árvízszintnél magasabb víz csak az árapasztó csatorna felé folyhatna és nem a belvárosba. Az árvíz az új ágba, folyna be, az árapasztó csatornába, mely a Tiszából mondjuk, kb. a Tápéi-komp körül válna ki, megkerülné keletről Újszegedet és visszakötne a Tiszába valahol az országhatár körül, esetleg lentebb.

Tehát jórészt külterületen, ahol van hely rendes mederméretre, rendes geometriájú mederre, jó távoli védtöltésekre. Persze az árvíz ellen itt is kellene védekezni, de nem bent!

Arról nem is írva, hogy két mederben több víz fér el, mint egyben.

Emlékezni kell arra, hogy a Tisza-szabályozás 90. átvágása volt a Szeged és Rószke közötti, mely miatt kialakult Gyálarét körül a Gyálai-Holt Tisza. Az átvágás 7,7 km hosszú volt. Nyilván ez is gépek nélkül, mint a 20 km hosszú új Fehér-Körös meder. Ma óriásgépek várják a feladatot, és ma már nem csak trapéz keresztmetszetű csatorna jöhet szóba, hanem nagy átmérőjű, helytakarékos zárt vasbeton cső is.

Az árapasztó csatorna városszerkezeti jelentősége az lenne, hogy megszüntethető lenne a Lechnerék által tervezett aszimmetrikus város, ahol még ma is csak csökevény a Tisza bal partjára (Újszeged) elképzelt városrész a jobb partinak (Szeged) megvalósult mellett. Újszeged szigetre kerülne, ezzel a városfejlesztés új lehetőségeket kapna, mivel ott egy vadonat új városrészt lehetne kialakítani. Ráadásul a belváros szívében a mai rakpart elbontás után egy hatalmas rekreációs terület jönne létre.

Néhány éven belül – az értékrendek helyükre kerülése után – fel sem fog merülni az, hogy a rekreációs funkció kiépítése sokkal értékesebb az autóútnál!

<http://epiteszforum.hu/mindenek-felett-es-elott-szeged-megovasa-az-arviztol>

<http://static1.architectforum.hu/files2012/n00/03/70/66/dr.-rigo-mihaly-szeged-a-feloldalas-varos.pdf>

<http://static1.architectforum.hu/files2012/n00/03/36/62/szegedi-arapaszto-csatorna-es-az-első-hivatalos-velemen.pdf>

Persze az árapasztó csatorna más nyomvonalon is elképzelhető. Van, aki a várostól inkább nyugatra tenné, az egykori Maty-folyó helyére, mely szintén a Tiszából fakadt ki, attól északra ki és tért vissza valahol a Boszorkánysziget körül.

Megjegyzés: az árapasztó csatorna, mint fogalom, mint eszköz, szerves része a hazai vízügyi gyakorlatnak. Újdonságnak csak az a javaslatom számít, hogy ezt Szegeden is be kellene vetni.

Minél később lesz belőle valami, annál drágább lesz Újszeged keleti terjeszkedése miatt.

Vedres István, akit Szeged Széchenyijének tisztelünk, korábban már használta az árapasztó csatorna fogalmát. Ő Tokaj indítva, dél felé, javasolt egy új csatornát nyitni, amely déli irányban haladt volna Tokajtól mindaddig, amíg délen ez a vonal nem metszi a Duna vonalát!

Egy Tiszával „párhuzamos” csatorna lett volna ez, amely felfogta volna a Tisza bal oldali mellékfolyóit, mint egy második Tisza! Így a Tiszába kevesebb víz jutott volna, ami miatt alacsonyabb gátak is elegendőek lettek volna.

Azon sem lehet csodálkozni, hogy az árapasztás nincs benne a szegedi fejlesztési tervekben, mert ezt én javasoltam elsőként.

De a mai politikai klíma sem kedvező egy ekkora létesítménynek, mert ez 4 év alatt nem fejezhető be. Egy mai városvezetés pedig nem indít olyan projektet, amelynek a gyümölcseit mások szedik majd le valamikor később.

A beárazott tanulmánytervet több változatra elkészíthetné a Budapesti Műszaki Egyetem és a Szegedi Tudományegyetem egy-egy diplomatervező hallgatója közösen, a városiak bevonásával, a két egyetem aktív támogatásával. Az egyetemek együttműködése sem új javaslat, hiszen több magyar egyetemnek van kapcsolata külföldi egyetemekkel. Csak a magyarnak nincs kapcsolata a magyarral, többnyire presztízs okokból.

Érdekes lenne többet megtudni arról a nagyon régi Városházi gondolatról is, amely szerint egykor megbízást adtak ki, vagy akartak kiadni árapasztó csatorna tervezésére Szegeden, a város nyugati oldalán.

Szeged, 2019. IX. 3.