

A szegedi körtöltés

- HATÁR AZ ÁTMENETBEN -

Volford Márton

Konzulens: Kádár Bálint PhD, Klaniczay János

Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem

Építészmérnöki Kar

2021. 11. 02.



M Ű E G Y E T E M 1 7 8 2



“A modern városépítés azt követeli, hogy ne csak az emberek menjenek ki a városból a természetbe, hanem a természet is jöjjön be a városba.”

(Stübben, 1887)

Tartalomjegyzék

Absztrakt.....	1
Előszó.....	2
1. Téma felvetés.....	3
2. Történeti áttekintés	4
Szeged és a víz.....	4
A szegedi nagyárvíz.....	5
Újjáépítés.....	8
3. Körtöltés	11
A körtöltés építése	11
Körtöltés és környezete	12
4. A kutatás módszertana	16
A módszertan részletes kifejtése.....	19
Séta.....	19
Biciklitúra	32
Mentális térkép rajzoltatás	42
Kérdőív	44
5. A kutatások összegzése.....	48
6. A körtöltés másképpen.....	49
Bécs	50
Párizs	51
7. Megvalósíthatóság	53
8. Összegzés	54
9. Mellékletek.....	56
1. számú melléklet: Mymaps	56
2. számú melléklet: A túra utáni mini kérdőívet kitöltők demográfiai adatai.....	56
3. számú melléklet: A mentális térkép kutatásban résztvevőknek a demográfiai megoszlása .	59
4. számú melléklet: A kérdőívet kitöltők demográfiai megoszlása	60
5. számú melléklet: A túra eseményei.....	62
6. számú melléklet: Mentális térképek.....	65
7. számú melléklet: Interjú Sári Csabával, árvízvédelmi szakértővel	67
10. Forrásjegyzék.....	72
11. Kép- és ábra jegyzék	75

Absztrakt

Szeged, az Alföld egy ikonikus, sokak számára a napfény városaként ismert települése 142 éve egy hatalmas tragédiát élt át. 1879. március 12-én átszakadt a város árvízvédelmét is szolgáló vasúti töltés és ezzel a hatalmas ár a várost romba döntötte. A szinte teljesen megsemmisült várost Lechner Lajos körutas sugárutas tervei alapján építették teljesen újjá. A Szegeden így kiépített centrális városszerkezetet egy, a körutak vonalához illeszkedő árvízvédelmi töltéssel védték meg a hasonló áradásoktól. Ez a mai szegedi körtöltés.

„A körtöltés egyenlő egy városfallal, de ez nem az ellenség ellen véd, hanem a víz ellen.”
(Hergár, 1941)

A körtöltés 142 év elteltével komoly urbanisztikai, infrastrukturális és közlekedési problémákat vet fel. A közel 12 km-es körtöltés bezárja Szegedet egy félkörbe, területéről kijutni csak egyes kiépített átjárókon lehet. Mára Szeged lakossága belakta a körtöltésen belüli területeket, így a város a körgáton kívüli területekre is terjeszkedik, de ezek a töltésen kívül ragadt „telepek” teljesen kiesnek a városi körforgásból. A körgát, mint egy akadály, úgy osztja ketté a várost, pedig zöld körgyűrűként is értelmezhető lehetne, megfelelő használattal és fejlesztésekkel elválasztás helyett összekapcsoló elem, elhagyatott senkiföldje helyett zöld köztér lehetne.

Dolgozatomban különböző szempontok alapján vizsgálom a Szeged köré emelt zöld „falat”. Megoldásokat és válaszokat keresek a város életébe történő beintegrálására, a kihasználatlanságának megszüntetésére. Ezek alapján, valamint külföldi lineáris városi infrastruktúrák hasznosítási módjaira alapozva mutatom be, hogy a körtöltést pozitív identitású köztér-rendszerként is lehetne használni és fejleszteni, az árvízvédelmi szempontokat továbbra is figyelembe véve.

Kutatásomban a körtöltést a lakosok jelenlegi használati módjai és jövőbeli igényei alapján vizsgálom. Ehhez egy városi sétát/biciklitúrát dolgoztam ki és szerveztem meg, melynek keretein belül a lokálpatriótáknak is megmutathattam, hogy milyen érdekességeket, izgalmakat rejt a körtöltés. Erre a biciklitúrára különböző civil szervezetek is ellátogattak, akik már most kötődnek a körtöltés területéhez, de most annak újragondolására készítettem őket. Ezzel a civil kezdeményezéssel szeretném felhívni a figyelmet a körtöltés hasznosíthatóságára és lehetőségeire. A túra során kérdőív és személyes beszélgetés segítségével közvéleménykutatást is végeztem a lakosok igényeiről, melyben megtudtam, hogy ők mit képelnének el ennek az egyedülálló városi infrastruktúrának a megújulására.

Előszó

Mit jelentenek számunkra a töltéseink?

Magyarországon a folyószabályozás során a nagyobb folyókat töltéssel szegélyezték, melyek több mint 150 éve mozdulatlanul követik a medrek nyomvonalát. Elsődleges funkciójuk az árvízvédelem, emellett azonban több helyen más jellegű használatuk is megjelent. Néhol leplezve, aszfaltburkolaton közlekedhetünk rajtuk, vagy kertünk végében természetes kerítésként funkcionálhatnak, esetleg futásra, kutyasétáltatásra használhatjuk ezeket a védelmi létesítményeket. A magyar árvízvédelmi töltések ezen másodlagos funkciójukból fakadó hasznosítására még nem készült koncepció.

Magyarországon az összes folyóparti település infrastruktúrájában megjelenik az árvízvédelmi funkciókat betöltő fővédvonal. Több mint 20 magyar településen ezen kívül jelen van egy, a várost részben, vagy teljesen körül ölelő körtöltés is, mint árvízvédelmi másodvédvonal. Ezen természetes zöld „körutak” településbe integrálása óriási lehetőségeket rejt. A körtöltések a korszerű árvízvédelmi technológia fejlődésével kezdik elveszíteni egykori elsődleges funkciójukat. Napjainkban a folyóparti települések lakosainak csupán kis hányada veszi használatba ezeket a létesítményeket, annak ellenére, hogy közel másfél évszázada élnek a töltés ölelő karjában. Többnyire a töltés mentén, a mentett oldalon élők úznak rendszeresen különböző szabadidős tevékenységeket a körtöltésen, mint pl.: sétálás, szánkózás, futás. Kielvezik a töltés által nyújtott zöld övezetet, valamint a tényt, hogy a település lakóinak kis hányada (elsősorban azok, akik a töltés közelében laknak) él a gát által kínált lehetőségekkel.



1. kép Töltéshasználó tere (ideiglenes kerítés a PICK kézilabda csarnok építésekor)

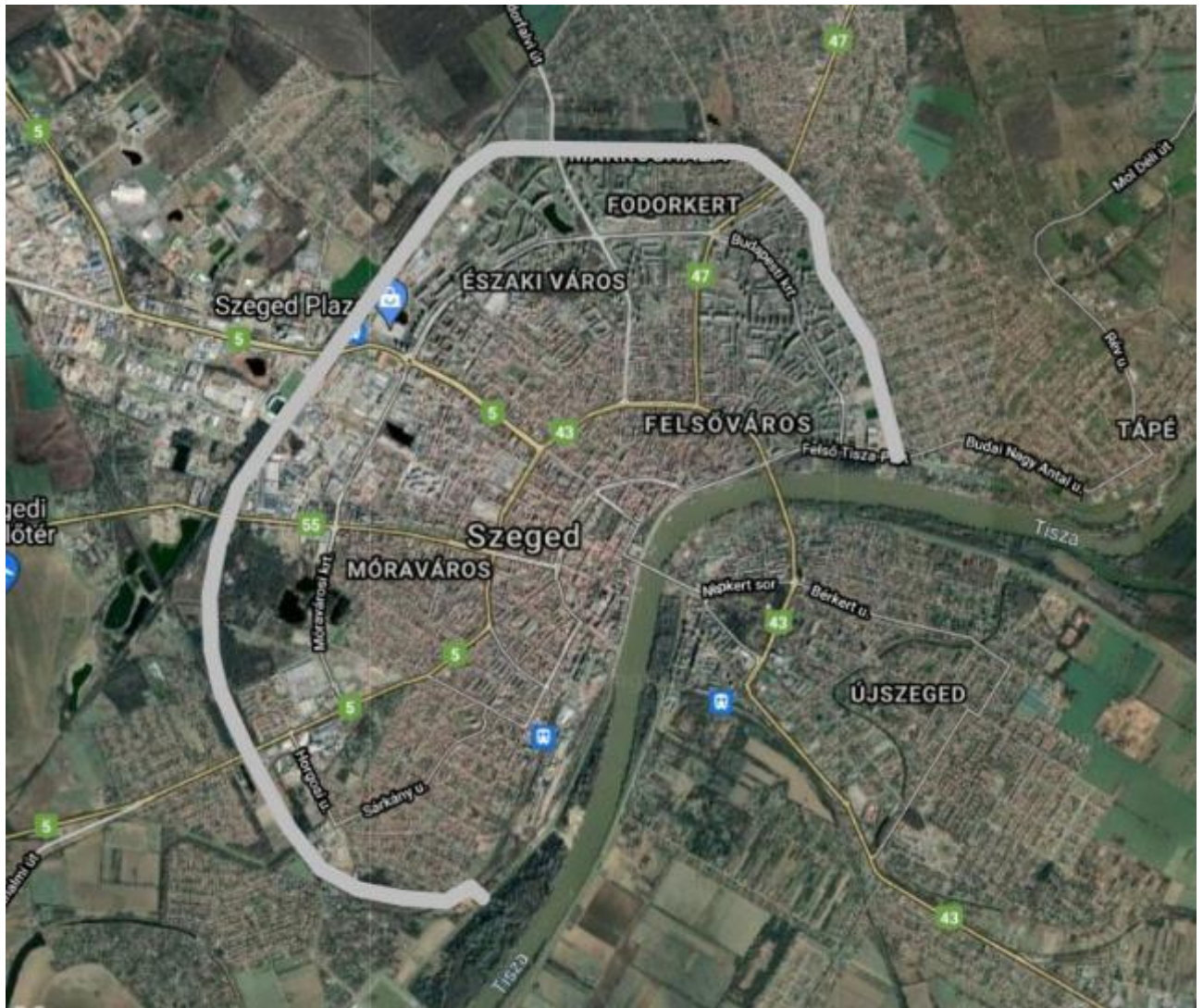
1.Téma felvetés

Az utazó, ki a Tisza jobb oldala felől érkezik Szegedre, egy magas, több méteres emelkedőn (földgáton) keresztül tudja csak megközelíteni a várost. Az Alföld déli részén, sík rónaságon járunk, itt nem megszokottak az efféle magas emelkedők. Ez a „nagy fal” 142 éve zárja körbe a város szűken vett belterületét. Szeged centrális városszerkezetéhez igazodva, mint egy felmagasított körút követi az újjáépítésnél kialakított geometriai alakzatot azzal a különbséggel, hogy a gépjárműforgalom ki van tiltva a területéről.

A szegedi „nagy fal”, mely körtöltésként, körgátként ismert a köznyelvben, egy árvízvédelmi másodvédvonal. Megépítése óta a város folyamatosan terjeszkedett, mígnem a védelemként szolgáló töltésből egyszer csak fizikai akadály lett. Ha átlépjük a körtöltést, olyan érzés támad bennünk, mintha már nem is Szegeden lennénk. A környező telepek, elővárosok struktúrája és hangulata egyáltalán nem illeszkedik Szeged atmoszférájához. Olyan, mintha egy másik városba, egy kis faluba érkeztünk volna, ahova az ételfutárok is plusz tarifa felszámolásával szállítanak ki, pedig csak egy emelkedőn kell átmenniük. Ez a mindössze 10 m magas, 12 km hosszú szakasz, mely a védett területen belüli és kívüli ipari és lakóövezeti területek között található, teljes mértékben egy elválasztó, mentális határt jelent a város életében. A körtöltésen kívül lakóknak különböző közlekedési akadályokkal kell szembenézniük nap mint nap, pl. a vasúti átkelőhely, elővárosi forgalom okozta dugók. A körtöltésen történő átjárók átalakításával, bővítésével, szintbeli kiterítésével és közlekedés technológiai korszerűsítésével az előbb említett problémák mind kiküszöbölhetőek lennének.

A körtöltésnek többé már nemcsak egy fizikai akadályként, egy külső, áradó folyóvíz támadása ellen védelmet nyújtó határként kellene megjelennie Szeged városában, hanem egy, a mentett és víz oldali területek közötti átmenetet jelentő létesítménynek. A töltés elválasztó elem helyett összekapcsoló elem lehetne, egy, a város határán végigfutó zöld sáv, mely nyugalmat, kikapcsolódást kínál, egyúttal közösségépítő helyszínül szolgálhat a városlakóknak. Az átmenet kialakítására a 12 km hosszú, szinte teljesen kihasználatlan töltésterület és erdősáv tökéletesen alkalmas lehet. Hatalmas életminőség javító potenciál rejlik ebben az egyedülálló, városi vízügyi létesítményben, melynek egy részét a lakosság egy csekély része már ma is rendszeresen használja kikapcsolódásra, sportolásra. A körtöltés infrastruktúrájának bővítésével a zöld körutat már nemcsak a környéken élő lakosság kis hányada használná, hanem a város más területén élő lakosok is, és akár más városból érkező turisták is. Figyelembe véve azt, hogy a körtöltés mellett végig futó hosszú erdősáv napjainkra “kedvelt búvó helye” a

hajléktalanoknak, erre a problémára is megoldást találhatunk egy esetleges civil közösség építő fejlesztéssel.



2. kép A töltés nyomvonala

2. Történeti áttekintés

Szeged és a víz

Az Alföld déli részén, a Tisza és a Maros találkozásánál fekvő Szeged Magyarország harmadik legnagyobb városa. A település életében a vizek mindig is nagy szerepet játszottak. A folyók adta lehetőségek hozzájárultak a hajózás és a kereskedelem fejlődéséhez, melyek eredményeként a város intenzív fejlődésnek indult. Az 1850-es években több olyan intézkedés történt, mely a gazdasági haladást és a város urbanisztikai fejlődését segítette elő. 1853-ban

elérte Szegedet a vasút, megépült a vasúti híd, ezen kívül megalakult a Szépítő Bizottmány, melynek feladata a város szépítése, a polgárok egészségügyi és közbiztonsági érdekeinek biztosítása volt. (Baranyi és szerzőtársai, 1991)

Szeged földrajzi adottságaiból kiindulva folyamatosan árvíz fenyegetettségnek volt és van kitéve. A 19. században 8-10 évente szinte mindig-nagy árvíz sújtotta Szegedet, ezáltal nagy károkat okozva a városnak. Az 1850 körüli árvizek folyamatos rekordokat döntöttek vízállásukkal, 1845-ben 672 cm, 1853-ban 662 cm, 1855-ben 691 cm volt az áradó víz magassága. A folyamatos árvizek és az azt követő helyreállítás jelentős problémákat okozott a szegedi lakosságnak. A szegedi közgyűlésen rendszeresen napirenden volt a szegedi árvízvédelem megoldása. A védekezésre különböző eszközök, koncepciók is készültek. Szó volt a város feltöltéséről, csatornahálózat kiépítéséről, töltés magasztásokról. Bainville József már 1867-ben megállapította, hogy Szegedet az árvíz ellen csak a Tisza-part felmagasztása, és a város északi részén kiépítendő körtöltés védheti meg. (Baranyai és szerzőtársai, 1991; Dr. Vágás, 2004a)

1874-ben az egyre magasabb tiszai árvízszintek hatására a városi tanács előterjesztésben kérte a közgyűléstől a körtöltés megépítését Szeged köré, melyet azonban a „vég nélküli nyomasztó pénzügyi helyzetre” tekintettel a közgyűlés elvetett. (Baranyai és szerzőtársai, 1991).

A város folyamatos küzdelme az árral magában hordozta az árvízi katasztrófa eljövételét

A szegedi nagyárvíz

„Reggel a Budapestre menő vonat már vízben haladt”(Zombori, 2004, 16. o.)

1878 telén a Felső-Tiszán a hóolvadás és az esőzések hatására hatalmas árhullám indult el, így a megszokottnál korábban rekord magasságra emelkedett a vízszint Szegednél. Az ár nem apadt a tél folyamán, így egyre nyilvánvalóbb volt, hogy a város ezidáig soha nem látott nehézségek elé néz. 1879 februárjában bekövetkezett újabb árhullám következtében folyamatos töltésépítés, magasztási munkálatok történtek, melybe a katonaság is nagy erővel beszállt. A Tisza áradása önmagában nem okozott volna végzetes katasztrófát, viszont február végén a Maros is áradni kezdett, mely árhullám felduzzasztotta a Tiszát Szegedtől északra. 1879. március 5-én Szegedtől északra, közel 20 km távolságban, a Dóc község határában lévő petresi dűlőnél átszakadt a Tisza menti töltés. A kizúduló árhullám sorra átlépte az útjában álló alacsony keresztgátakat és elérte a város északi részén lévő vasúti töltést. 1879. márc. 12-én

hajnali fél kettőkor hatalmas vihar kerekedett Szegednél, ahol a szél az áradó Tisza vizét a vasúti töltésnek hajtotta, melynek következtében a víz 100 m hosszan átszakította a vasúti töltést és az árvíz valósággal hátba támadta Szegedet és romba döntötte azt . A Tisza vízállása Szegednél a főcsatornában ezen a napon 759 m-en tetőzött. (Baranyai és szerzőtársai, 1991), (Zombori, 2004a; Dr. Vágás, 2004a)

A pusztító ár sorra döntötte le a házakat, Szeged 6 000 házából alig 250-300 maradt meg. Az árvízi katasztrófa összesen 150-200 ember életét követelt. Szeged akkori lakosságának (70 000 fő) mindössze 20 %-a (12-15 ezer fő) maradt a városban az árvíz után. Három hónapig 3-4 m magasan állt a víz Szegeden (Baranyai és szerzőtársai, 1991; Zombori 2004a)

A város árvízvédelme nem volt megfelelő egy ekkora ár kezelésére. Az árvíz okai között szerepel többek között a megépült fővédvonalak helytelen méretezése, gyenge minősége, a töltésépítés folyamatos elodázása, a kormány lassú mozgósítása. A XIX. század közepén lezajló Tisza szabályozási munkálatok Vásárhelyi Pál halálát követően új irányt vettek, nem minden tervezett töltés valósult meg. Az eredeti terveken Szeged egységes védelmi rendszerében szerepelt a körtöltés megépítése, mely azonban elmaradt. Szegedet nem a Tisza felől, hanem hátulról érte a csapás. A fővédvonalon kívül a várost északról nem védte semmilyen másodvédvonal, körtöltés. Az Alföldi Vasút töltése nem tekinthető árvízvédelmi töltésnek, hiszen anyagában és felépítésében sem felel meg az árvízvédelmi szempontoknak . Szeged megsemmisült, beteljesült, amitől sok éve annyira féltek, a várost lemosta a térképről a Tisza. (Baranyai és szerzőtársai, 1991; Dr. Vágás, 2004a)

„Miként március Karthágó romjain, úgy e város polgárai is itt hön szeretett városuk pusztulását sirathatják”(Dáni, 1879)



3. kép A töltés nyomvonala



4. kép A tiszai kiöntés területe Szeged környékén 1879. március 12-én

Újjáépítés

„Azt mondták, hogy Szeged volt! Én azt mondom, hogy Felséges Urunk atyai gondolkodása mellett Szeged lesz” – (Cziklay Lajos, 1879)

Az árvíz után alig 5 nappal, 1879. március 17-én Ferenc József ellátogatott Szegedre, hogy felmérje a károkat. A király látogatásának és az árvíznek a híre bejárta a hazai és a nemzetközi sajtót. A hazai támogatás mellett 35 ország nyújtott segítséget Szeged újjáépítéséhez. Róma, Brüsszel, Berlin, Párizs, London, Bécs jelentős anyagi támogatást nyújtottak Szegednek, hálából a körutak ezen városok nevét kapták. Az újjáépítési munkálatok irányításával az uralkodó Tisza Lajost bízta meg, aki a mérnöki csapat élére Lechner Lajos tervezőt nevezte ki. (Zombori, 2004b)

„A város újjáépítése a történelemben talán először adott lehetőséget a korszerű városrendezés elveinek szélesebb körű alkalmazására: arra, hogy egy egész várost [...] tervszerűen, állami beavatkozással és támogatással alakítsanak ki, építsenek fel. A város újjáépítésének tervezője Lechner Lajos volt, aki korábban a Budapest rendezésére kiírt nemzetközi pályázat elnyerésével már tanújelét adta rátermettségének. A tervező számot vetett a modern nagyváros kialakulásának minden követelményével: a közlekedés fejlődésével, a munkahelyek megközelíthetőségével, a lakosság levegő- és napfény-igényével. Széles utcákat, sugárutakat, körutakat, parkokat és sétányokat tervezett és igyekezett megteremteni a korszerű közművesítés feltételeit.” (Károlyi, 1969, 57.o)

Szeged pusztulása a város újjászületését hozta el. Az árvíz előtt felmerült védekezési és városfejlesztési ötletek a katasztrófát követően igazolták létjogosultságukat. Nem lehetett tovább halogatni a Szegeddel kapcsolatos árvízvédelmi munkálatokat.

„De, hogyan hajtották volna végre mindezt, ha a város épen marad és nem lehetett volna a romokon az újjáépítésnek teljesen szabad keze a várostervezésben?” (Baranyi és szerzőtársai, 1991, 143. o.)

Az újjáépítés a lassan visszahúzódó ár következtében csak 1880-ban tudott megkezdődni. A Lechner vezette műszaki osztályon dolgozó rajzoló és mérnökök már 1879 szeptemberére elkészültek a városrendezési tervvel. Mikszáth Kálmán egyenesen zseniálisnak nevezte a tervet. *„Zseniális, mert annyira világos, mint egy hatalmasan kidomborodó eszme valamely képen, mely szinte magával ragadja a nézőt. A laikus szem előtt is a girbegurba város, mintha valami sajtószerű varázslat lenne, egyszerre szabályossá válik, redőit leveti, kiálló bordái kisimulnak,*

utcai kanyarodás nélkül futnak a körutaknak, s ez mind olyan egyszerű, olyan természetes, hogy az embert önkénytelenül kiált föl: No, ezt én magam is így csináltam volna meg. Hiszen olyan könnyű volt” (Mikszáth Kálmán, 1879., 225. szám,)

Lechner külföldi tanulmányutakon gyűjtött tapasztalatai nagyban megmutatkoztak Szeged kapcsán. Haussmann báró 1853-ban elkészített párizsi városrendezési koncepciói is inspirálták a tervezőt, aki ugyanúgy széles, fásított sugárutakat, tereket, historizáló épületeket képzelt Szeged számára, mint Párizsban. A XIX. század közepe volt az a korszak, amikor Európában szinte újjászülettek a városok a középkorból megmaradt pilléreikből. Párizs után Bécs, Barcelona, Brüsszel, Firenze, Budapest, és Szeged is hasonló eszmék alapján született és épült újjá. Lechner az Európában ekkor kialakuló nagyvárosokra jellemző sugaras-gyűrűs szerkezetet, egy modern és az adott kornak megfelelő igényeknek megfelelő várost képzelt el. A városi tanács javaslatára a kereskedelmi és infrastrukturális szempontokat figyelembe véve, szinte a nulláról, vonalzó és körzők mentén tervezte újjá csapatával Szeged városát. Az árvíz előtti Szegedre jellemző mocsarakat, mélyedéseket kikerülő, girbe-gurba szűk utcákat a katasztrófa után nem állították helyre. Új, széles, és egyenes utcák, sugárutak, körutak jöttek létre, melyek 142 évvel később is megfelelően kiszolgálják a növekvő autóforgalmat és a növekvő lakónépesség igényeit. Rendezték a Tisza-partot a kereskedelem megkönnyítése érdekében, a Tisza túlszárnyán fekvő Újszegedet egyesítették Szegeddel, melynek érdekében 1883-ban megépült Szeged első állandó közúti hídja Gustave Eiffel irodájának tervei alapján (Megjegyzés: a hidat 1944-ben lebombázták). Kiemelendő, hogy ekkor a fővárosi Lánchídon és Margit-hídon kívül ez volt az egyetlen állandó közúti híd Magyarországon. (Baranyai és szerzőtársai, 1991; Zombori, 2004b; Dr. Vágás, 2004b)

“Olyan alkalom nyílt egy modern város felépítésére, amilyen a történelem folyamán nagyon ritkán ismétlődik meg”. (Veress, 1934, 8. o.)

Szegednek az újjáépítés a fejlődés kapuit nyitotta meg. Fényűző paloták, épületek, esztétikus, fásított közterek jöttek létre, csakúgy, mint Bécsben, Párizsban. A széles utcák, sugárutak, körutak a tömegközlekedés és az urbanizáció folyamatát is elindították a városban. Szeged stratégiai szempontból földrajzilag is fontos helyen feküdt és fekszik ma is. Itt keresztezte egymást a Nagyvárad-Fiume vasútvonal, valamint a Budapest-Temesvár vonal. Ezenkívül a megépült közúti híd az egykori Torontál vármegye felé is kinyitotta a város kapuit. A fejlett infrastruktúrának köszönhetően Szeged a Dél-alföld regionális központjává vált. (Baranyai és szerzőtársai, 1991; Zombori, 2004b)

„Lechner nem csupán átvette kora városépítészetének nyugat-európai vívmányait, hanem - attól sok esetben előremutatóan eltérve – azt sajátosan magyar viszonyok közt, alkotó módon tovább is tudta fejleszteni.” (Dr. Meggyesi Tamás, 2000, IX)

Az árvíz előtti Szegeddel kapcsolatos településrendezési és infrastrukturális fejlesztési elképzelések megjelentek az újjáépítési tervekben. A tervezést követően azonnal megkezdődtek az újjáépítési munkálatok. Szeged területét részben feltöltötték; elsősorban a belvárost és a körutakon belüli területeket, a nagykörúton kívüli területek csupán fele kapott feltöltést. Kiepült a korszerű csatornarendszer, parkosítást, fásítást végeztek, valamint szabályozásra került beépítés és a felhasználható építőanyagok fajtája (pl.: vályogból csak a nagykörúton kívül lehetett építkezni). Mivel Szegedet minden oldalról fenyegette az árvíz, ezért megépítették a város északi területe körül húzódó, több mint 30 éve húzódó projektet, a szegedi körtöltést. (Baranyai és szerzőtársai, 1991)

A körtöltés Szeged centrális városszerkezetében egy 4. körütként jelenik meg és zárja egy félkörbe Szegedet. A város körútjai is egyfajta töltésként funkcionálnak, hiszen a városrendezési tervben, mind kiemelt szerepet kaptak a feltöltésben. Mintegy harmadik, negyedik, ötödik védvonalként húzódnak és tagolják Szeged városrészeit. A különbség annyi, hogy a körutakon a közúti forgalom megengedett, a körtöltésen azonban nem.



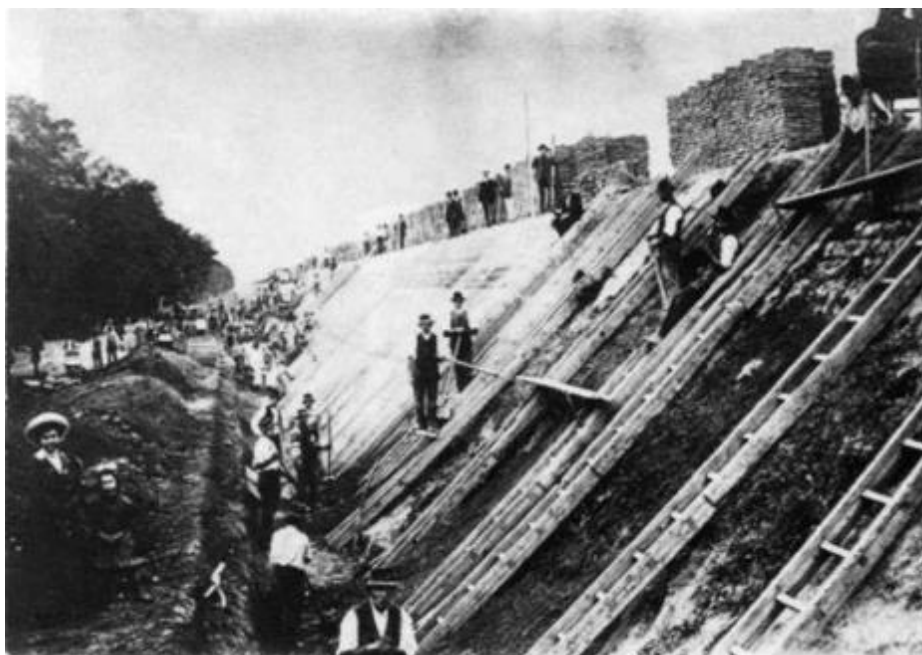
5. kép Szeged szabad királyi város átnézeti térképe

3. Körtöltés

A körtöltés építése

A városi tanács az újjáépítés egyik legsürgősebb feladatának a körtöltés megépítését tekintette. A nyomvonal meghatározásában a védelem szempontja kapott kulcsszerepet. Emellett fontos szempont volt, hogy ne közvetlenül a város közelében helyezkedjen el, de mindenképpen az Alföldi Vasúton belül, azért, hogy a város hatáskörébe tartozzon a töltés kezelése. Nem volt egyszerű meghatározni a nyomvonalat, ugyanis urbanisztikai szempontból a védelmen kívül a város bezártságát is eredményezhette és eredményezte is a körtöltés megépítése, illetve számos infrastrukturális problémát vethet, illetve vet is fel. Végül a körtöltés elhelyezkedését Szeged belterületének védelme érdekében a már meglévő Alföldi vasúti töltés vonalának közvetlen közelében és vele párhuzamosan alakították ki (Baranyai és szerzőtársai, 1991).

A földmunka legnagyobb része egy éven belül (1880-ra) elkészült. Az építési munkálatokat a szakemberek, az építőmunkások saját kezűleg végezték. A töltés 1905 és 1909 között téglaburkolatot kapott a tápéi lejáró és a Kálvária sugárút közötti szakaszon. Az 1970-es árvíz után a vízbetörésnek potenciálisan leginkább kitett szakaszokon a téglát betonra cserélték. A Tiszához közel az egész burkolat átalakult, de többnyire csak a töltéskorona fölé nyúló védkorlát változott.



6. kép A körtöltés téglarézsűjének építése 1906–1908

A töltéskorona 57 %-a a vasúttal párhuzamosan, vagy a vasúttal együtt fut. A Szegedet félkörívben bezáró 6 m széles, 10 m magas és 12 km hosszú töltés, mint egy városfal, úgy emelkedik Szeged köré. (Baranyai és szerzőtársai, 1991)

A körtöltés elsődleges funkciója: árvízvédelmi másodvédvonal, amely csak abban az esetben kerül igénybevétele, ha az egyik fővédvonal – a Tisza mentén húzódó töltés - átszakadna és a várost hátulról fenyegetné a víz. A körtöltést megépítése óta szerencsére még víz nem érte, a 142 év alatt előforduló nagyobb árvízek mind a Tisza főágán keletkeztek Szegednél.

Körtöltés és környezete

A Lechneri újjáépítést követően Szeged centrális városszerkezetében jól elkülöníthetők a városrészek. Szeged jelenlegi 25 városrésze közül 11 található a körtöltésen kívül (Újszegedet és Szőreget nem számítva). Tehát kijelenthető, hogy a szegedi városrészek közel fele a körtöltésen kívül található. A körtöltésen kívül élők csak a töltés útba ejtésével tudnak eljutni a belvárosba.

A város lakossága az újjáépítés után a védelem szempontjából biztonságot nyújtó körtöltésen belüli területeken maradt, mely területek fokozatosan beépültek, mígnem 1980-ra a város szinte teljesen belakta a körtöltésen belüli területeket (Zombori, 2004b).

A körtöltésen belüli területek

A körtöltés város felőli oldalán szorosan beépített lakótelepek helyezkednek el. A Tápéi-kaputól indulva Tarján városrész panel rengetegét fedezhetjük fel. A töltés északi szakaszán Tarján városrész után egy csendes, szolid, az 1930-as években épült kertvárosias városrész, Fodor-telep helyezkedik el. Ezután egy újabb panelos övezet, Makkosháza húzódik. Jellemzően ezen városrészek lakói veszik igénybe napjainkban a legnagyobb arányban a töltést. Ezután sokáig ipari, vagy zöld területeket láthatunk közvetlenül a körtöltés belső szakaszán. Szeged nyugati felén a töltést szegélyező erdősáv mögött megbújnak a Vadaspark Lakópark épületei, valamint Alsóváros utolsó házai (Blazovich, 2005).

A körtöltésen kívüli területek

A körtöltésen kívüli terjeszkedés az első világháború következtében kezdődött meg. Telepek jöttek létre, melyek Szegedet ugyanolyan gyűrűként fogják körbe, mint a körtöltés. Kialakulásukban több tényező is közrejátszott. Egyfelől az első világháború következtében a szegedi lakosság hirtelen elszegényedett, és nem tudta a fizetni lakbért, így elkezdtek érdeklődni a körtöltésen kívüli olcsóbb telkek iránt. Másfelől: szintén az első világháború és Trianon következtében jelentős számú menekült érkezett a Nagy-Magyarország területéről. Ezen menekültek számára a városvezetés a körtöltésen kívül hozott létre különböző „telepeket”. Ezek a telepek, elővárosok különböző identitású és társadalmi osztályú embereket tömörítettek, pl.: Kecskés-telepen a hadirokkantak, hadiözvegyek, hadiárvaik részére biztosítottak lakhatást, Klebelsberg-telepen a vasutasok számára osztottak telkeket (Újvári, 2007).

A Szeged körüli telepek, mind a városból kivezető, a körtöltést megszakító egykori kereskedelmi utak mentén alakultak ki. Ezen telepek kezdetben fejletlen infrastruktúrával rendelkeztek, majd a közös közműfejlesztést követően a későbbiekben már főteret alakítottak ki, ezenkívül iskola, művelődési ház, könyvtár létesült és több helyen sportklub is működik. A telepeken kialakult közösségek a mai napig összetartóak, programokat, ünnepeket szerveznek, ápolják saját kis „városuk” identitását. A körtöltés, mint elválasztó elem a kialakuló telepek várostól való részleges elzártóságát idézte elő. Ugyanakkor a töltés, mint határ lehetővé tette, hogy az, azonos identitású emberek fenntartsák saját kultúrájukat, ápolják szokásaikat. Mivel ezek a telepek Szeged periferiáján helyezkednek el, a belváros lakóinak túlnyomó többsége nem is jár „ki” ezekre a területekre. Az elszigeteltség tehát ezen telepeknek a saját identitásuk növeléséhez járult hozzá, de 142 év elteltével a cserélődő generációknak és egyéb betelepülőknak köszönhetően ezen telepek átalakulása figyelhető meg. A korábban megszokott típusok szerint épült házakat sorra váltják fel a különböző építészeti stílusban tervezett családi házak, villák. A társadalmi generációk cserélődése és a globalizáció okozta közlekedési problémák napjainkra egyre inkább kicsúcsosodtak ezekben a városrészekben. A városból kiköltözni kívánó családok otthonot találhatnak a körtöltésen kívüli telepeken a belvárostól viszonylag távol, egy “fal” és erdősáv mögött csendben és nyugalomban élhetnek. Ennek azonban az az ára, hogy néhány közlekedési problémával együtt kell élniük (Újvári, 2007; Markos, 2018; Balázs, 2003).



7. kép A körtöltés ma

Közlekedési infrastruktúra

A 12 km-es szegedi körtöltés a Tápéi-kaputól a Rendező-pályaudvar utáni kis nyúlványon át a Tisza fővédvonaláig tart. Összesen 11 db, gépjárművel is járható közút keresztezi a körtöltést, melyek a töltés menti városrészek lakóinak közlekedését biztosítják. Ezek közül 1 kivétellel az összes 1x1 sávós közút, amelyek a töltés korona szintjén keresztezik a körtöltést, azaz az út rampaként vezet fel-, illetve le a körtöltésre/körtöltésről. A kivétel az Izabella-híd, mely egy 2x2 sávós felüljáró, mely úgy keresztezi a körtöltést.

Mivel a körtöltés a vasúti töltés mellé épült, a fűtőházak és műhelyek közvetlen közelébe, ezzel az állomási vizek természetes lefolyását meggátolták. Valamint a körtöltésre hulló csapadék, mind a vágányokra hullik, amely azoknak a romlását idézi elő, ezáltal a karbantartási költségeket növeli. Valamint a szoros ráépítéssel a vasútvonal későbbi bővítését is igen megnehezítették és költségessé tették. (Dr. Pálfy-Budinszky-Hergár, 1934).

Ezen kívül a vasút töltés melletti szoros párhuzamossága miatt a körtöltésen kívül élőknek különböző közlekedési problémákkal kell szembe nézniük nap mint nap. A szegedi nagyállomásra vezető vasúti átkelőhely napjainkban 2 db, régebben 3 db vasútvonal forgalmát fogadja/fogadta, így körülbelül fél óránként valahol a körtöltés melletti vasúton le van ereszelve egy-egy sorompó, mely a 11-ből összesen 4 közutat érint. Emiatt hatalmas dugók és torlódások

szoktak alakulni ezeken az útszakaszakaszokon, átjárókon. Koren Emil a következőképpen vélekedik a vasút körül kialakult forgalmi akadályok kapcsán:

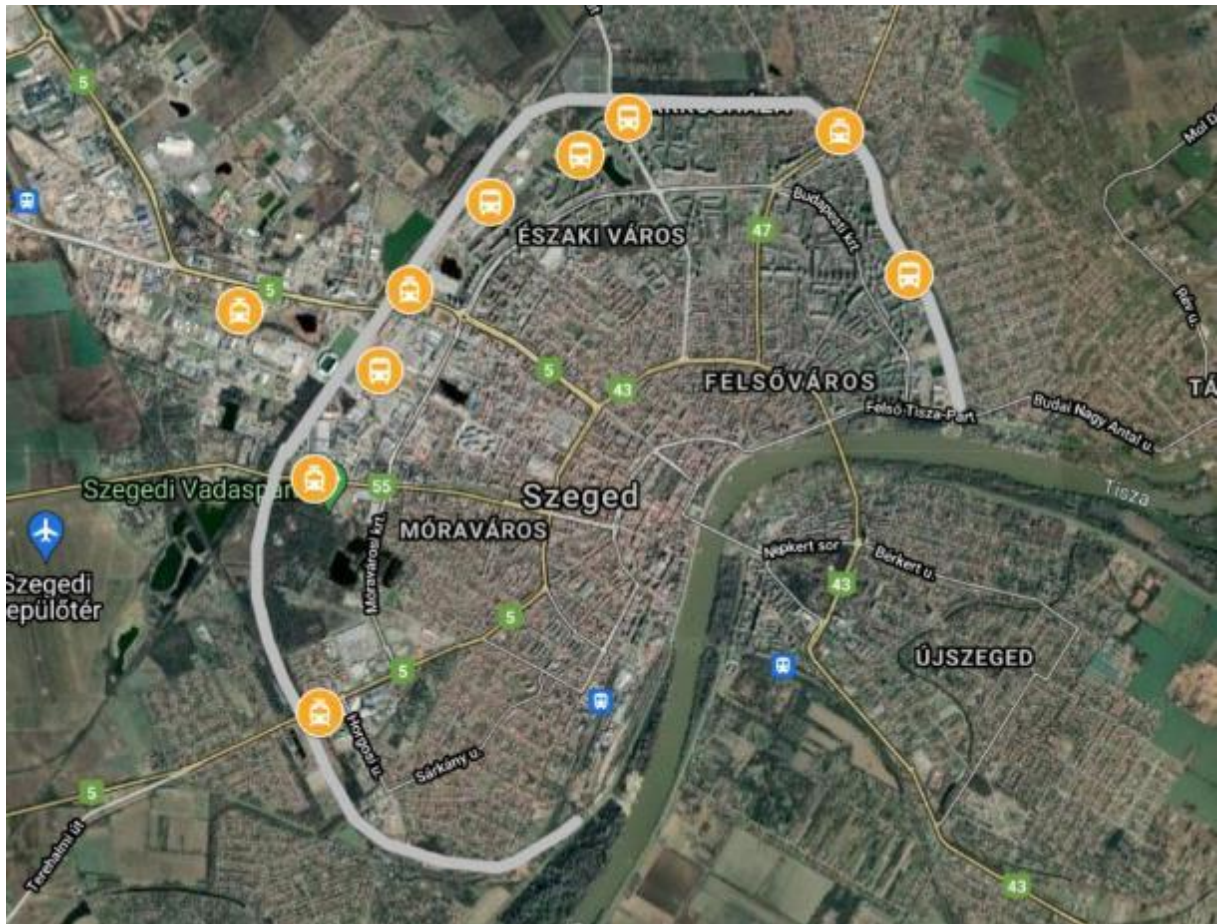
“A körtöltés azonban (...), egy tabu, melyhez hozzányúlani nem szabad. Pedig, ha legfelsőbb vízügyi hatóságaink megengednék a körtöltésbe aluljárók építését, azokat meg lehetne úgy építeni, hogy egy esetleges árvíz ostromának ellenálljanak, a városnak teljesen biztos védelmet nyújtsanak.” (Koren Emil, 1934, 95. o.).

.A vasúti töltésen aluljárók építés megoldást jelentene a közlekedési gondokra, de ezt a körtöltés jelenléte akadályozza meg. Ugyanis ekkor egy árvízvédelmi töltést kellene átvágni, de ezt jelenleg jogszabály tiltja. (SZMJVÖ 19/2015 (V.14.)

Tömegközlekedés

A tömegközlekedést vizsgálva valamennyi telep elérhető autóbusszon, ugyanakkor a legtöbb telepen hétköznaponként a csúcsidőn kívül csak óránként közlekednek. Szeged város kötöttpályás közlekedési térképén az is megfigyelhető, hogy az összes villamos végállomás, 1 kivétellel szinte közvetlenül a körtöltés mellett, annak mentett oldalán helyezkedik el. Egyedül a 3F-es villamos lépi át a körtöltést. A trolibusz végállomások is hasonlóan alakultak, pl.: a 19-es trolibusz a szinte nyílegyenes töltés átjáró előtt a végállomására ér. A szegedi villamos és trolibusz közlekedés nagyrészt az egész várost behálózza, de csak egyszer jut el a körtöltésen túlra. Ezek az elővárosok, telepek mind kimaradnak a város kultúrájával és identitásával összefonódott villamos és trolibusz nyújtotta városképi élményből (Nagy és szerzőtársai, 2008).

A kötöttpályás közlekedés fejlesztésében, Szeged kapcsán Magyarországon is egyedülálló fejlesztés tart éppen a kivitelezés utolsó fázisában. A Szegedet és Hódmezővásárhelyet összekötő tram-train fejlesztés idén novemberben ér véget. A fejlesztés eredményeként a két megyei jogú város belvárosa kevesebb, mint 1 óra alatt elérhetővé válik. Ezen közlekedési mód előnye többek között a gyors, átszállásmentes közlekedés, a környezetvédelmi szempontok és a gyorsabb menetidő. A vasútvillamos nyomvonala a felújított Békéscsaba-Hódmezővásárhely-Szeged vasútvonalon halad, mely egy helyen, a körtöltés Vértói úti közúti átjáróját keresztezi. Szeged-Szabadka között is hasonló beruházás van éppen a kezdeti fázisában. Ezt a vonalat a mai 4-es villamossal szeretnék összehangolni, amelynek a végállomása ma a körtöltésen belül található. A vonal létrehozásához a tervek szerint egy közúti aluljáró kerül megépítése, amellyel ennél az átkelőnél a közlekedési gondok megoldásra kerülnének, és folyamatos lenne az átjárás.



8. kép Szeged város kötőtpályás tömegközlekedési eszközeinek végállomásai

4. A kutatás módszertana

Az eddig megismert információk alapján a töltéssel kapcsolatban további vizsgálódásokba kezdtem. Alapvetően a töltés, mint elhanyagolt árvízvédelmi gát újraértelmezésére, újragondolására irányul a kutatásom. Ehhez szeretném bevonni a lakosságot. Célom, hogy az emberek véleményét megismerjem, ezen kívül minél közelebb hozhassam őket a töltéshez. Meg szeretném tudni, hogy ők mennyire használják a töltést, ők mit gondolnak, hogyan tekintenek a töltésre. Nekik mi a véleményük a töltés ma Szegeden betöltött helyzetéről, milyen jövőbeli használati igényt látnának szívesen. Ehhez az alábbi kutatási módszereket, eljárásokat alkalmaztam:

Séta

Elsőként városi lakosként és építész hallgatóként sétáltam végig a töltés teljes 12 km-es szakaszán, amikor is a területet egy kihasználatlan zöld övezetként értelmeztem. Pontos leírást készítettem a körtöltés állapotáról, fejlesztési lehetőségeiről. Ezenkívül a már most használatban lévő területeket is feltérképeztem. Feljegyeztem a véleményem szerint fontosnak tartott fejlesztési területeket, gondolkodtam, hogy én hogyan venném igénybe az egyes töltés szakaszokat, civilként mire használnám leginkább a körtöltést? Számomra mit jelent a körtöltés? Mindezeket az észrevételeket összesítettem egy élménybeszámolóban, melyek alapján a töltés elemzését is elvégeztem. Ezen kívül egy mymaps térképet is készítettem fotókkal ellátva a könnyebb átlátás végett. A mymaps térképhez tartozó link az 1. számú mellékletben található.

Biciklitúra

Fontosnak tartottam a lakosság bevonását a kutatásba, ehhez egy városi biciklitúrát szerveztem meg és bonyolítottam le. A KÉK városi séta módszertanára alapozva mutattam be Szeged körgyűrűs városszerkezetéhez illeszkedő egyedülálló vízügyi létesítményét, mely véleményem szerint indokolatlanul kevés szerepet kap a város életében. Elvászott, de közben lehetőségként is lehetne rá gondolni. A biciklitúra lebonyolításában szegedi civil szervezetek és alapítványok működtek közre. A túra szeptember 25-én, szombaton 14:00-18:00-ig került megrendezésre 35 fő részvételével. Különböző korosztályok képviseltették magukat, jöttek fiatalok, 19-25 évesek, fiatal felnőttek, 30-35 év körüli kisgyermekes családok, valamint 50-70 év közötti nyugdíjaskorú, városuk iránt érdeklődő emberek. Ez utóbbi csoport képviseltette a legnagyobb arányban magát a résztvevők között.

A sétám során felfedezett érdekes helyszínek, csomópontok alapján határoztam meg a túra megállóit. A körgát csomó-, illetve jelzőpontjain egyrészt a civil szervezetek mutatkoztak be, másrészt én meséltem érdekességeket, fejlesztési lehetőségeket a résztvevőknek. Ezután felmértem egy mini kérdőív segítségével, hogy a résztvevők a túra hatására mennyiben változtatnának a jelenlegi töltés használati szokásaikon, valamint azt, hogy hogyan érezték magukat a túrán. Összesen 16 résztvevő töltötte ki a túra után (szept. 25-29. között) ezt a mini kérdőívet. Annak ellenére, hogy a túrán többségében az 50 év feletti korosztály jelent meg, zömében a 25 év alattiak töltötték ki a kérdőívet. Ennek oka lehet, hogy az online kérdőív

kitöltése a fiataloknak testhezállóbb, mint az idősebbeknek. A mini kérdőívet kitöltők demográfiai adatai a 2. számú mellékletben találhatóak.

Mentális térkép rajzoltatás

A biciklitúrán túl Kevin Lynch várostervező Image of the City könyvében kifejtett elméletét továbbgondolva Boston mintájára a szegedi körtöltést is hasonló összefüggés rendszerben kezdtem el vizsgálni. Kíváncsi voltam arra, hogy a töltés mennyire frekventált hely Szegeden. A mentális térképeket 10 db 50 év feletti ismerősöm készítette el, akik rendszeresen használják a körtöltést. Azért esett erre a célcsoportra a választásom, mivel a biciklitúrán ez a korosztály vett a legnagyobb számban részt. A megkérdezettek demográfiai adatait az 3. mellékletben található táblázat mutatja be. A megkérdezetteknek az volt a feladata, hogy Szeged vaktérképén jelöljék be színes filcekkel azokat a helyeket, amelyeket az általam meghatározott szempontok alapján használatba szoktak venni. (Lynch, 1960) Ezek a szempontok kérdésekbe összefoglalva a következők voltak:

Jelöld be a térképen zöld színnel, hogy Szegeden hol találhatóak nagyobb zöldfelületek!

Jelöld be a térképen kék színnel, hogy Szegeden rekreációs és kikapcsolódási célra mely területeket használod!

Jelöld be a térképen piros színnel, hogy Szegeden kulturális szempontból mely területeket használod!

Kérdőív

Végezetül egy összegző online kérdőívet is készítettem, melyben a szegedi lakosság körtöltéshez való viszonyára, valamint a töltés fejlesztéséhez kapcsolódó álláspontjára szerettem volna fényt deríteni. Ezen kutatás 121 fő szegedi, vagy Szeged környéki lakos bevonásával készült, melyből 15 embert kiszűrtem, mivel ők, állításuk szerint szinte soha sem használják a körtöltést. A minta demográfiai megoszlása az 4. mellékletben található. A kérdőívet a Facebook üzenőfalamon tettem közzé, valamint néhány ismerősöm és civil szervezet is megosztotta, továbbá különböző körtöltés mentén lévő lakótelepi csoportokba is betettem.

A módszertan részletes kifejtése

Séta

Elmélkedések a töltésről¹

A szegedi Vízitelep bejáratával szemben, a magasfeszültségű távvezeték vastornya alatt kezdődött az utam. A vastorony, mint egy hatalmas, a töltés bejáratát jelző kapuként nyitotta meg előttem a felfedezendő területet. Egy forgalmas út mellett, a Felső-Tisza parttól kezdődik a város Tiszától - Tiszáig terjedő védtöltése. Ez az a pont, ahol a töltés becsatlakozik a Tisza mellett futó árvízvédelmi fővédvonalba, és az ott futó közút egy hirtelen lejtéssel Petőfi-telep és Tápé irányába veszi a kanyarokat. A 6 m széles töltés koronán mindössze egy egysávos, kőlappal lerakott, gazonos burkolaton haladtam. Az első látnivaló a Víziteleppel szemben, az egykori SZEOL-pálya helyén épülő sportkomplexum építési területe. Egy új, 8000 fős PICK kézilabda csarnok és egy 1000 fős uszoda építése zajlik éppen, melynek ideiglenes kerítése 2 méter mélyen benyúlik a töltéskoronába, leszűkítve azt. Az első 200 m megtétele után a város Etelka sori sporttelepe és annak illegális graffitivel lefestett kőkerítése tárult elém. Az omladozó kerítés végén a távolban gyerekeket láttam focizni a műfüves pályán, valamint kosárlabda edzésre siető gyerekek nevetését hallottam.



9. kép Street art a körtöltésen

¹ A helyszínek könnyebb beazonosításához ajánlom a mymaps térképet, amelynek a linkje az 1. számú mellékletben található

Tovább folytatva az utamat a jobb oldalamon folyamatos erdősáv húzódik, melyen alig-alig lehet átlátni és észrevenni egy-két magas petőfi-telepi házat. Bal oldalamon lassan kezdenek sorakozni a felsővárosi panel épületek. Közöttük a töltés oldalával bezárólag egy-két játszótér és a szegedi távfűtési termálprogram visszasajtoló kútja figyelhető meg. Kellemes az idő, láttam egy két embert futni, sportolni a töltésen. Elérkeztem egy keresztirányú átjáróhoz. Nagyjából 500 m-t tettem meg eddig a töltésből. Ez az átjáró egy gyalogosoknak épült lépcső, mely keresztül vezet a töltésen Tarjánból Petőfi-telep felé. Tágas karszélességű, megfelelő állapotú, megfelelően biztosítja a kereszt irányú közlekedést. A lépcső petőfi-telepi folytatása az erdőbe vezet egy hangulatos macskaköves térburkolattal. Tovább folytatva az utamat újabb panelházakat és játszótereket fedeztem fel, míg el nem érkeztem az első gépjármű forgalom által használt közúti átkelőhelyhez. A Lugas-utcai átkelő egy 1x1 sávos út, mely a töltést és a mellette haladó erdőt átvágva köti össze Szeged két városrészét. Az átkelő előtt közvetlenül helyezkedik el a Lugas utcai trolibusz végállomás. A délutáni órákban viszonylag nagy forgalom figyelhető meg ezen az átjárón, én is nehezen tudtam csak átkelni, mert a Petőfi-telepiek túlnyomó többsége ezt az átkelőt használja. Az utamat tovább folytatva nagyon érdekes garázs sorokra lettem figyelmes. A töltés mentett oldalába lakótelepi garázsok épültek, tetejükön mesterséges teraszokkal. Sajnos, mikor ott jártam, gondozatlan volt a terület, magasan be volt növe fűvel. Ugyanilyen garázssorral többször is találkoztam az utam során, jellemzően a körtöltésen belül kialakult panel lakótelepek mentén. Ezek a "garázsteraszok", a kopár tetejükkel gondozatlanságtól sikítanak, pedig egy kis odafigyeléssel, karbantartással szép látványt nyújthatnának a mellettük elhaladó emberek számára. Ezután szinte rögtön még egy lépcső átvágással találkoztam, mely láthatóan megfelelően karbantartott és megfelelő karszélességű volt. Ott jártamkor épp egy pár próbált egy babakocsit átvinni a lépcsőn a töltés túloldalára. Sajnos ketten kevésnek bizonyultak egy 10 m magas meredek lépcsőn való átkeléshez. Egy kedves fiatalember egyből a segítségükre sietett, és így hármójuknak sikerült megoldani az átkelést. Ha a körtöltésen a gyalogos keresztirányú közlekedés akadálymentesítve lenne, az ilyen problémák mind kiküszöbölhetőek lennének.

Utamat tovább folytatva elértem a felhízlalt töltéstest tövében lévő Zápor-tóhoz. A kedves, nyugalmas, rendezett terület szinte tele volt emberekkel. Padokon ülve beszélgettek, kutyát sétáltattak, különböző sporttevékenységeket végeztek. Kosárlabda pálya, kutyafuttató, gördeszka pálya, játszótér, padok, fahidak mellett még legális graffiti fal is megtalálható a tó körül. Ez a nemrégiben felújított terület nemcsak a lakótelepen élőköt vonzza, hanem más városrészben élő lakókat is. A hely hangulata és atmoszférája szinte magával ragadóan vonzza

az embereket. A tó körül kialakult infrastruktúra Szegeden is egyedülálló. Ez az a hely, ahol a töltés a tó környékén kiszélesedik, ahol a korábban meredek rézsű helyett egy lankásabb töltés került kialakításra, ahol télen a környékbeli gyerekek szánkóznak, nyáron piknikeznek.



10. kép Zápor-tónál olvasó városlakó

A Zápor-tó után az egysávos kövezett keskeny út megszűnt, taposott nyomvonalon haladtam tovább. A töltést egy alig 30 cm-es beton parapetfal szegélyezi a vízi oldalon, mely részlegesen hiányzik, vagy a vasalásáig romlott az állapota. Ez a leromlott állapotban lévő parapet köszön végig szinte az egész töltés oldalán. Az utam során lassan elértem a Zápor-tótól is látható, Szeged egyik legmagasabb épületéhez, a Tarján 101-es épülethez. A hozzá vezető úton egy újabb gyalogos keresztirányú átkelőhelyre bukkantam. Ez az előző átkelőhöz képest jóval keskenyebb volt, állapota leromlott. Talán a babakocsit itt nem tudták volna átvinni. Végül elérkeztem a hatalmas építményhez. Ez a lakóépület közvetlenül a következő közúti töltés átkelőhely mellett magasodik. Ez az épület sokakban a város határt jelképezi, hiszen magasságából adódóan, már kilométerekkel hamarabb észrevehető a Hódmezővásárhely felől érkezőknek. Egy ikonként - jelzőpontként emelkedik az ég felé, hasonlóan az utam eleji vastoronyhoz; Szeged város kapuját jelzi. Ez a sugárút, mely az épület mellett töri át a töltést,

Szeged, Algyő, Hódmezővásárhely, Békéscsaba, Debrecen irányába tart, Szeged egyik legforgalmasabb közútja. A szintbeni gyalogos átkelés itt szinte lehetetlen. Ezért a töltés mellett, az út rámpa alatt egy gyalogos aluljáró került kialakításra. Ezen az aluljárón könnyen közlekedhetünk az 101-es épület előtt található Olajbányász tér és a 4-es villamos Tarjáni végállomása között. A villamos végállomás körül egy kis park került kialakításra, mely a panelrengetegben egy nyugodt kis közparkként jelenik meg, és melynek hangulatát a folyamatosan keringő villamosok lágy zöreje járja át.



11. kép Tarján-101-es épület

A villamos fordulótól indul a pár éve épített korszerű akadálymentesített töltés feljáró, mely viszonylag lankásan, a töltés oldalán vezet fel. A feljáró egyben kerékpárút is, ugyanis a Baktó felé vezető kerékpárút áthalad a töltésen és a korábbi lépcsőn történő közlekedés tarthatatlan volt. Én nem keresztirányban, Baktó felé fogom folytatni az utamat, hanem tovább a körtöltésen. Az eddigi utamat kísérő panelek után egy szolid kis kertváros látványa tárul elém. Fodor-telep érdekes módon kimaradt a panelprogramból. Itt zárványként megmaradt a '30-as években kialakult utcakép, mely napjainkra sem nagyon változott. A töltést jobb oldalról továbbra is sűrű erdősáv határolja, de mögötte tudjuk, hogy Baktó kiskertes házai rejlenek. Itt is találkoztam futókkal, kutyát sétáltató emberekkel. A töltés itt egy majdnem 90 fokos kanyart

vesz, és előretételezve elém tárul egy több kilométer hosszú egyenes szakasz. A töltéskorona nyomvályús, kitaposott képe változatlan. Megnyugtató zöld környezetben érezhetem magam. Egyszer csak egy újabb autós átkelőhöz érkeztem, melyen szinte alig volt forgalom. Itt könnyedén át tudtam kelni. A szolid kertvárosi területet az átkelő után a makkosházi panelrengeteg váltja fel. Tovább haladva megfigyeltem, hogy a töltés koronától mintegy 20 méter távolságban a mentett oldalon egy egybefüggő zöld övezetet alakítottak ki a nagyfeszültségű távvezeték alatt. Nagyjából ugyanazt látom itt, mint előbb Tarjánánál, játszóterek és garázssorok szegélyezik a töltés oldalát, azzal a különbséggel, hogy egy állandó, olykor összefüggő zöld környezetet látok. Nem sokkal később egy újabb gyalogos átkelőre lettem figyelmes, mely a város felőli részen tágas, új építésű lépcsővel vezet fel a töltésen, viszont a vízi oldalon a töltés 1:2 hajlású lejtőjén egy meredek, a kőfalba vésett lépcsőn tudunk csak lejutni a töltésről. Ezen meredek lépcső egy lépcsőfoka olyan széles volt, hogy keresztben ráállva az én 45-ös cipőmnek csak a sarka fért rá. Egész Baktó területéről ez a második gyalogos átkelő, mely összeköti a gyalogosokat a várossal. A lépcsősor makkosházi végén egy közösségi kertre lettem figyelmes, ahol még kondipálya is található. Ez a kert a Szegedi Környezetgazdálkodási Nonprofit. Kft gondozásában áll.

Az utamat tovább folytatva lassan elérkeztem egy újabb sugárúthoz. Itt is az autóforgalom állt az átkelésem útjába. Hasonlóan a Lugas utcai tovább haladásomhoz, kicsit várnom kellett. Ezután, eddig nem látott környezet tárult elém. Mindkét oldalról sűrű erdőség vett körül. Csak az autók zaját hallottam, melyek mögöttem suhantak el, elhagyva a várost. Nem láttam lakott területet, hirtelen, mintha nem is Szegeden, hanem a semmi közepén lettem volna. Nem láttam a várost, csak az erdőt. Kicsit félelmetes is volt.

A következő átjárónál ért össze a Hódmezővásárhelyről érkező vasút és a töltés. Ez az átkelő valamivel alacsonyabb forgalmat számol, mint az előzőek, de itt is 1-2 percet kellett várakoznom. Az úton átvágva arra lettem figyelmes, hogy 100 m múlva véget ér előttem a töltés, hirtelen megszakadt. A vasúton átbukva, annak túloldalán vezet tovább az út. Át kellett kelnem a vasúti síneken, utána egy kitaposott úton tértem vissza a töltéskoronára. Itt már nem találtam meg a korábban megszokott, kitaposott nyomvonalat. A töltést szegélyező 30 cm-es parapetfal csak nyomokban látható, vagy teljesen eltűnt. A töltés víz oldala felől a benőtt növényzet alatt a téglaburkolat alig látható. Egy egybefüggő füves területté alakult az elém tároló út. Jobb oldalamon még mindig sűrű erdőség fut, viszont a bal oldalon a kies rókusai ipari területek, raktárak látványa tárult elém. Nagyon erős a kontraszt a két oldal között. Egyik

oldalról kellemes, fás közeg vonzza a szemem, másik oldalról zaj, kosz, rendtlenség ömlik felém.

Előttem nem sokkal egy emlékművet pillantottam meg. Ez a kő jelzi azt a pontot Szegeden, ahol 1879. március 12-én hajnalban átszakadt a töltés. De nem az a töltés, amin most én állok, hanem a körtöltés mellett futó vasúti töltés. Szomorúan láttam, hogy sokan megrongálták ezt az emlékművet, graffitit festettek rá, pedig egy Móra Ferenc idézet is olvasható rajta. Szeged városa történeti emlékműveit szépen tisztán tartja, ez viszont elhanyagolt. Talán mentségül szolgál, hogy ez a város történetét alapjaiban megváltoztató emlékmű a város központtól viszonylag messze található, és autóval szinte megközelíthetetlen. Nem kap elég tiszteletet ez a kortörténeti emlékhely, holott a város agglomerációs jövőjét kitágító tram-train is épp itt csatlakozik le a Szeged-Hódmezővásárhely vasútvonalról és indul immár villamosként tovább a város felé.

Ezután hirtelen egy fényképezőgépes fiatalember leszólított. Láttam, hogy egyedül sétálok, és ő, mint gyakori töltés látogató figyelmeztetett engem, hogy vigyázzak a következő 200-500 m-es szakaszon, mivel a szomszédos erdőben hajléktalanok élnek. Az otthontalanok már több éve itt élnek és már teljesen berendezkedtek az erdőben. Olykor a gondozásukban lévő egykori kóbor kutyák feljönnek a töltéskoronára és kellemetlenségeket okoznak az erre közlekedőknek. A fiatalember felajánlotta, hogy elkísér engem a következő szakaszon.

Én teljesen megdöbbenve hallgattam ennek a félelmetesnek tűnő “körtöltési jelenségnek” a hírét. Ez azt jelenti, hogy a töltés nem biztonságos egy sima 19 éves közlekedőnek? Félnie kell itt az embereknek, ha itt elsétálnak? Kérdeztem a fiatal úrt, hogy miért pont hozzám jött oda, én úgy gondolom, hogy tudok magamra vigyázni. Erre a kísérőm azt a választ adta, hogy ha az emberek tömegben járnak - kelnek a töltésen, hozzájuk nem megy oda senki, a kutyák sem őket szokták fenyegetni. Viszont, ha olyan embert lát, aki egyedül sétál, és látszik rajta, hogy a töltés ezen szakaszán még nem járt, hozzá oda szokott menni. A fiatalember hetente három alkalommal ki szokott járni a töltés ezen szakaszára, mely állítása szerint sokkal kellemesebb, természet közelebb, mint a többi szakasz, mivel itt nincs annyi ember, kevésbé frekventált. Alkalmi kísérőm, aki egyébként természet fotós, a következő töltésszakaszt tartotta az egész körtöltés legértékesebb területének, ugyanis itt még nem jelent meg az ember, nem ijesztette el a töltés környéki állatokat.

A “veszélyes zóna” végén elváltak útjaink, én tovább meneteltem előre. Egy újabb lépcsőre lettem figyelmes, mely Béketelep egy új utcájának a meghosszabbításával alakít ki átjárót a

töltéshez. Ez a lépcső is elég meredeken a töltés lejtésével megegyezően fut. Itt az eddigi átkelőkkal ellentétben, csak a töltésre fel vezet a lépcső, túl menni rajta a Rókusi pályaudvar felé nem lehet. A töltés másik oldalán a Rókusi pályaudvar található, melynek sínjeit kerítés választja el a töltéstől. Gyalogosan a körtöltésről nem lehet beérkezni a pályaudvarra.

A lépcső után az eddig szorosan egybefüggő erdő hirtelen megszakadt, és egy hatalmas tó, egykori kubikgödör látványa ejtett romantikus hangulatba. Az éppen nyugovóra térő nap csodálatos látványt nyújtott a víz tükre. Horgászok és pecabotok látványa járul hozzá az élményhez. A szegedi Lencsés-tó a körtöltés mellett közvetlenül fekszik, egy halászcserda is található a partján, mely két tavon uszályt is üzemeltet. Igazi idilli környezet tárul elénk, melyet a tó felől nézve a gazos kőfal látványa teljesen megsemmisít. A tó körbe van zárva kerítéssel, a töltésről nem vezet lépcső hozzá, pedig én megnéztem volna közelebről.



12. kép Lencsés-tó és környéke

A Lencsés-tó andalító látványa után szép lassan elérkeztem az Izabella-hídig. Előtte találkoztam még egy autós rampával. Ez az út MÁV magánút, így ennek vizsgálatától most eltekintek. Vele szemben a külső íven autórögzítők és építési törmelék rontja le a közeli horgászterület természetközeli illúzióját. Ezt az érzést tovább rontja a gépjárművek moraja, mely a város egyetlen vasúti felüljárója felől érkezik. A körtöltés és a vasút felett átívelő Budapest irányába

tartó 2x2 sávós közúti és gyalogos felüljáró a legforgalmasabb körtöltés átjárónak tekinthető, mivel itt is az autópályákra lehet kijutni a városból. Az ezen való átkelést inkább meg sem próbáltam. A körtöltés becsatlakozásától vissza kellett sétálnom a hídon város felé, hogy a hídról levezető lépcsőn át a híd alatt átjussak a másik oldalra, ahol lépcsőn feljutva a hídra, majd egy kicsit visszafelé haladva folytatni tudjam ismét az utamat a körtöltésen. Ez a kitérő összesen 5 percet vett igénybe.

Az Izabella-híd másik oldalán egy szinte teljesen elhagyatott terület tárult elém. Az előző szakaszon is alig 2 emberrel találkoztam, bele számítva a fiatalembert is. Itt szó szerint senkivel sem találkoztam. A szememet egyből megragadta a hatalmas football stadion látványa. Jobb oldalról a megszokott erdősáv helyett egy nagy, kiemelkedő sportkomplexumot láttam, a mentett oldalon szinte a város szintjében futó vasutat, mögötte ipari területeket. Az Izabella-híd melletti Szent Gellért Fórumnak nevezett sportkomplexum ad helyet a Szeged-Csanád Egyházmegye Grosics Akadémia labdarúgó csapat edzéseinek, valamint az utánpótlás csapatnak is. Érdekes módon ez is töltés közvetlen közelébe épült, de a túráim elején látott PICK kézilabda csarnokkal ellentétes oldalra. Ez a komplexum a körtöltésen kívül helyezkedik el. A 8000 fős stadionba a töltés 10 m magasságáról akadálytalanul beláttam, hasonlóan a műfüves edzőpályákra is.



13. kép Szent Gellért Fórum a vasút szintjéről nézve

A stadiont elhagyva ismét előtűnt a víz oldalon a sűrű erdőség, balról pedig a Nyugati Iparkörzet, benne a volt Textilművek épületeivel és az antennákkal teletűzdelt víztorony. Kicsit unalmas már a sétám. Nem történik a töltésen semmi, nem látok embereket, nem hallok hangokat. Pont, mikor ehhez hasonló gondolatok jártak a fejemben, akkor éppen

megpillantottam egy őzet a fák oldalában. Itt tényleg vannak állatok. Ekkor eszembe jutott az, amit a fiatalember mondott: a körtöltés ezen szakaszát azért szereti, mert itt még nem jelent meg az ember...

Elérkeztem egy újabb közúthoz. Ez az az átkelő, ez az egyetlen hely, ahol átfut a villamos a körtöltésen és tovább folytatja útját a víz oldalon. Itt ismételten fokozott óvatossággal kellett átkelnem a Bajára vezető úton. Egyszerre kellett figyelnem a forgalmas közutat, valamint az esetlegesen közlekedő villamost. Eltartott pár percig, mire sikerült átérnem az út túloldalára. A túloldalra érkezésemkor, pont egy villamos ment át a töltésen. A vasúti és a villamos sín keresztezésénél egy elég jellegzetes, hangos zörejt hallottam, ekkor a villamos lassítva haladt át. Itt a villamos és a vasút áramszedője nem ütközik, mivel az itt elhaladó Szeged-Békéscsaba vasút még nincs villamosítva, így csak a síneken van ütközés.

A villamos elhaladt, én is mentem tovább. Utamat szorosan a vasút szegélyezte, de most már azon a szinten, ahol én is haladok. Mindkét oldalamon zöld területet látok. A vonatból ez egy kellemes tájnak tűnhet. Ezen a szakaszon megtett utam során nem sok minden történt. Csak sétáltam és élveztem a természetet a Vadaspark erdősávja mellett. Olykor belém hasított, hogy ez egy ismeretlen helyszín számomra, ha nem lennének navigációs eszközeim, talán el is keveredhetnék. A következő átjáróig ez a 2-3 kilométer nem sok izgalmat nyújtott számomra.

A következő átvágás a Szabadkai úti átkelő volt. Itt található a 4-es villamos végállomása. Ez a villamos nem megy át a körtöltés másik oldalára, Kecskés-telepre. Ide szerencsére pont akkor érkeztem, amikor a szokásos fél óránkénti sorompó lezárás volt a vasúti átkelőnél, így könnyedén át tudtam kelni.

A töltés utolsó szakaszán a töltéskorona kb. 3 m szélesre szűkült. A vasút vágányai itt kiszélesednek, a töltésből is vesznek el területeket. Ezt a szakaszt a vasutas kollégák ma is ipari útnak használják, látszik a földben az autók nyomvonala. Itt a vasút közvetlen közelsége mellett más érdekes dolgot nem észleltem. Jöttek-mentek a vonatok, itt szintén nem találkoztam senkivel, míg végül el nem értem a következő és egyben utolsó autós átkelőhelyhez, a Gyálai átjáróhoz. Itt a vasúti vágányok még jobban kiszélesednek és rátelepszenek az eddig is keskeny szélességű töltésre. Itt gyalogosan már nem tanácsos közlekedni, mivel a Gyálai-átkelőtől a Rendező-Pályaudvarig a körtöltés a vágányok alatt fut. Ezt követően a körtöltés egy kis nyúlvánnyal becsatlakozik a Tiszával párhuzamosan futó árvízvédelmi töltésrendszerbe.

Értékelés

A sétám véget ért. Nagyon tanulságos részleteket és tapasztalásokkal lettem gazdagabb. Az egész 12 km-es szakasz egy sajátos hangulattal rendelkezik. A város szélén egy nyugodt séta útvonal, mely a feltöltődni kívánó embereket vonzza. A külső szélén, a körtöltés mellett szinte folyamatosan végighúzózó erdősáv mentén külső kertvárosias lakótelepekkel, míg a mentett oldalán panelos és lakóparkkal övezett területekkel találkozhatunk, ahol több tízezer élnek. A sétálás során egy zöld, nyugodt környezetet sikerült megismernem. Láttam a természetet, láttam madarakat és növényeket. A mentett oldal sajátos módon alkalmazkodik a lakótelepek laza beépítéséhez, tágas füves területeihez. Az én szemszögemből mind sportolásra, kikapcsolódásra, feltöltődésre alkalmas a töltés. Szinte bármilyen szabadidős tevékenység végezhető lenne rajta.

Az egyes városrészek elemzése saját élmény alapján

A körtöltés mellett elhelyezkedő városrészek nagyon eltérő képet mutatnak a beépítettség tekintetében. Vannak sűrű beépítettségű, sűrűn lakott területek, vannak ipari területek, de akadnak olyan helyek is, ahol tiszta zöld terület láttam magam körül mindenhol. Ezen területeknek az elkülönítésére a szegedi körtöltést először is szakaszokra bontottam. Két sugárút/átvágás közötti területet tekintettem egy szakasznak. Ezek alapján az összesen 11 db közúti áttörésből a következő 10 szakasz alakult ki:

1. Tápéi-kapu - Lugas utca - Felsőváros
2. Lugas utca - József Attila sgt.- Tarján
3. József Attila sgt. - Pihenő utca- Fodorkert
4. Pihenő utca - Csongrádi sgt. – Makkosháza
5. Csongrádi sgt. - Vértói út – Rókus
6. Vértói út - Izabella híd – Rókus
7. Izabella-híd - Kálvária sgt. – Móraváros
8. Kálvária sgt. - Szabadkai út – Móraváros
9. Szabadkai út - Gyálai átkelő- Alsóváros

Ezen fő szakaszokat az egybefüggő városrészek alapján újabb kategóriákba soroltam.

1. Tarján: Tápéi kapu - József Attila sgt.
2. Makkosháza: József Attila sgt. - Vértói út
3. Rókus: Vértói út - Kálvári sgt.
4. Móraváros: Kálvária sgt. - Gyálai átkelő

Az így kialakult szűkebb kategóriákba tartozó városrészek vonatkozásában a következő szempontokat vizsgáltam meg:

- beépítettség,
- ipari területek aránya,
- zöld területek aránya,
- a töltés kihasználtsága,
- gyalogos átkelők helye
- környezet képe (látkép)
- elhelyezkedő létesítmények, épületek.

Az egyes városrészekre vonatkozóan a fenti szempontok alapján egy összegzést készítettem.

Tarján kapcsán a sűrű beépítés figyelhető meg. A töltés egyik oldalán panel épületek, a másik oldalán erdő helyezkedik el. A gyalogos átjárók közül ezen a szakaszon található 3 db, és azok közül is a tágas karszélességgel rendelkezők. A körtöltésnek ezen szakasza része az ott élők életének a része.

Makkosháza kapcsán hasonló a helyzet, mint *Tarján*nál. A töltés egyik oldalán itt is a sűrű beépítés figyelhető meg, a másik oldalán erdő terül el. A töltés kihasználtsága azonosnak tekinthető a tarjáni szakasszal. Ugyanakkor gyalogos átkelőkből csak 2 található ezen a szakaszon, viszont azok közül az egyik egy akadálymentesített kerékpár felhajtó, mely egyedülálló a körtöltés infrastruktúrájában. Ezenkívül *Tarján* és *Makkosháza* határán

helyezkedik el Szeged egyetlen gyalogos aluljárója, mely a 47-es főút alatt ível át és köti össze az Olajbányász teret és a 3, 3F ,4- es villamos végállomását.

A *Rókusi* szakaszon ipari területek határolják a töltést a mentett oldalon, a vízi oldalon szinte átjárhatatlan erdő, zöld terület a jellemző. Itt csak a töltésre egy irányba haladó lépcsővel találkoztam. Ezen a részen csatlakozik be a vasút a töltéshez és fut vele párhuzamosan. Itt csak az jár, aki okkal szeretne ide jönni.

Móraváros kapcsán már nemhogy lakóépületet, ipari épületet, de egyáltalán épületet is alig találtam. A sűrű fasor mögött néha-néha feltűnik egy-két ház, de a Tarjáni, Makkosházi beépítést meg sem közelíti. Itt a teljes környezet zöldbe borul, egyetlen egy gyalogos keresztirányú átkelési lehetőség sincs, de nincs is hova. Itt senkivel sem találkoztam. A vasút a körtöltéssel szinte párhuzamosan fut. Ezen a területen a szegedi lakosság nagy része valószínűleg nem is járt.

További megfigyelések

Ezen kívül arra is felfigyeltem, hogy gyalogként mennyire nem érvényesül az esélyegyenlőség a körüljárhatóság tekintetében. Számos alkalommal több percig kellett várnom, ahhoz, hogy átkelhessek egy útkereszteződésen. Ezen kívül a vasúti töltés megszakítása a sínek átlépésére, valamint az Izabella-hídon történő áthaladás a távoli lépcsők használatára kényszerített. Gyalogosan vagy kerékpárral elsőbbség híján nem lehet folyamatosan végig haladni a körtöltésen, autós preferencia érvényesül a töltés útkereszteződéseinél.

A sétám során több érdekes jelző pontot fedeztem fel a körtöltés körül, amelyek felkeltették az érdeklődésemet. Köztük vannak olyanok, amelyek már most is jól kiépített területek, míg mások hatalmas potenciált rejtjenek. Kiemelendő a Zápor-tó, az Olajbányász tér, a Tarján 4-es végállomás és a körülöttük kialakult infrastruktúra. Kellemes atmoszféra, szép, rendezett park, padok, emberek, jókedv, infrastruktúra jellemzi ezeket a helyeket. Mindkettőben megtalálható a “valami érdekes” funkció. Pl.: Zápor-tó kapcsán a mentett oldali “szánkódomb” toldás, Tarjánban a minket kerülgető villamosok. Ugyanilyen, többé- kevésbé frekventált pontot is ki lehet emelni. Pl.: Makkosházánál a Pihenő utcai átkelő melletti nagyobb zöld rét, valamint a töltés mellett húzódó hosszú zöld sáv. Ezen kívül a Lencsés-tó menti horgász paradicsom is egy élményt keltő vizes jelzőpont. A Béketelep terjeszkedése következtében kezdi elérni a kertváros

a tavat. Itt is a Zápor-tóhoz hasonló csomóponti infrastruktúrát lehet kialakítani. Az árvíz áttörési emlékmű is a város egyik eldugott részében helyezkedik el, úgy, hogy még autóval sem elérhető, pedig Szeged újjáépítését és a nagyárvízről való megemlékezését hívatta szimbolizálni. A töltés többi szakaszán a Vadaspark Lakópark Tanösvénye a kiemelendő és követendő civil példa, melyet a Szeged Vadasparkja melletti hatalmas erdős területen alakítottak ki. Pihenő utcai átkelőnél az erdőben található a Hit Gyülekezete épülete, az épülő PICK kézilabda Aréna és a Szent Gellért Fórum kerítései sem nyíltak meg még a körtöltés felé.



14. kép Korszerű, akadálymentes bicikliút a töltéskoronára Tarjánban

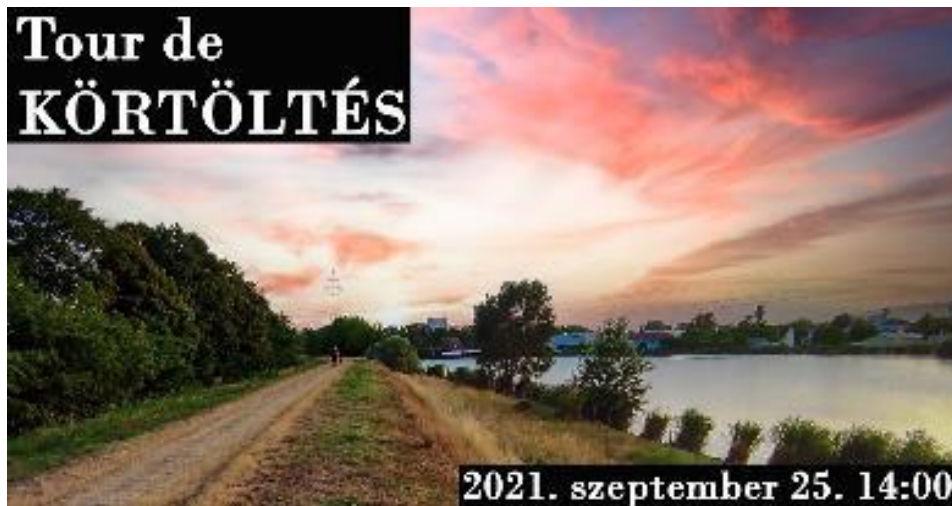
Ezen kívül azt is megfigyeltem, hogy a töltés mentett oldali területei java részben mindig szépen illeszkedtek a töltéshez, főleg a lakott területeken. Ezzel szemben a víz oldalon szinte mindig sűrű erdőséget látni, egy meredekebb hajlású töltés oldalt, amely téglaburkolattal volt fedve. Azt is feltűnt, hogy a belső oldalokról szinte mindenhol fel lehet jutni a töltéskoronára az egybefüggő zöld gyep miatt. A körtöltés csak az egyik oldaláról nyitott. A belső oldali lakótelepek igazodtak a töltés oldalhoz, különböző játszóterek, közösségi kertek, garázs teraszok szegélyezik ezt a szakaszt. Kívülről fel sem tűnik a lehetőség a töltés használata iránt. A töltés elszigetel, csak a belső területei felé nyit, a külső, víz oldalon az árvízi

védekezést segítő burkolat és erdő zárja el a használatától. A sűrű erdősáv a hajléktalanok kedvelt tanyája, mivel nincs lakossági közcélú hasznosítása. A külső oldalon lévő szemszögéből szinte elérhetetlen, haszontalan és közbiztonságilag veszélyes az ottani lakók számára a töltés, fizikai akadályként funkcionál.



15. kép A körtöltés, mint városrészeket elválasztó vonal Tarján villamos végállomásánál

Biciklitúra



16. kép A biciklitúra Facebook esemény plakátja

A túra célja

A lakosok bevonását fontosnak tartottam egy a nagyrészt általuk használt létesítmény kérdése kapcsán. A biciklitúra elsődleges célja az emberek megismertetése volt a töltéssel. Szerettem volna felhívni a figyelmet a töltés érdekes pontjaira, arra, hogy a töltés nem csak egy árvízvédelmi vonal napjainkban, hanem másra is lehet használni pl. biciklitúrára. A túra során rejtett helyszíneket, érdekes pontokat fedeztünk fel közösen, amelyekről történeteket, sztorikat osztottam meg a résztvevőkkel, valamint azok különböző problémáira is felhívtam a figyelmet. Továbbá egyes állomásokon civil szervezetek is be tudtak mutatkozni. Bevonásukkal az ő látókörük is bővült a töltés hasznosíthatóságára vonatkozóan. Felnyitottam a szemüket, hogy itt, Szeged szélén ezen a 12 km-es szakaszon rendezhetők események.

A túra lebonyolítása

Népszerűsítés

A Tour de Körtöltés névre hallgató rendezvénynek készítettem egy Facebook eseményt, amelyre meghívtam az ismerőseimet, az esemény hirdetése elsőként ezen a platformon valósult meg. A túrán való részvételre nem várt érdeklődés érkezett: összesen 86 ember jelzett vissza a Facebook eseményre, hogy érdeklődik, vagy ott lesz. A téma érdekessége révén a Délmagyarország című napilap is megjelentette online felületén, valamint a nyomtatott újság egyik számában a programajánlók között az eseményt. Ezzel hatalmas célközönséghez jutott el a túra híre.



A Szegedet „fogolyként” körbezáró körtöltés múltja sokak számára ismeretlen. A szegedi kerékpárosok körében ismert a körtöltés múltja sokak számára ismeretlen.

17. kép A biciklitúra programajánlója

KERÉKPÁROS TÖLTÉSTÚRA
SZEGED. A Szegedet „fogolyként” körbezáró körtöltés múltja sokak számára ismeretlen. Ennek feltérképezésére invitálja az érdeklődő kerékpárosokat Volford Márton, szombati 14 órás indulással. Gyülekező a Tápai kapunál a Szegedi Vízisport Egyesület bejáratával szemben lesz. A túra hossza 15 kilométer, ideje hozzávetőlegesen 3 óra, végállomása a szegedi Nagyállomás. A túrán a részvétel ingyenes, de előzetes regisztrációhoz kötött, jelentkezni a delmagyar.hu-n olvasható cikkünkben lehet.

18. kép A biciklitúra programajánlója

Részvevők jelentkezése

A rendezvény résztvevőinek számát illetően kezdetben a civil szervezetekkel maximum 25 főben egyeztünk meg. Ezzel a létszámmal még kényelmesen el tudunk férni a töltésen, és nem is kell kiabálnom ahhoz, hogy mindenki hallja a hangomat. A túrán való részvételi szándékot egy kérdőív kitöltésével kellett jelezni. Az eseménnyel kapcsolatban megjelent hírek, reklámok következtében ugrásszerűen megnőtt a jelentkezők száma. A jelentkezők száma a tervezett maximum létszámot már a túra előtt pár nappal meghaladta. A jelentkezést végül 31 főnél zártam le, mivel az e fölötti magasabb létszámmal a túra lebonyolítása már akadályokba ütközött

volna. Nem minden regisztrált jött el a túrára, de olyanok is megjelentek, akik nem regisztráltak.

Lebonyolítók

A nagy érdeklődésre való tekintettel egyedül nem tudtam volna hatékonyan levezényelni a túrát, így a családom, ismerőseim, és a BME ÉPK-n tanuló hallgató társaim segítségét kértem a lebonyolításban. Összesen 12 ember alkotta a szervező csapatot, akik különféle lebonyolító feladatkörökben tevékenykedtek. A túra nagy szervezést igényelt: pontos ütemterv készült arról, hogy melyik állomásra mikor fogunk érkezni, onnan mikor kell tovább haladnunk, valamint a kommunikáció megkönnyítése érdekében egy közös Messenger csoport is létrehoztunk a lebonyolítókkal és a civil szervezetekkel.

Adatvédelem

A GDPR szempontoknak eleget téve a résztvevők a jelenléti ív kitöltésével hozzájárultak ahhoz, hogy a túra során a fotósunk készíthessen róluk fényképeket, melyeket felhasználhatok jelen dolgozatban. A jelenléti ív kitöltésével a regisztráltak névsorát is tudtuk ellenőrizni. Természetesen nem adom ki harmadik félnek a résztvevők adatait.

Civil szervezetek

A túra programját és megállóit a sétám során meghatározott csomópontok, és általam felfedezett érdekes helyek alapján jelöltem ki. A biciklitúra szervezéséhez számos körtöltés körüli, természetvédelmi, vasúti, vagy a környező lakótelepekhez kapcsolódó civil szervezeteket kerestem meg. Az ő segítségükkel és részvételükkel sikerült lebonyolítani a túrát. Összesen 5 db civil szervezetet kerestem meg, közülük 3 jelezte részvételi szándékát. A közreműködő szervezeteket a tevékenységükhöz kapcsolódó állomásokhoz rendeltem hozzá. A MASZK Egyesület, a CSEMETE Egyesület, és a VASÚTTÖRTÉNETI ALAPÍTVÁNY vett részt előadóként a túrán, a tevékenységüket az alábbiakban mutatom be röviden.

A Maszk Egyesület Szegeden, Tarján városrészben a Megálló Közösségi Házat üzemelteti, és a városrész számára különböző közösségépítő és kulturális rendezvényeket szervez.

A Csemete Környezet- és Természetvédelmi Egyesület egy több évtizede működő környezetvédelmi szervezet, melynek célja, hogy hatékonyan közreműködjön a természet védelme érdekében.

A Vasúttörténeti Alapítvány Szeged és környéke vasúti múltjának értékeit kezeli, valamint kiállításokat, rendezvényeket szervez.

Megállók

A civil szervezetek, alapítványok tevékenysége és a kijelölt, fontos csomópontok alapján a Maszk Egyesületnek a Tarjáni szakaszon a Zápor-tavat jelöltem ki megállónak, a Csemete Egyesületnek a makkosházi közösségi kertnél a lépcső melletti helyet határoztam meg, a Vasúttörténeti Alapítványnak pedig a Rendező Pályaudvar és környékét javasoltam. Minden civil szervezet az állomásán bemutatkozott, valamint egy kis játékkal, kvízzel kedveskedtek nekünk. Annak következtében, hogy csak a Gyálai-átkelőig lehet közlekedni a töltésen, így szinte felfedezetlenek a Rendező Pályaudvar környéki vasúti üzemi területek. Ezt is közelebb szerettem volna hozni az emberekhez. Itt kiemelendő, hogy a Rendező Pályaudvaron az állomásunk keretein belül különböző vasúttörténeti emlékeket is megtekinthettünk, valamint egy vasút forgató üzembe is betekintést nyerhettünk, és ki is próbálhattuk azt.

Az így kialakult 3 megálló után, a töltés múltjára, a lakótelepekre, az árvízvédelemre, valamint az ezekkel kapcsolatos problémáknak a feltárására, megvitatására is külön állomást hoztam létre. Így alakultak ki a további megállók, melyek az Olajbányász téren, az árvíz betörési emlékműnél, a Vadaspark Lakópark Tanösvény mellett valósultak meg. Ezek alapján a túra kezdési pontja a Tápéi-kapura, a Víziteleppel szembeni vastorony, a végállomás pedig a Rendező Pályaudvar vasúti átkelőit figyelembe véve a szegedi Nagyállomás volt. Ezáltal a töltés szinte egész szakaszát körbe tudtunk biciklizni. A túrán összesen 6 megálló volt, melyeknél 3 helyen civil szervezetek mutatkoztak be, 3 helyen pedig én vázoltam fel az eddigi, i töltéssel kapcsolatos megfigyeléseimet. Végül 4 órára és a 12 km-esre kikeredő Tour de Körtöltés (TDK) élménytúra sikeresen zárult. A túra pontos leírása a 5. mellékletben található.



19. kép A túra útvonala

A túra értékelése

A túrát zárásaként egy közös beszélgetés, spontán ötletelés kezdődött a jelenlévőkkel a frissítők elfogyasztása közben. A túrán elhangzott információk és jelenségek alapján sokan elmondták a gondolataikat. Sok sportbarát a kerékpáros csomópontok hiányát, valamint a töltés teljes bejárhatóságát hiányolta. Többeknek nem tetszett, hogy a síneken át kellett emelni a bicikliket, valamint az Izabella-hídon le/fel kellett vinni őket a lépcsőn. Több körtöltésen kívül élő felszólalt, hogy az átjárók minősége és az erdő kihasználatlansága tényleges problémát okoz: szinte megközelíthetetlenné teszi a töltést számukra. Ezzel szemben a körtöltésen belül élő lakosoknak nem volt problémája a töltéssel, ők szinte teljes mértékben meg voltak elégedve mai állapotával, leszámítva a burkolat minőségét. Megerősítést kaptam, hogy különbözőképpen gondolkodnak a körtöltésen belül és kívül lakók. A figyelemfelhívás és a vélemények begyűjtése szempontjából is eredményes és az élményszerzés tekintetében is sikeres túrát zártunk. A túra balesetmentesen lezajlott és elérte a kitűzött célokat.

Néhány, a túrán készült kép:





20-23. kép A túrán készült képek

Túra utáni mini kérdőív eredményei

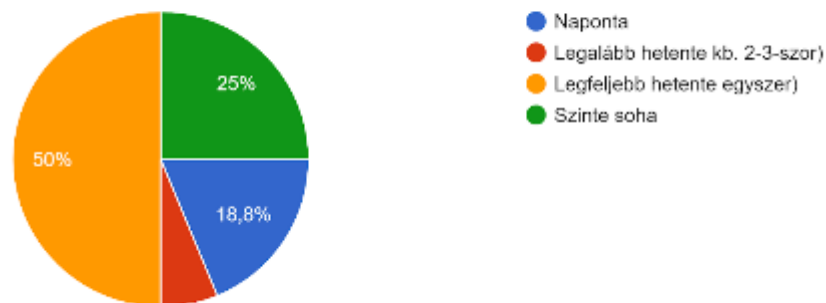
Az alábbiakban röviden összegzem a túra utáni mini kérdőív főbb eredményeit. A hipotéziseim az alábbiak.

1. A túra hatására az érdeklődők gyakrabban fogják igénybe venni a körtöltést.
2. Hasznos információkkal gazdagodtak a résztvevők.

A túrán résztvevők 25%-a a túra előtt szinte soha nem használta a körtöltést.

Milyen gyakran halad át/sétál/pihen a töltésen?

16 válasz

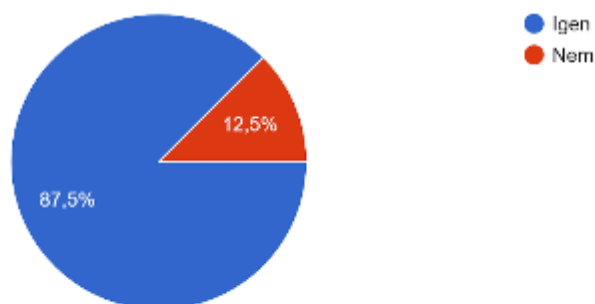


1. diagram Milyen gyakran halad át/sétál/pihen a töltésen?

A túrával a kitöltők 87,5%-ának sikerült felkeltenem az érdeklődését a töltés későbbi használata iránt. Azok közül, akik szinte soha nem használják a körtöltést, egy fő kivételével mindenkiben sikerült megteremteni az igényt a körtöltés későbbi használatára. Ezáltal az első hipotézisem igazolásra került.

A túrának sikerült-e felkeltenie az érdeklődését a töltés későbbi használata iránt?

16 válasz

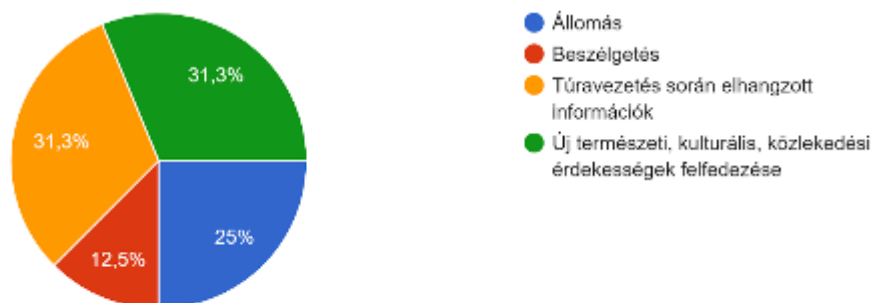


2. diagram A túrának sikerült-e felkeltenie az érdeklődését a töltés későbbi használata iránt?

A túra legkedveltebb részeként az új természeti, kulturális, közlekedési érdekességek felfedezését, valamint a túra vezetés során elhangzott információkat emelték ki a legtöbben.

A túra melyik része tetszett Önnek a legjobban?

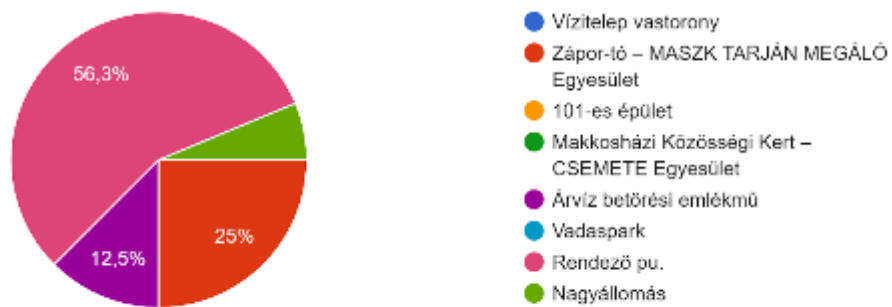
16 válasz



3. diagram A túra melyik része tetszett Önnek a legjobban?

A civil szervezetek állomásait, mindösszesen csak a válaszadók 25%-a említette a túra legkedveltebb részeként. A válaszadók 56,3%-a a Rendező Pu.-t jelölte a legkedveltebb állomásnak, mivel az volt talán a legérdekesebb. A második hipotézisem is alátámasztásra került.

A túra melyik állomása tetszett Önnek a legjobban, melyik állomáson érezte a legjobban magát?
16 válasz



4. diagram A túra melyik állomása tetszett Önnek a legjobban, melyik állomáson érezte a legjobban magát?

Legtöbben a körtöltés legszebb/legkellemesebb részeként a Zápor-tavat említették, mivel véleményük szerint ennek kiépítése a legszebb.

Mentális térkép rajzoltatás



21. kép A fenti vaktérképre kellett rajzolniuk az alanyoknak.

A nagyvárosi erdősült zöld területek lerajzolása esetében valóságként rajzolódott ki a Tisza menti hullámtéri galéria erdők vonulata, illetve a körtöltés menti már kevésbé összefüggő zöldsáv megléte. A résztvevők előszeretettel jelölték be az Újszegedi Ligetet és a Lechneri újjáépítésnél kialakított igényesen karbantartott Széchenyi teret és a Stefániát. A körutak

mentén a kisebb erdőfoltok is esetenként feltüntetésre kerültek, mint pl. a Matáv toronynál és a Vértó mellett az Európa ligetnél.

A kék színnel jelölt kulturális területek, amelyek több ezer fő ingyenes szórakozását biztosítják, jellemzően a belváros leaszfaltozott felületeire estek: a Rakpart, a Széchenyi tér, a Dóm tér, Újszegeden pedig a Liget mellett a Partfürdő szerepelt. Eseti helyszíneként jelent meg a volt Postás pálya és a Tisza Volán pálya, említést kapott a körtöltés menti Zápor-tó is.

A szabadon igénybe vehető városi rekreációs zónák piros színe jellemzően az előzőekben már megjelölt helyekre kerültek: a Tisza és a körtöltés vonalára és az Újszegedi Ligetre. A városban spontán módon csak az alsóvárosi Szabadság téri és a Mátyás téri focipályák és a rókusi Vértó környéke kerültek több esetben is feltüntetésre. Ezen túl a sporttelepek kerültek megjelölésre: a rókusi SZVSE pálya, a felsővárosi Vizitelep, az alsóvárosi Egyetemi Sportközpont. A mentális térképek a 6. mellékletben találhatóak.



22. kép Egy megkérdezett válasza

Értékelés

A vaktérképes, színskálás mentális térképezés alapján összességében elmondható, hogy a rekreációra és kulturális célokra is hasznosítható összefüggő zöld területek/zónák a Tisza vonalára és a Belvárosra, valamint az Újszegedi Ligetre koncentrálnak. A körutakon és a körtöltés gyűrűjén kívül élők mobilitásukban döntően centrálisan „befelé” kell, hogy irányuljanak, sűrűsödve a Belvárosi híd csomópontja felé. Ezzel szemben „kifelé”, a külső zöld körút irányába Alsóváros és Rókus kivételével nem állnak rendelkezésre nagy létszámú, kulturált kikapcsolódására alkalmas zónák Szegeden. A hiány miatt az ott élők lakóhelyüktől távoli körzetekben tudnak csak kikapcsolódni, aktivitási terükben „fölösleges” mobilitásra

kényszerülnek. Ez különösen szembeötlő a lechneri kis- és nagykörút között élők számára. Ez a környék teljes mértékben beépült, megszűntek a tágas, szabad, zöld rekreációs terek. Csupán, a mostanában divatos - parkokban kihelyezett workout kondipályák maradtak számukra közösség építő színtér gyanánt. A körtöltés esetében is emiatt tudtak csak egy szimbolikus csomópontot kiemelni a mentális térképezésbe befolyt személyek, a Zápor-tó környékét.

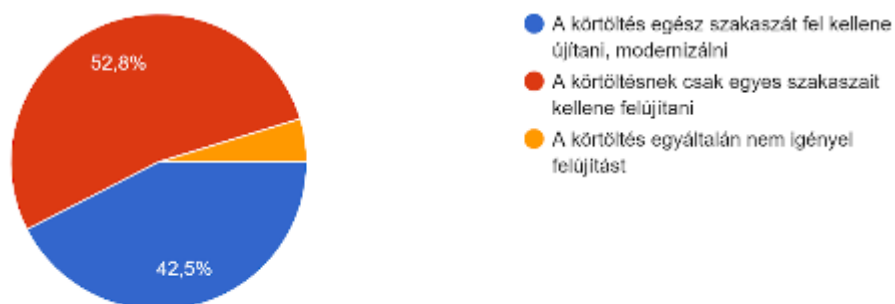
Kérdőív

Utolsó vizsgálati módszerként egy online kérdőívet készítettem. Az alábbi hipotéziseket állítottam fel, melyeket cáfolatát vagy megerősítését vártam a kérdőíves megkérdezéstől.

1. Feltételezem, hogy a lakosok is azt gondolják, hogy a töltés fejlesztést igényel, és egyes pontjain ezek kiemelten fontosak.
2. Feltételezem, hogy a körtöltés a város életében egy kevésbé frekvenciált hely, melyet a töltés fejlesztésével a város egyik potenciális kikapcsolódási helyévé lehetne alakítani.
3. Feltételezem, hogy a körtöltés általam meghatározott fejlesztési eszközei igazodnak a lakosság véleményéhez.

A kitöltők több, mint fele szerint a körtöltésnek csak bizonyos szakaszai szorulnak felújításra, több, mint 40%-uk szerint az egész körtöltést szükséges felújítani. Ezek alapján világosan látható, hogy a szegediek részéről mindenképp jelen van egy erős igény a körtöltés felújítására. Az első hipotézisem így alátámasztásra került.

Ön melyik állítással ért egyet?
106 válasz

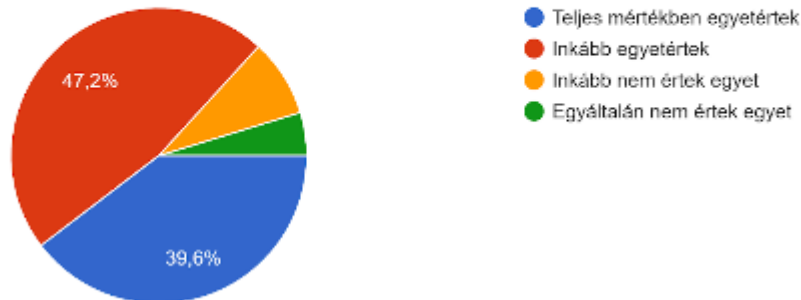


5. diagram Ön melyik állítással ért egyet?

A kérdőívből kiderült, hogy a válaszadók döntő többsége szerint a körtöltés kevés szerephez jut a város életében.

Egyetért Ön azzal a kijelentéssel, hogy ma a szegedi körtöltés kevés szerephez jut a város életében?

106 válasz

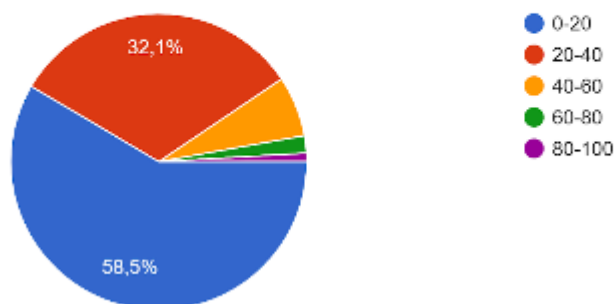


6. diagram Egyetért Ön azzal a kijelentéssel, hogy ma a szegedi körtöltés kevés szerephez jut a város életében?

A válaszadók 58,5%-a szerint Szeged lakosságának legfeljebb 20%-a használja napi rendszerességgel a körtöltést kikapcsolódásra.

Ön szerint a szegedi lakosság hány százaléka használja átlagosan naponta a töltést kikapcsolódásra?

106 válasz

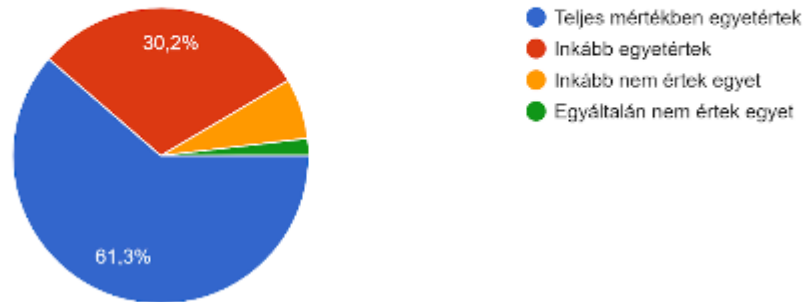


7. diagram Ön szerint a szegedi lakosság hány százaléka használja átlagosan naponta a töltést kikapcsolódásra?

A válaszadók több, mint 90%-a egyetért azzal a kijelentéssel, hogy az infrastrukturális fejlesztésekkel vonzóbbá tehető ez a térség a szegediek számára.

Egyetért Ön azzal, hogy a körtöltés infrastruktúrájának fejlesztésével vonzóbbá lehetne tenni az adott városrészt?

106 válasz



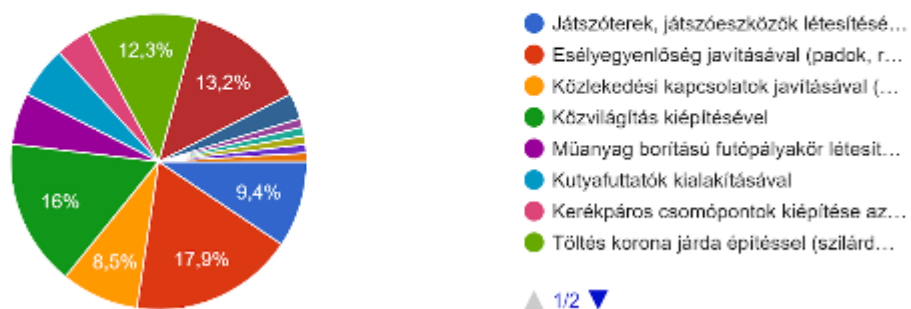
8. diagram: Egyetért Ön azzal, hogy a körtöltés infrastruktúrájának fejlesztésével vonzóbbá lehetne tenni az adott városrészt?

A kérdőívben megkérdeztem, hogy mi jut eszükbe elsőként a körtöltésről. A válaszokat összerendeztem és egy szófelhőt készítettem belőlük, melyen minél többször említettek egy szót, az annál nagyobb méretben került megjelenítésre (34. ábra). A legtöbb említés az árvízre és a védelemre érkezett, ezt követte a séta, a futás, a jó szavak. A szófelhőből látható, hogy a megkérdezettek többsége a körtöltéshez az elsődleges funkcióját kapcsolja. A másodlagos funkcióra, mint szabadidős tevékenységekre történő utalások is megjelennek, ugyanakkor látható, hogy még nem olyan nagymértékű ezeknek a lehetőségeknek az említése, mint az árvízé, vagy a védelemé.

válasz az egyéb opciókra, így a harmadik hipotézis is igazolásra került, miszerint az általam megfogalmazott fejlesztési ötletek összhangban vannak a szegediek igényeivel. A válaszok széttagoltságából arra a következtetésre jutottam, hogy az embereknek nagyon sok mindenre lenne igénye, így érdekesebb lenne ezen javaslatok közül minél többet megvalósítani annak érdekében, hogy a körtöltés nagyobb szerephez jusson a helyiek életében.

A körtöltés adta lehetőségek kihasználása céljából az alábbiakban javasolt fejlesztések közül melyik járulna hozzá Ön szerint a LEGJOBBAN ahhoz, hogy a körtöltés része legyen Szeged mindennapjainak?

106 válasz



9. diagram A körtöltés adta lehetőségek kihasználása céljából az alábbiakban javasolt fejlesztések közül melyik járulna hozzá Ön szerint a LEGJOBBAN ahhoz, hogy a körtöltés része legyen Szeged mindennapjainak?

5. A kutatások összegzése

A többféle módszertan alapján végzett kutatás egy teljesen komplex képet adott a töltés összképére nézve. Örülök annak, hogy sok ember érdeklődését sikerült felkeltenem a túrának köszönhetően. A 35 túrázó és további 12 lebonyolító is remélem jó élményként tekint a túrára. A Facebook eseményre visszaigazolást küldő 86 érdeklődő is valamilyen szinten tudomást szerzett a körtöltésről, és látták, hogy az nem feltétlen csak árvízvédelmi szempontból hasznosítható műszaki objektum, így ezzel is elértem a célt. Ezen kívül sikerült megismernem a túrán résztvevő emberek gondolatait, vélekedését a körtöltéssel kapcsolatban. A biciklitúra utáni mini kérdőívből az derült ki, hogy az emberek legkedvesebb helye a Zápor-tó, a kiépítettsége miatt. Ehhez kapcsolódóan a szófelhőből vizuálisan az jött ki, hogy a töltésre elsődlegesen ugyan árvízvédelmi szempontból tekintenek a városlakók, de a szerteágazó

szabadidős tevékenységek is kiemelt súllyal szerepelnek a virtuális képen. A mentális térképből a töltés városon betöltött fontosságára következtettem. Arra, hogy a lechneri két körút között, a jelentős volumenű beépítések miatt megszűntek a nagyméretű közösségi terek, melyek rekreációs, kulturális tevékenységekhez lennének köthetők. Így számukra is elérhetővé kell tenni a hozzáférést a most vizsgált töltés területekhez, hisz a várostestben elfoglalt köztes helyük miatt a körtöltés felé is mobilizálhatók lennének, ha lenne ott vonzó rekreációs és közösségi csomópont. Így a városmag felé történő mozgásuk iránya megfordítható lenne. Ezenkívül a kérdőívből, valamint a biciklitúrán elhangzott szóbeli vélemények alapján a töltés vonalas, tengely menti fejlesztésére igény mutatkozott. Ez eddig közlekedési komplexitása és ára miatt nem kapott prioritást. Ezen a témakörön túl a klímaváltozás kapcsán, Szeged zöld területei körében a körtöltés kiemelt szerepet kapott. A sorrendiséget illetően sokan a körtöltés infrastruktúrájához kapcsolódóan a közlekedési csomópontok fejlesztését tekintették a legsürgősebb fejlesztési feladatnak. Emellett a válaszadók az alapvető városi kiépítettséget, mint pl.: a közvilágítást, szilárd burkolat lerakását is fontosnak tartják.

Összességében a kutatás célkitűzéseit sikererült elérnem, az emberek véleményét megismertem, úgy érzem, hogy közelebb hoztam őket a töltés “projekthez”. Megtudtam, hogy mennyire használják vagy nem használják a töltést, megismertem a gondolataikat, a töltésről alkotott véleményüket, megfogalmazódtak a jövőbeli használati igények.

6. A körtöltés másképpen

A körtöltést sokféleképpen lehet értelmezni. Sokak számára fizikai akadályként, városrészeket lehatároló vonalként értelmezhető, másoknak klasszikus, biztonságot nyújtó árvízvédelmi létesítményt jelent. A körtöltés Szegeden szétterülése folytán - egy 140 éves idővonal mentén - a különböző fázisban épült körzeteket határolja el, a rajta kívüli és belüli zónákat választja el. A töltés melletti lakóövezetek polgárai mind-mind máshogy tekintenek a töltésre. A mentett oldali városrészek nem érzékelik a víz oldalon lévő problémákat. Számukra pusztán egy védelmi vonalat, “különleges helyet” jelent a töltés. A víz oldalon lakók ugyanakkor fizikai akadályként tekintenek rájuk. A Lynch által meghatározott elemek közül a határvonalak töltenek be ilyen szerepet. Elhatárolnak területeket egymástól, körzeteket osztanak szét. Lynch szerint a határvonalak többféle városon belüli egységek is lehetnek pl.: folyópartok, vasúti vágányok, forgalmas utak, stb. A körtöltéshez hasonló elválasztó egységek több más külföldi városban is megjelennek. Szeged, Bécshez és Párizshoz való hasonlósága kapcsán ezekben a

városokban is hasonló elválasztó jellegű területeket, létesítményeket, határvonalakat kerestem, melyek hasznosítását példaként tudom használni a körtöltés átmenetének megteremtésére. Ugyanílyen körtöltést ezekben a városokban nem találtam, de egyéb, a várost kettéosztó, határként megjelenő, újraértelmezett létesítményeket, mind Bécsben, mind Párizsban is találtam. (Lynch, 1960)

Bécs

Az osztrák főváros vízzel kapcsolatos problémája párhuzamba állítható Szegeddel. A Duna Bécs mellett egy igen rendezetlen szakaszon folyt le, mocsaras, lápos területet hagyva maga mögött. A bécsi folyószabályozás következtében egy mesterséges medret vágtak a Dunának, és a városmag mellett futó régi Duna-ágból egy csatornát alakítottak ki (arcanum.com, n.a.). Bécs példáján a Donau-Kanal is ugyanúgy a város közelében szeli a városrészeket, és ugyanolyan akadályt képez, mint a körtöltés. A Donau-Kanal infrastruktúrájának fejlesztésével a határvonal mára Bécs egyik legkedveltebb szabadidős övezetévé vált: éttermek, bárók, strandok szegélyezik a csatorna szinte teljes hosszát (visitingvienna.com, 2021). Mindkét oldalról szoros beépítés jellemzi, viszont itt felfedezésre került a csatorna adta új rekreációs helyek telepítésének a lehetősége. A két part hidakon kapcsolódik egymáshoz, és a gyalogos/kerékpáros forgalom a híd alatt fut, így egyik forgalom sem zavarja a másikat (culturetip.com, 2017). A csatorna 17 km-es hossza gyalogosan és kerékpárossal is bejárható, nincsenek megszakítások. Nagy részben az egész csatorna partot zöldterület fedi, ahol akár vadon élő állatokkal is találkozhatunk (visitingvienna.com, n.a.). Építészeti szempontból is kimagasló a csatorna. A bécsi szemétegető és a különleges Zaha Hadid lakóház is szegélyezi, melyek hangulata megérinti az arra járókat. A csatornát magas beton falak szegélyezik, ez a terület a street art-osok kezébe került. A csatorna legtöbb szakaszán az ő munkájukat láthatjuk. Évente egyszer egy Donaukanalra elnevezésű zenei fesztiválnak is helyet ad a csatorna. Ilyenkor különböző koncertek, hajó túrák, kirakodó vásárok, vízi vetélkedők gazdagítják a csatorna életét (visitingvienna.com, n.a.). A Donau-kanal nem egy határvonalként jelenik meg a Bécs életében, hanem egy összekötő elemként. Bécs egy jó példa arra, hogy a közlekedési infrastruktúra, valamint a zöld park kombinálása járható út.



27. kép Bécs, Csatorna part, Forrás: internetes oldal



28. kép Élet a csatorna partján, Forrás: internetes oldal

Párizs

Párizs 12. kerületének egyik elhagyatott magasvasútján (Promenade Plantée), a megszűnt forgalom következtében a világon először egy közparkot hoztak létre (en.parisinfo.com n.a.). 1969-ben a vasútvonal megszüntetése után évekig elhagyatott volt, csak a szemetet gyűjtötte. Végül az 1990-es években Jacques Vergely és Philippe Mathieux tervei alapján egy zöld sétálóúttá alakították át, egy városi oázis jött létre (en.parisinfo.com n.a.). Ezen építészeti alkotás létrejöttét egy mesterséges építmény újragondolása inspirálta, szemben a bécsi

megoldással. Az elhagyatott vasútvonalon kialakított park példáját más városokban is követték, például a New York városában található High Line építését is ezen konstrukció inspirálta (Mathieux, 2021).

A viadukt alatt ezzel egyidőben felélesztették a boltívek közeit. Kiállítótermek, galériák, kávézók, kézműves műhelyek működnek ma itt. Szeged is átvehetné ezt a példát, vendéglátó egységek települhetnének a töltés védelmi sávján kívülre, ahol a körtöltésen túrázók, sétálók megpihenhetnek, felfrissülhetnek.

A körtöltésen a város felett 10 m-rel vagyunk, de csak oldalról látunk zöldet, a közvetlen környezetünkben nem. Ezzel szemben Párizsban ugyanolyan magasan csak épületeket látunk és a közvetlen környezetükben van zöld. Különböző módon hat az emberre, ha a közvetlen környezetében lát csak zöldet, mintha csak távolról. A 4,5 km-es sétálóút egy szakasza egy nyílt közpark felett ível át, amely egykor forgalmas teherpályaudvar volt. Ezenkívül a zöldút utolsó szakasza egy aluljáróba torkollik, ahol különböző vízesésekkel találkozik a látogató. Érdekes élmény, hogy egyszer a város felett 10 m magasan sétálunk, majd egyszer csak egy aluljáróban találjuk magunkat (Mathieux, 2021). Érdekes módon egy szakaszon úgy ível az út, hogy az egy mellette álló épületet szinte kettévág (Brunton, 2017) .

Párizsban ezt a természet közeli útvonalat a lakosok szívesen veszik igénybe. Bicikliznek, sétálnak, vagy éppen futnak rajta a helyiek. Ezen a zöld körúton sétálva az ember teljesen elfeledkezhet arról, hogy éppen Párizsban van, hiszen nem érződik az a nyüzsgés, sürgés-forgás itt, ami a város más részében állandó (Rizhlaine, 2021). Ezen jellemvonás párhuzamba hozható a szegedi körtöltéssel, hiszen az emberek itt is szívesen használják azt arra, hogy egy kicsit kiszakadjanak a mindennapi nyüzsgésből és jó levegőn végezzenek szabadidős tevékenységeket.

A párizsi példán is látható, hogy egy régebben más funkcióban használt létesítmény képes átalakulni, új értelmezésben tovább működni. Nem szab gátat neki az, hogy régebben másra használták, az ember alkalmazkodik hozzá.



29. kép Párizs, Promenade Plantée, (felhagyott magas vasútvonal), Forrás: internetes oldal



30. kép A park belülről (sétatér), Forrás: internetes oldal

7. Megvalósíthatóság

Az általam meghatározott kutatási eredmények és fejlesztési lehetőségek tekintetében szükségesnek éreztem, hogy mindezt egy árvízvédelmi szakemberrel is megvitassam. Ezért kerestem egy vízügyi szakértőt, akivel telefonos interjút készítettem. Az interjú leírata megtalálható az 7. mellékletben.

Az interjúból többek között a körtöltés beépíthetőségére vonatkozóan kaptam információkat. A körtöltés és valamennyi árvízvédelmi védvonal átalakítására, fejlesztésére országos és helyi jogszabályi előírások vonatkoznak. Szeged Megyei Jogú Város Építési Szabályzata

(SZÉSZ) is rendelkezik a töltésen történő beavatkozásokra vonatkozóan. Ezekből a szabályozásokból azt tudnám kiemelni, hogy az árvízvédelmi gátak mellett 10 m-es védelmi sáv van védelmi tevékenységre kijelölve, így ezen sávon belül a beépítés nem engedélyezett. Viszont Szegeden több példát is találtam, amelyek kivételként szolgálhatnak, pl: Tarján és Makkosháza területén a gázos garázsteraszok mind a töltés oldalába kerültek beépítésre. Ezek építésére a korábbi szabályok vonatkoztak, hasonló építmények építését ma már nem engedélyezné a Hatóság. Ugyanez a helyzet Újszegeden a Közép-Kikötő soron is, ahol a töltés oldalába épültek a házak a töltés egyedi szelvény méretére történő hivatkozás mellett.

Az interjú során választ kaptam arra is, hogy a kutatás során a töltés lehetséges fejlesztési irányaira vonatkozó javaslatok közül melyek valósíthatók meg és melyek nem. A töltés koronán szilárd burkolat létrehozásának, közvilágítás létesítésének nem csak a töltés használók örülnének, hanem az esetleges árvízvédelmi munkálatokat is megkönnyítené. A víz oldalon tanösvény létesítése, padok, pihenők kialakítása nem ütközik jogszabályba.

Az aluljárók építésének és a töltés átvágásoknak - különösen a tervezés alatt álló Szeged-Szabadka tram-train nyomvonal kapcsán - a realitására vonatkozóan a szakértő kifejtette, hogy a tervezés szintjén már elkezdődött a gondolkodás egy olyan vasbeton műtárgy létesítésére, amely lehetővé tenné 2x1 sávon a közúti átvezetést, kiegészítve a kerékpáros, továbbiban a tram-train fejlesztés kapcsán a villamos vonal átvezetését is.

Ezeknek egyszerre kell a közúti, vasúti, árvízvédelmi előírásoknak is meg kell felelnie. Az építésnél át kell vágni a körtöltést, ekkor az esetleges szivárgást meg kell akadályozni. Olyan hosszirányú támfalat, alá pedig résfalat kell betonozni, ami a kellő árvízvédelmi biztonságot fenntartja. Az esetleges árvízvédelmi beavatkozásnál mobil árvízvédelmi fallal kell a vízbetörést megakadályozni.

8. Összegzés

Mit is jelentenek számunkra a töltéseink?

Védelmet, kikapcsolódást, sétát, futást, barátokat, csacsogást.....AKADÁLYT.

Akkor miért választ el?

A kutatásokból azt az eredményt szűrtem le, hogy a töltésről való gondolkodásnak van létjogosultsága. A Szegedet szegélyező védvonal városba való beintegrálását javasolt megoldani. Az alulról jövő kezdeményezés, a közös gondolkodás elindult, az emberek felfedezték a szomszédjukban már 142 éve meglévő zöld körutat. A körtöltés ilyen szempontból történő újraértelmezése lehetőséget adna Szegednek, hogy újra Bécshez és Párizshoz hasonlóan a mai modern városok egyik fontos elemét is magával hordozza: a zöld utat.

A töltés egyoldalú, félig nyitottsága egyenlőtlenséget okoz a használók körében. A körtöltést a környező lakótelepek mind különböző módon használják. A bent élők minden módot megragadnak a kihasználására, a külső részen lakók viszont egy szoros erdősáv és egy vastos téglaburkolat árnyékában élnek. Ma a külső városrészek teljesen el vannak szigetelve a körtöltés által a belvárostól, különböző átjárókon történő áthaladásra kényszerülnek, mind közúton, mind gyalogosan. Az átmenet, nyitottság létrehozásához különböző fejlesztések indokoltak, mind a töltés teljes szakaszán, mind egyes részein. Azt a célt kell elérnünk, hogy az emberek, közösségek, akik a töltésen kívül laknak ne egy határként, elválasztó vonalként gondoljanak a töltésre, hanem egy lehetőségként. Legyen számukra a körtöltés és környezete egy nyitott köztér, mely városrészeket köt össze, egy olyan hely, ahol kikapcsolódhatnak, a város felett 10 m-rel sétálhatnak, sportolhatnak. Egy 12 km hosszú zöldkörút legyen, amely teljes egészében bejárható, és választ ad a mai modern városok égető kérdésére. Hogyan jön be a természet a városba?



9. Mellékletek

1. számú melléklet: Mymaps

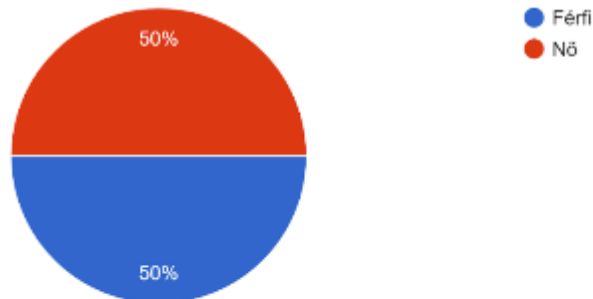
A térképen különböző színeket alkalmaztam. Kék színnel a töltés jelenlegi állapotát jelöltem, sárga színnel a lehetséges átjárókat, zöld színnel az általam érdekesnek talált természeti helyszíneket, narancssárgával a tömegközlekedési végállomásokat és jelentős csomópontokat. Ezenkívül lilával a már most is fejletten kialakuló infrastruktúra jelenlétét, piros színnel pedig a számomra felfedezett érdekes, figyelemre méltó pontokat jegyeztem fel.

A mymaps térképre az alábbi link mutat:

<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1gbf-tQp0L79UulUjFaSs279GThJEkwBl&ll=46.2799638921257%2C20.14059158792925&z=15>

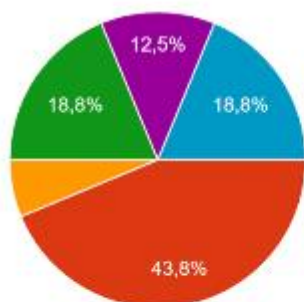
2. számú melléklet: A túra utáni mini kérdőívet kitöltők demográfiai adatai

Az Ön neme
16 válasz



Életkora

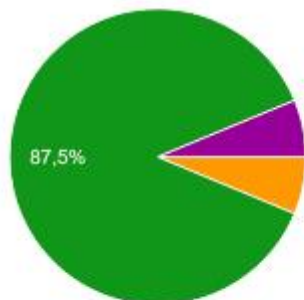
16 válasz



- 16-18 év
- 19-25 év
- 26-35 év
- 36-50 év
- 51-70 év
- 71 év fölötti

Mióta lakik Szegeden?

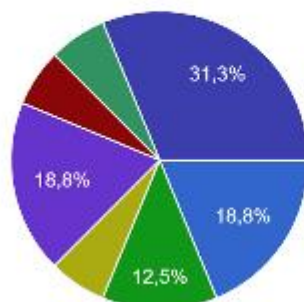
16 válasz



- Nemrég költöztem Szegedre
- 1-5 éve
- 6-10 éve
- Születésem óta
- Nem Szegeden lakom

Melyik városrészben lakik, amennyiben szegedi?

16 válasz

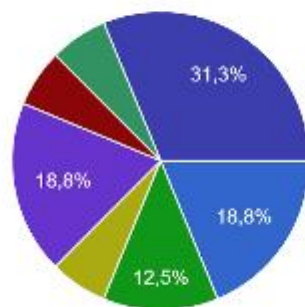


- Alsóváros
- Baktó
- Béketelep
- Belváros
- Felsőváros
- Gyálarét
- Kecskés István telep
- Kiskundorozsma

▲ 1/3 ▼

Melyik városrészben lakik, amennyiben szegedi?

16 válasz

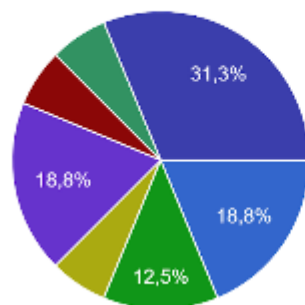


- Klebelsberg-telep
- Makkosház
- Móraváros
- Odessza
- Petőfi telep
- Rókus
- Szentmihály
- Szörög

▲ 2/3 ▼

Melyik városrészben lakik, amennyiben szegedi?

16 válasz



- Tápé
- Tarján
- Új Petőfitelep
- Újszeged

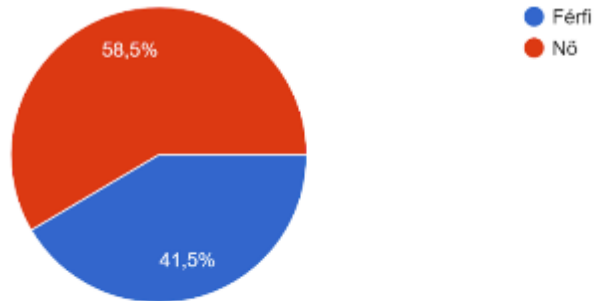
▲ 3/3 ▼

3. számú melléklet: A mentális térkép kutatásban résztvevőknek a demográfiai megoszlása

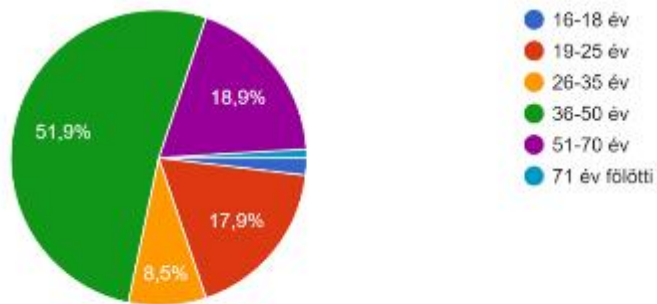
Név	Demográfia		Szegeden élt évek	Jelenlegi lakóhely
	Nem	Életkor		
Zoltán	férfi	54	54	Kiskundorozsma
Ferenc	férfi	59	58	Újszeged
Feri	férfi	57	30	Újszeged
József	férfi	63	47	Rókus
Kálmán	férfi	60	40	Petőfitelep
István	férfi	56	52	Alsóváros
András	férfi	62	57	Petőfitelep
Pisti	férfi	66	40	Petőfitelep
Zsuzsa	nő	52	52	Kiskundorozsma
Erzsébet	nő	69	69	Belváros

4. számú melléklet: A kérdőívet kitöltők demográfiai megoszlása

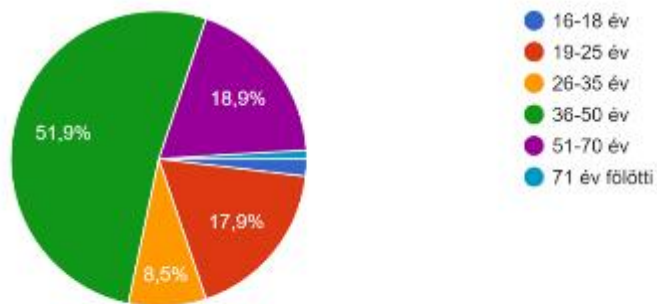
Az Ön neme
106 válasz



Életkora
106 válasz

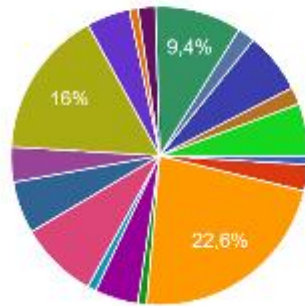


Életkora
106 válasz



Melyik városrészben lakik?

106 válasz

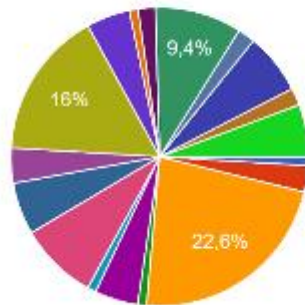


- Alsóváros
- Baktó
- Béketelep
- Belváros
- Felsőváros
- Gyálarét
- Kecskés István telep
- Kiskundorozsma

▲ 1/3 ▼

Melyik városrészben lakik?

106 válasz

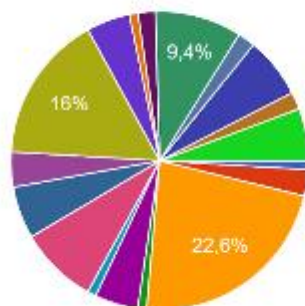


- Klebelsberg-telep
- Makkosház
- Móraváros
- Odessza
- Petőfi telep
- Rókus
- Szentmihály
- Szőreg

▲ 2/3 ▼

Melyik városrészben lakik?

106 válasz



- Tápé
- Tarján
- Új Pelőftelep
- Újszeged
- Nem lakom Szegeden
- Vadaspark lakópark

▲ 3/3 ▼

5. számú melléklet: A túra eseményei

A túra elején egy rövid ismertető előadást tartottam a körtöltés létrejöttéről, történelméről, múltjáról. Szót ejtettem a szegedi Nagyárvíztől, valamint az újjáépítési munkálatokról is. Ezen kívül a túra felépítéséről is beszéltem röviden és a különböző jelzésekről, melyeket a nagy tömeg irányváltoztatásra, megállítására vezettem be. A közlekedésbiztonsági gyors ismertető után el is kezdődött a túra. Egyvonalas sorban haladva szemlélkedésre alkalmas lassú tempóban kezdtük meg az utunkat.

Az első megállónk a Zápor tó volt. Itt a Maszk Egyesület Tarján Megálló közössége várt minket. A töltés lankás oldalában a bicikliről leszállva pokrócokra kísértek minket, és egy bemutatkozó előadást is meghallgathattunk tőlük. Ezután az elmondott információk alapján egy játékos kérdőívet osztottak ki, melyen az eddig elhangzott információt mérték. Ezután kulcstartókat, hűtőmágneseket, valamint prospektusokat kaptunk tőlük figyelemfelkeltés céljából. A Zápor tó partján eltöltött kellemes időt én is kihasználtam és próbáltam kérdegetni, megismerni az eljött résztvevőket. Érdeklődtem náluk, hogy ők miért jöttek el a túrára, őket is érdekli a körtöltés sorsa, ők mennyire használják a körtöltést? Érdekes válaszokat kaptam. Valaki napi szinte jár, kel a töltésen, sportolásra, futásra használja. Valakinek a gyerekkori emlékei kötődnek a töltéshez, az általános iskolában itt futottak, télen szánkóznak. Valaki úgy nyilatkozott a töltésről, hogy úgy választja meg a lakhelyét, hogy az mindig a töltésen belülre essen, ugyanis tart az árvíztől.

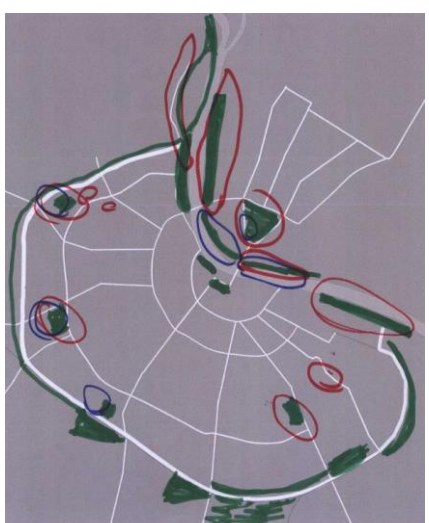
Az ütemtervet tartva továbbhaladtunk. A következő megállónk az Olajbányász téren volt a tarjáni 101-es épület előtt. Ide a József Attila sgt. melletti algyői bicikliútra rácsatlakozva, egy U kanyart megtéve könnyen eljuthattunk. Itt a tarjáni lakótelep történetéről, építéséről meséltem a résztvevőknek. Tóth Marcell Tarján lakótelepi történelmével kapcsolatos cikkei alapján nagyon sok érdekes történetet tudtam mesélni a résztvevőknek. Pl. hogyan működött a lakásvásárlás itt, mi történt a lerombolt telkek tulajdonosaival, milyen összetartó közösségek alakultak itt ki. Örömmre egy résztvevő felszólalt és elmondta saját emlékeit a Tarján lakótelepről. A 70-es években ebben az illető, ebben a hatalmas alagsor, földszint + 11.emelet magas épület zárószintjén lakott. Elmondása szerint olyan pletykák is terjengtek beköltözés előtt, hogy a környéken hogy ez az épület szállodának épült. Az Olajbányász térből, akkor még nem létezett szinte semmi, sártenger volt az egész környék. Viszont az Olajbányász téren van Szeged egyetlen gyalogos aluljárója, mely a Tarján 4 -es villamos végállomáshoz vezet. Ezen

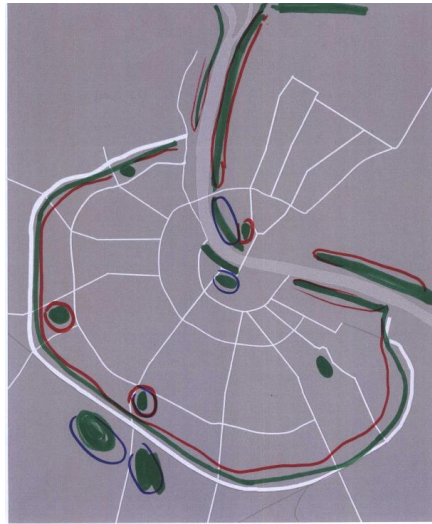
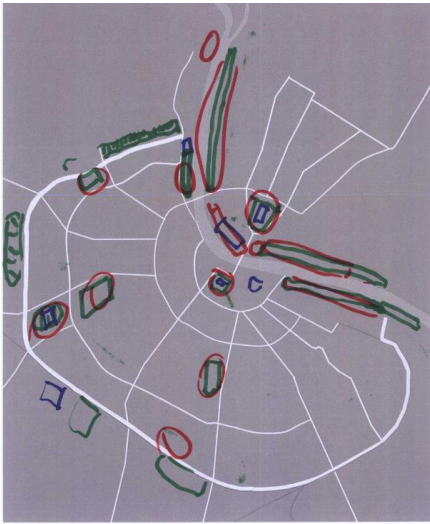
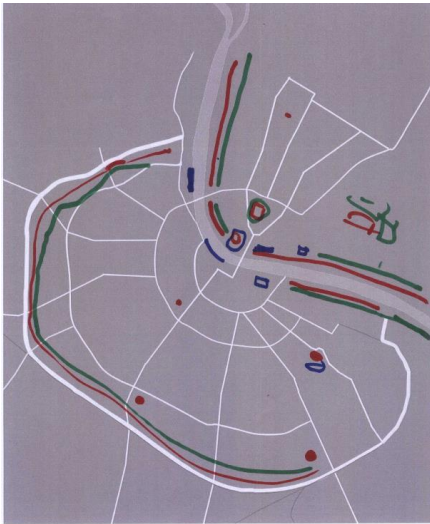
az átjárón keresztül folytattuk az utunkat, majd a korszerű bicikli úton visszajutottunk a töltéskoronára. Az újdonság, Fodor-telep kertvárosi látványa után újra visszatértünk a panelekhez. Itt Makkosházán a közösségi kertnél és a mellette lévő lépcsőnél várt minket a Csemete Egyesület. Itt szintén egy bemutatkozást és tevékenység ismertetőt hallhattunk meg az egyesület képviselőitől. Itt is kérdőívet tölthettek ki a túra résztvevői, valamint fafelismerő játékkal fűszerezték túránkat, ezenkívül ők is prospektusokat osztogattak. Ezután következett a túra egyik legveszélyesebb szakasza a Vértó-úti átjáró után az átkelés a vasúti síneken. Itt fokozott óvatossággal a lebonyolítók segítségével mindenki biciklijét sikeresen átemeltük a síneken. Ezután nem sokkal elérkeztünk a következő megállónkhoz, az árvízi betörés emlékműhöz. Itt részletesen ismertettem a szegedi nagyárvíz eseményeit, valamint a töltés elhelyezésének az elveiről is meséltem. Majd kitértem arra, hogy milyen közlekedési problémákat vet fel a töltés napjainkban Szeged életében, itt a vasút bővíthetősége, közúti közlekedési problémák, valamint a település részek közti átmenet kérdésére tértem ki. Az árvízi katasztrófa Móra idézete sokakat megérintett. Érdekes módon, hogy többen is odajöttek hozzám, hogy ők nem is körtöltés környékén laknak, és ezeket a problémákról nem is tudtak.

Tovább kerékpározva elérkeztünk az Izabella-hídhöz, a legforgalmasabb útkereszteződéshez. Itt a forgalom megállítása rendőri felügyelettel lehetett volna megoldani, ezért egy másik útvonalat választottam. Az Izabella-hídon lépcső maradt az egyedüli választás. Itt mindenki levitte egyesével a biciklijét, valamint a híd alatt átsétálva a szemközti lépcsőn újra felvitte. Itt sokat időztünk, mivel elég nagy létszámban közelkedtünk. Többen kifogásolták ezt az átkelési módot, de sajnos máshogy, csak még nagyobb kerülővel tudtuk volna megoldani az átjutást. Az ezt követő szakaszon nyugodt tempóban haladtunk, ekkor már a túra felén túl voltunk. A Móravárosi szakasz első fele a pihenésé volt. Ezután Kálvária sgt.-i átkelőnél az utolsó előtti állomáson a körtöltés melletti tömegközlekedésről, az átkelők minőségéről gyalogos és biciklis szempontból, valamint a Vadaspark Lakópark Tanösvényről beszéltem. A kis pihenő után folytattuk utunkat. Itt már bőven a túra felénél jártunk, ez volt az a szakasz, ahol egy kicsit szét szakadt a mezőny. A kisgyerekes családból az apróságok elfáradtak, több pihenőre volt szükségük. Emellett 2 db defekt is történt, de kerékpárszerelő lebonyolítónk erre gyorsan megoldást talált. Kicsit szétszakadt csapatnál a nagyszámú lebonyolító gárdánknak köszönhetően mindenhol maradt szervező. Mivel az ütemtervet tartanunk kellett az utolsó állomásukra is, így a megmaradt csapattal tovább indultunk. A lebonyolítók a helyenként szétszakadt túrázókat pedig szép lassan összeszedték és végül kisebb kisésekkel mindenki

megérkezett a Rendező pályaudvarra az utolsó állomásunkra. Itt a Vasúttörténeti Alapítvány kuratóriumi titkára fogadott minket és beszélt a Szeged 170 éves vasúti közlekedéséről. A város szélén, a MÁV Rendező pályaudvar járműjavítója üzemi terület, így nem sok ember járt már itt korábban. Csak eseti szervezéssel, vezetéssel lehet bejönni. Nagy József kuratóriumi titkár kis körbevezetést is tartott a pályaudvaron. Megnézhettük a mozdony forgatókorong berendezést, melyet a jelenlévők is kipróbálhattak. Ezután egy mozdony szervízépület bejárásán vehettünk részt, ahol testközeleből is megnézhettünk milyen járművek vannak rendszeresítve. Távolból pedig rápillanthattunk a most épülő tram-train remízre is. Nagyon jó hangulatban telt el ez az záró állomás. A résztvevők is sokat kérdeztek, ők is hozzászóltak a témához. Még egy 20 perces plusz időt is adtam a vasutas kollégának, annyira látszott az embereken hogy élvezik a szívből jövő előadását. Ezután étkeztünk a Rendező Pu. előtti gyalogos átkelőn, ahol szerencsénk volt, hiszen pont előttünk haladt el Budapesti IC és láthattuk elsuhanását. Ezután Alsóvároson tovább folytattuk az utunkat, de most már a töltés és a vasút mellett gépjármű forgalomra is alkalmas közúton. Itt kakcskaringózva megtekintettünk kettő vasúti töltés aluljárót az egykori Teherpályudvar mentén. Végül bekanyarodtunk a szegedi nagyállomás elé, - ami alföldi város tekintetében egyedülálló módon szintén - töltésre épült, ahol befejeztük a kerékpár túránkat. Összesen 4 óra alatt sikerült végig mennünk a töltés szinte teljes szakaszán, összesen 12 km-t tettünk meg. Sikerült minden számomra fontos állomáson felhívni a figyelmet a töltést érintő különböző tényekre, valamint a civil szervezetek/alapítványok állomásán is sikerült felkelteni a lakosság figyelmét. A nagyállomásról a szomszédos Csiga pékségbe átfáradva frissítővel vártak minket az ottani lebonyolítók. Ekkor egy QR kód segítségével a túra utáni kérdőív kitöltésére biztattam a megmaradt csapatot. Az induló 35 fős létszámból a túra végére 20-an maradtunk továbbá az állandó 12 fős lebonyolító gárda.

6. szám melléklet: Mentális térképek





7. számú melléklet: Interjú Sári Csabával, árvízvédelmi szakértővel

1. Mi a körtöltésről a véleménye árvízvédelmi szempontból? A mai korszerű árvízvédelmi technikákban, rendszerekben megállja a helyét, ez a 142 éves létesítmény?

Az 1879 körül épült létesítmény árvízvédelmi szempontból teljesen mértékben megfelelő állapotban van, mindez a folyamatos karbantartásnak köszönhetően. Minden, mai szempontoknak megfelelő állapotban van vele kapcsolatban. Földtöltéseket a mai napig használnak az árvízvédelmet érintően, árhullám elleni védelemben. Mivel csekély a fenntartási feladatok köthetőek hozzá és jól bevált

Nem korszerű technika, de bevált létesítmény a körtöltés az árvízvédelemben

2. A töltésépítés ma bevett szokás árvízvédelemben? Mennyire építenek külföldön töltéseket, körtöltéseket napjainkban?

Külföldön is bevett szokás az építése és napjainkban is. Magyarországon is épülnek új nyomvonalon töltések még ma is. Pl.: egy töltést árvízvédelmi szempontból arrébb kellett helyezni, mert lefolyási szempontból ideálisabb helyre került, mint az eredeti, mivel a XIX. században a birtokviszonyok határozták meg a helyét és nem a hidrológiai és lefolyási szempontok. A szegedi körtöltés egy másodrendű védelmi vonal, így csak akkor lenne szükség a használatára, ha egy elsőrendű védvonal átszakadna. Vannak viszont Magyarországon elsőrendű körtöltések is ahol a település nyílt ártéren helyezkedik el és védi őket az árhullámoktól. Pl.: Hódmezővásárhelyet is másodrendű védvonal veszi körül. (a kőfal is a vásárhelyi körtöltés része). Gyulán és számos kistelepülésen pl. Gyomaendrődön is épült hasonló létesítmény, értelemszerűen kisebb települést könnyebb körbevenni, mint a nagyobb kiterjedésűeket, mint Szegedet.

3.Szegedet mennyire fenyegeti ma az árvíz, valóban lehet félni a hátulról támadó víztől, hiszen a körtöltést megépítése óta nem érte víz?

Mióta megépült a körtöltés azóta nem érte árvízi terhelés. Ez a vízügyi ágazatban dolgozók érdeme. Az ezredfordulót követően voltak olyan időszakok, amikor a korábbi árvízszinteket meghaladóan tetőzött a Tisza Szegednél. Rendkívüli védekezésre volt szükség az Alsó-Tiszán, de ugyanúgy említhetnénk az 1970-es árvizet is amikor is nagyobb idő intervallumban kellett védekezni, mintegy 3 hónap időtartamban. 2006-ban is több hónapot terhelte a folyó a töltéseket. Ekkor közel 50 cm-rel lett magasabb a tetőzés, mint 1970-ben. A folyamatos árvízvédelmi fejlesztéseknek és a védekezésben résztvevők munkájának köszönhetően nem történt töltés szakadás a fővédvonalakon. A folyamatos fenntartási munkák elengedhetetlenek, hogy egy földmű a védképességét meg tudja őrizni. Szeged és a közeli algyői olajmező miatt az egyes árvízvédelmi szakaszok 100 ill. 1000 évente előforduló nagy méretű árvizekre vannak méretezve. A nagyon ritkán bekövetkező árvizek mellett a műtárgyak esetleges műszaki meghibásodása jelenthet gondot. Vagy egy szabotázs, emberi beavatkozás okozhat töltésszakadást. A körtöltés elég nagy szelvénymérettel rendelkezik közel hasonló az árvízi gátakéhoz. Építési magasságában nem éri el az elsőrendűét. De nem is ez a feladata, mert ha egy elsőrendűn átszakad a gát, akkor értelemszerűen szétterül egy több száz km² –nyi területen. Így a víz magasság a nem lehet olyan magas mintha a főmederben vagy a hullámtérben kialakul.

4.Mit kell megtenni a töltés védelme érdekében? Mik az árvízvédelem szempontjából fontos részei, melyeket kell gondozni?

Mind a töltést, mind a gyepfelülettel rendelkező részt (rézsut, töltés koronát) a jogszabályok szerint előírt módon kell karbantartani. Az évi legalább két alkalommal történő kaszálás, ami a gyommentesítésre is vonatkozik a töltés mindkét oldalára. A védősávok a töltéstől 10 m-es távolságra terjednek ki. Ezen kívül a töltés koronán a hosszanti közlekedésből fakadó nyomvályusodást kell gréderezéssel (munkagéppel) helyreállítani. A körtöltést számos helyen nyomócső keresztezi, ezeket a kezelőknek olyan állapotban kell tartania, hogy ne korrodáljon, ne jelentsen veszélyt magára a töltéstartestre. Az árvízvédelmi szempontból ezek a műtárgyak

elzáró szerkezettel rendelkeznek. Annak érdekében, hogy a védekezés során a mentett oldalra ne jusson át a víz.

5.Mivel a körtöltést 142 éve nem érte víz, így napjainkban lazább szabályok vonatkozhatnak az alakíthatóságára?

A szabályokon nem lehet jelentős mértékben enyhíteni, mert bármikor bekövetkezhet havária. Akkor az árvízvédelmi beavatkozásoknak helyt kell adni.

6.Milyen építési szabályok vonatkoznak a körtöltésre? A mellette, rajta, keresztül történő a beépítést mi korlátozza? Mi a megengedett?

A szegedi körtöltésre vonatkozóan elsősorban Szeged Város Építési Szabályzat határozza meg. A 19/2015-ös Önkormányzati Rendelet szerint a töltéstenben gyakorlatilag nem lehet semmilyen beavatkozást végezni. A 10-10 m-es védősávon belül engedélyeztetni kell minden beavatkozást a töltés tulajdonosával, Szeged városával, mind az árvízvédelem szempontjából szakhatóságként bevont Vízügyi Igazgatósággal, aki a árvízvízkár szakmai elhárításáért felelnek. A rajta történő átvezetések pedig külön jogszabály taglalja a 147/2010-es Kormány Rendelet.

7.A körtöltésből egy zöld körút létrehozásához érdekében járdaépítés, rekortán pálya kialakítás, a töltés melletti erdőben tanösvényt létrehozás, közvilágítást létesítés egy esetleges árvízi védekezés útjában állnának?

A töltéskoronán minimális a burkolt felület. A szilárd burkolat kialakítása árvízvédelmi szempontból is előnyös lehet, mert a védekezésben résztvevők közlekedését segíti. A töltés mellett tanösvény is létrehozható, mert semmilyen jelentősebb építményt nem jelent egy pihenő vagy egy pad telepítése nem akadályozza az árvízvédelmi védekezést. A közvilágítást illetően más kérdés, mert a jogszabálynak megfelelően a töltésen hosszirányban hírközlő, távközlési

kábelen kívül nem lehet. Azonban a helyi adottságoknak megfelelően ezt felül lehetne vizsgálni. Mivel a körtöltés frekventált és a várost övezi körbe így egyes szakaszokon meg lehetne nézni, hogy a töltés az egyes szakaszokon milyen szelvénymérettel rendelkezik. Lehetne mérlegelni egy –egy kandeláber elhelyezését ill. annak földalatti tápkábelének elvezetését.

Újszegeden a város ráépült a fővédvonalra. Az épületek miatt a város kénytelen volt közvilágítást kiépíteni. Az Alsó- ill a Közép- Kikötősort egyedi területként kell kezelni. Ott a töltés nagyobb szelvénymérettel rendelkezik, nagyobb a talpszélessége a víz és a mentett oldal között. Ennek megfelelően van hivatalosan közúti járműforgalom ráengedve. Máshol viszont tiltva van, és töltéshasználati engedélyhez van kötve a járműforgalom.

8.Mennyire lehet a töltés oldalába építkezni? Újszegeden a Közép-Kikötő soron a házak oldala a töltésre épült rá, és Tarjánban, Makkosházán is garázsok a töltés oldalába benyúlóan épültek, ez miért történhetett meg? Ma is elképzelhető hasonló beépítés?

Újszegeden az építési szabályzat helyenként egyedi megoldásokat eredményezett. A korábbi építkezések, az akár 80 évvel ezelőttiek alapján ma már nem lehetne engedélyezni azokat. A körtöltésben lévő garázssorok valaki által engedélyeztetve lettek. Türt állapotként fennmaradtak (nem lettek elbontva), de hasonló már nem épülhet többé. A 10 m-es védősáv a védekezés elsődleges színtere ide kisebb építményeket sem szabad létesíteni. A víz oldalon az esetleges vízi szállítást akadályozná, a mentett oldalon pedig az árvízi jelenségek elleni védekezést akadályozná. Már a kutya futtató, a játszótér is akadályozná a védekezést. Kizárólag gyepművelés tartható fent.

9.A szegedi vasúti átkelő okozta dugók enyhítésére a töltés alakítható? Aluljárók építése kivitelezhető? A Szeged-Szabadka közötti tramtrain vonalat Kecskésnél tervezik bevezetni Szegedre, de ehhez át kell vágni a töltést. Ebbe a projektbe az ATIVIZIG-nek mekkora beleszólása van? Az átvágással is biztosíthatóak az árvízvédelmi szempontok?

Eddig nem volt rá példa. A Szabadkai útnál 3 vasúti vonal összefutása akadályozza a körtöltésen való átjutást, ami rendkívüli fennakadást jelent. Kecskés telepnél elsődlegesen a

közúti forgalom átvezetése a probléma jelenleg. Ehhez kapcsolódóan az aluljáró építés a közúti forgalomnak kedvezne. Tervezés szintjén már elkezdődött a gondolkodás egy olyan vasbeton műtárgy létesítésére, amely lehetővé tenné 2x1 sávon a közúti átvezetést kiegészítve a kerekpáros tovább a tram-train fejlesztés kapcsán a villamos vonal átvezetését is. Ennek egyszerre kell a közúti, vasúti, árvízvédelmi előírásoknak is megfelelnie. Az építésnél át kell vágni a körtöltést, ekkor az esetleges szivárgást meg kell akadályozni. Olyan hosszirányú támfalat alá pedig részalat kell betonozni, ami a kellő árvízvédelmi biztonságot fenn tartja. Az esetleges árvízvédelmi beavatkozásnál mobil árvízvédelmi fallal kell a vízbetörést megakadályozni.

10. Ha Kecskésnél lehetséges a töltés átvágása, akkor a többi vasúti átkelőnél is kivitelezhető az aluljáró?

Elméletileg lehetséges, de a helyi adottságokat meg kell vizsgálni

11. A körtöltésen a hosszirányban történő gyalogos/kerékpáros megszakításmentes közlekedés kivitelezéséhez az autóforgalom elvezetése aluljárókon, felüljárókon is kivitelezhető lenne?

Ez komoly beavatkozást igényel. A védképesség semmiképp sem csökkenhet. Az adott csomópontot vizsgálni kell, hogy pl. egy gyalogos felüljárónál a töltést testet „hízlani” kell –e? A jogszabályokat is meg kell vizsgálni, mert jelenleg erre nincs példa. A közúti és gyalogos forgalom eltérő szintben történő keresztezése felüljárók által Szeged városa által nem preferált, mivel nehéz tájba illeszteni. Ez a Szabadkai úti átvezetésnél is elvetésre került.

10. Forrásjegyzék

(Balázs, 2003) Balázs Imre (2003): Béketelep története, Bába és Társai, Szeged

(Baranyai és szerzőtársai, 1991) Baranyai Zsolt és szerzőtársai (1991): Szeged története 3/1, Somogyi Könyvtár Szeged, Szeged, Szerk.: Gaál Endre

(Blazovich, 2005) Blazovich László (2005): Szeged rövid története, Csongrád Megyei Levéltár, Szeged

(Cziklay, 1879) Cziklay Lajos (1879): A király Szegeden, Budapest, 1879. március 18.

(Dáni, 1879) Dáni Ferenc (1879): Szegedi közgyűlés jegyzőkönyve, 1879. március 18., Szeged

(Dr. Vágás, 2004a) Dr. Vágás István (2004a): A Szeged városát 1879-ben romba döntő árvíz, A szegedi nagyárvíz és újjáépítés, Budapest-Szeged, Vízügyi Múzeum és Könyvgyűjtemény, Budapest és a Móra Ferenc Múzeum, Szeged, Szerk.: Kaján Imre és Zombori István

(Dr. Vágás, 2004b) Dr. Vágás István (2004b): Szeged és az újjáépítés, A szegedi nagyárvíz és újjáépítés, Budapest-Szeged, Vízügyi Múzeum és Könyvgyűjtemény, Budapest és a Móra Ferenc Múzeum, Szeged, Szerk.: Kaján Imre és Zombori István

(Hergár, 1941) Hergár Viktor (1941): Magyar Építőművészet, 40. évfolyam

(Károlyi, 1969) Károlyi Zsigmond (1969): A szegedi árvíz 1879., 57. oldal, Marczell Ferenc, Budapest

(Koren, 1934, 95. o.) Koren Emil: A vasúti-, vízi- és légi-forgalom kérdései, Szeged városépítési problémái, 95. oldal, Szeged, Magyar Mérnök és Építész Egylet Szegedi Osztálya és a Szegedi Alföldkutató Bizottság, Szerk.: Dr. Pálffy-Budinszky Endre és Hergár Viktor, 1934

(Lynch, 1960) Kevin Lynch (1960): The Image of the City, Massachusetts Institute of Technology, USA

(Markos, 2018) Markos Gyöngyi (2018): Városrész született: Szeged Kecskés István-telep, A Nagy Háború hatása a mindennapok kultúrájának változására, 35. szám

(Meggyesi, 2000, IX) Dr. Meggyesi Tamás (2000): Szeged újjáépítése, Előszó, IX, Csongrád Megyei Urbanisztikai Egyesület, Szeged

(Mikszáth, 1879, 225. szám) Mikszáth Kálmán (1879): A terv, Szegedi Napló, 225. szám

(Nagy, 2008), Nagy István és szerzőtársai (2008): 100 éves a szegedi villamos, Szegedi Egyetemi Kiadó, Szeged

(Pálffy-Budinszky, 1934, 159.o) Pálffy-Budinszky Endre dr. (1934): Szabadterületek és zöldterületek, Szeged városépítési problémái, 159. oldal, Magyar Mérnök és Építész Egylet Szegedi Osztálya és a Szegedi Alföldkutató Bizottság, Szeged, Szerk.: Dr, Pálffy-Budinszky Endre és Hergár Viktor

(Stübben, 1887) Josef Stübben (1887): Der Wiederaufbau der Stadt Szegedin, Deutsche Bauzeitung, I.

(Újvári, 2007) Újvári Edit (2007): Szeged-Klebensberg-Telep Története, A Klebensberg-telepi Polgári kör, Szeged

(Veress, 1934, 8.o.) Veress Gábor dr. (1934): Városrendezési terv és városfejlesztési program, 8. oldal, Szeged városépítési problémái, Magyar Mérnök és Építész Egylet Szegedi Osztálya és a Szegedi Alföldkutató Bizottság, Szerk.: Dr, Pálffy-Budinszky Endre és Hergár Viktor, Szeged

(Zombori, 2004a) Zombori István (2004a): Az 1879. évi árvíz, A szegedi nagyárvíz és újjáépítés, Budapest-Szeged, Vízügyi Múzeum és Könyvgyűjtemény, Budapest és a Móra Ferenc Múzeum, Szeged, Szerk.: Kaján Imre és Zombori István

(Zombori, 2004b) Zombori István (2004b): A város újjáépítése, A szegedi nagyárvíz és újjáépítés, Budapest-Szeged, Vízügyi Múzeum és Könyvgyűjtemény, Budapest és a Móra Ferenc Múzeum, Szeged, Szerk.: Kaján Imre és Zombori István

Internetes források:

(arcanum.com, n.a.) arcanum.com (n.a.): A Duna, mint vízi út.
<https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/OMMonarchia-az-osztrak-magyar-monarchia-irasban-es-kepben-1/bece-607/bece-kozgazdasagi-elete-exner-vilmos-ferencz-grimburg-rudolf-hecke-v-es-sax-mano-kozremukodesevel-szerkesztette-neumann-spallart-x-f-forditotta-826/a-duna-mint-vizi-ut-898> Utolsó letöltés dátuma: 2021.11.01.

(Brunton, 2017) Brunton, John (2017): A magical, green walk along Paris's Promenade Plantée
https://www.theguardian.com/travel/2017/jun/07/paris-promenade-plantee-free-elevated-park-walkway-bastille-bois-de-vincennes?fbclid=IwAR3Cb99ouPGLSY275iC_MVeK1rUq8q8QoIH2RiW8xDrUCqO_p3_Yh2YDjCo Utolsó letöltés dátuma: 2021.11.01.

(culturetrip.com, 2017) culturetrip.com (2017): How to Spend an Afternoon Along the Donaukanal, Vienna <https://theculturetrip.com/europe/austria/articles/how-to-spend-an-afternoon-along-the-donaukanal-vienna/> Utolsó letöltés dátuma: 2021.11.01.

(en.parisinfo.com n.a.) en.parisinfo.com (n.a.): Coulée verte René-Dumont https://en.parisinfo.com/paris-museum-monument/71237/Coulee-verte-Rene-Dumont?fbclid=IwAR1mvxS_XZTBTfLeI70VFTHipFw_WyUEdDd8eNbo6TJYObjMC8Bft1zWX7A Utolsó letöltés dátuma: 2021.11.01.

(Karancsi zoltán és szerző társai, 2015) Karancsi zoltán és szerző társai (2015): A városi parkok és szerepük az idegenforgalomban Szeged példáján http://www.jgypk.hu/tanszek/foldrajz/files/V_rosi_parkok.pdf Utolsó letöltés dátuma: 2021.11.01.

(Mathieux, 2021) Mathieux, Philippe (2021): Promenade Plantée <http://architectuul.com/architecture/promenade-plantee?fbclid=IwAR12cQu4rjYtsQaigl0WPfXuptMbu6dHH87R8vswUnu6j9kRrTRwjFj2a58> Utolsó letöltés dátuma: 2021.11.01.

(Rizhlaine, 2021) Rizhlaine, F. (2021): The Coulée Verte, A Verdant Walk In Paris <https://www.sortiraparis.com/arts-culture/walks/articles/248008-the-coulee-verte-a-verdant-walk-in-paris/lang/en> Utolsó letöltés dátuma: 2021.11.01.

(visitingvienna.com, 2021) visitingvienna.com (2021): The Donaukanal <https://www.visitingvienna.com/entertainment/donaukanal/> Utolsó letöltés dátuma: 2021.11.01.

11. Kép- és ábra jegyzék

nyitókép, Körtöltés, Zápor-tói szakasz, saját kép

1. Töltéshasználó, saját kép
2. A töltés nyomvonala, saját kép
3. Szeged víz alatt. Templom tér, Szeged küzdelme az ár- és belvizek ellen 1879-ig, Baranyi és szerző társai, Szeged története 3/1, 1991
4. A tiszai kiöntés területe Szeged környékén 1879. március 12-én, Szeged küzdelme az ár- és belvizek ellen 1879-ig, Baranyi és szerző társai, Szeged története 3/1, 1991
5. Szeged szabad királyi város átnézeti térképe 1889-ben, Várossy Ferenc, 1889, <https://dea.lib.unideb.hu/dea/handle/2437/100379>
6. A körtöltés téglarézsűjének építése 1906—1908, Szeged újjáépítése, a modern városkép kialakulása, az urbanizációs fejlődés, Baranyi és szerző társai, Szeged története 3/1, 1991
7. A körtöltés ma, saját kép
8. Szeged város kötöttpályás tömegközlekedési eszközeinek végállomásai, <https://www.google.com/maps>
9. Street art a körtöltésen, saját kép
10. Zápor-tónál olvasó ember, Ritoók Mihály Benedek fényképe
11. Tarján-101-es épület, saját kép
12. Lencsés-tó és környéke
13. Szent Gellért Fórum a vasút szintjéről nézve, saját kép
14. Korszerű, akadálymentes bicikliút a töltéskoronára, saját kép
15. A körtöltés, mint elválasztó vonal Tarján villamos végállomásánál, saját kép
16. A bicikli túra Facebook esemény plakátja, saját szerkesztésű kép
17. A biciklitúra programajánlója, forrás internetes oldal: <https://www.delmagyar.hu/>
18. A biciklitúra programajánlója, Délmagyarország, 111/221, 2021. szeptember 23., 4. oldal
19. A túra útvonala, saját szerkesztésű kép

20. A túrán készült képek, Tényi Anna képe

21. A túrán készült képek, Tényi Anna képe

22. A túrán készült képek, Tényi Anna képe

23. A túrán készült képek, Tényi Anna képe

1. Diagram: Milyen gyakran halad át/sétál/pihen a töltésen?, saját felmérés

2. Diagram: A túrának sikerült-e felkeltenie az érdeklődését a töltés későbbi használata iránt?

3. Diagram: A túra melyik része tetszett Önnek a legjobban?, saját felmérés

4. Diagram: A túra melyik állomása tetszett Önnek a legjobban, melyik állomáson érezte a legjobban magát?, saját felmérés

24. Az alábbi vaktérképre kellett rajzolniuk az alanyoknak, saját szerkesztésű kép

25. Egy megkérdezett válasza, saját felmérés

5. Diagram: Ön melyik állítással ért egyet?, saját felmérés

6. Diagram: Egyetért Ön azzal a kijelentéssel, hogy ma a szegedi körtöltés kevés szerephez jut a város életében?, saját felmérés

7. Diagram: Ön szerint a szegedi lakosság hány százaléka használja átlagosan naponta a töltést kikapcsolódásra?, saját felmérés

8. Diagram: Egyetért Ön azzal, hogy a körtöltés infrastruktúrájának fejlesztésével vonzóbbá lehetne tenni az adott városrészt?, saját felmérés

26. Szófelhő, saját felmérés

9. Diagram: A körtöltés adta lehetőségek kihasználása céljából az alábbiakban javasolt fejlesztések közül melyik járulna hozzá Ön szerint a LEGJOBBAN ahhoz, hogy a körtöltés része legyen Szeged mindennapjainak?

27. kép Bécs, Csatorna part, forrás: internetes oldal

<https://www.1000things.at/blog/den-donaukanal-kulinarisch-erkunden/>

28. kép Élet a csatorna partján, forrás: internetes oldal

<https://www.visitingvienna.com/entertainment/donaukanal/>

29. kép Párizs, Promenade Plantée, forrás: internetes oldal

<https://gardentravelhub.com/promenading-high-among-the-plants-in-paris/>

30. kép A park belülről, forrás: internetes oldal

<https://www.theguardian.com/travel/2017/jun/07/paris-promenade-plantee-free-elevated-park-walkway-bastille-bois-de-vincennes>

31. zárókép, saját kép