

Egy párbeszéd kezdete?

dr. Rigó Mihály
okl. erdőmérnök
okl. építőmérnök
ny. mérnök

A www.mernokkapu honlapon megjelent a „Szemben Vedres elveivel” című írásom. Megtalálható itt:

http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Szemben_Vedres_elveivel.pdf

Ugyanezt közreadta Szeged város kulturális havi lapja a Szeged is, a 2015. szeptemberi számában.

Dolgozatomra a Szeged 2015. decemberi számában két szegedi vízügyi igazgató úr reagált, véleményének közreadásával. Köszönöm most is mindkettőjük munkáját!

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Dr. Kováts Gábor úr, a korábbi vízügyi igazgató véleménye, melynek címe: „A suszter és a kaptafa Vásárhelyi Pál védelmében”:

„A suszter és a kaptafa

A város folyóirata, a Szeged, 2015. szeptemberi számában a 250 éve született Vedres István életéről, pályájáról, munkásságáról emlékezik meg magas színvonalon és igényesen. Van azonban egy magyar mondás, melyet a címben idéztem, ami semmiképp nem jelenti azt, hogy a suszter nem lehet kiváló a saját szakmájában, azonban ha más szakmákról mond véleményt, nem árt, ha tájékozódik és konzultál másokkal. Rigó Mihály kiváló szakíró, például a korábban megírt: A híd hiányos város címet viselő dolgozata nagyon fontos kérdéseket vet fel, érvelése meggyőző és színvonalas. A Szeged folyóiratban azonban nem csak Vedresről ír, hanem ennek kapcsán minősíti Vásárhelyi Pált, sőt a Szeged belvárosi rakpart legújabb felújítását is. Ez utóbbiról, ha akar, a tervezője és a beruházást vezénylő ATI-VIZIG igazgatója fog nyilatkozni, azt azonban le kell szögezni, hogy a rakpart felújítása akár tetszik, akár nem, a város biztonsága szempontjából nagyon fontos volt, és minden további városi fejlesztést meg kellett előzzön.

És most térjünk vissza Vásárhelyi Pálhoz. Vásárhelyi Pál a XIX. század első felének legnagyobb magyar vízimérnöke, nem csak a Tisza szabályozással, de mint ez Ágoston István könyvében olvasható, az Al-Duna rendezésével vagy éppen a Lánchíd építésének előkészítésével is beírta magát a magyar vízügyi történelembe. A tiszai szabályozás tervét nem véletlenül nevezik a mai napig a második Honfoglalásnak és az Új-Vásárhelyi Tervnek nevezett mai program nem egyebet tesz, mint továbbfejleszti a Vásárhelyi koncepciót, arra alapoz, és nem elveti azt. A XXI. században természetesen más kritériumok alapján terveznénk meg a Tisza szabályozását, hiszen a Vásárhelyi-féle koncepció elkészítése óta sok minden megváltozott, többek között a gazdasági-politikai helyzet a Kárpát-medencében, vagy éppen felértékelődtek a vizes élőhelyek, általában a

környezetvédelem és vízgazdálkodás összefüggései. 2015-ben azonban az 1800-as évek első felében készült tervet csak az akkori feltételek szerint szabad szemlélni, és nem a mai tudásunk és igényeink szerint. Ezt senki nem felejtetheti el, az sem, aki a kérdésben szakember, pláne az nem, aki alapvetően nem vízgazdálkodó. A szerzőnek nem a jó szándékát vitatom, csak azt kifogásolom, hogy tanulmánya megírásakor a kérdésben jobban elmélyedt szakemberekkel nem konzultált. Javaslom az újság szerkesztőinek és a cikk szerzőjének, hogy a kérdésben konzultáljon azzal az emberrel, aki a tiszai árvízvédelem ma élő legjobb szakértője, és véletlenül éppen szegedi. Ő dr. Vágás István akadémikus, a műszaki tudomány doktora. Vásárhelyi Pált a maga korában is bírálták, de 1905-ben, amikor a kor vízügyi szakemberei a Tisza szabályozást befejezettnek nyilvánították, leírták, hogy többféle elképzelés látott napvilágot a Tisza szabályozására, de a kor feltételeinek, amelyik gabonatermő területek biztonságos megteremtését, valamint a vízi közlekedés és a szárazföldi közlekedés vízügyi feltételeinek biztosítását követelte meg, a Vásárhelyi koncepció felelt meg legjobban. A kivitelezés részleteinek kidolgozása és végrehajtása azonban nem adatott meg Vásárhelyi Pálnak, idő előtt bekövetkezett halála miatt, mely épp az általa megtervezett tiszai szabályozási koncepció vitája kapcsán a nemtelen támadások következtében történt meg. Így aztán Vásárhelyi Pálnak nem volt módja az általa elképzelt program végrehajtását irányítani, melynek kapcsán bizonyosan finomodottak volna az elképzelései, és minden erejével figyelt volna a szabályozás végrehajtásának helyes sorrendjére, melyek gazdasági és egyéb érdekek miatt nem mindig volt kifogástalanok. Fentiekre tekintettel Vásárhelyi Pálról a ma élő magyarság csak a legnagyobb tisztelettel nyilatkozhat.

dr. Kováts Gábor

nyugalmazott vízügy igazgató, vízgazdálkodási szakértő”

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

dr. Kozák Péter PhD, a mai szegedi vízügyi igazgató úr írása:

„Nem kikerülni – szembeszállni!

HOZZÁSZÓLÁS RIGÓ MIHÁLY ÍRÁSÁHOZ

Szeged a Város folyóirata 27. évfolyam 2015 szeptemberében Rigó Mihály által „Kikerülni vagy szembe szállni? – Vitában Vedres elvei alcímen közölt cikkével kapcsolatban szükségesnek érzem, hogy a város árvízi biztonságát is érintő megállapításokkal kapcsolatban véleményt alkossak.

Rigó Mihály által jegyzett cikk a szerző által már korábban több alkalommal, több fórum irányába továbbított elképzelés bemutatására valósítja meg. Ezen törekvése egyértelműen pozitív, hiszen a mérnöki munka, a mérnöki alkotás természetes velejárója a sokféle szempontú megközelítés alkalmazása volt. Azonban ahhoz, hogy egy javaslat értékesé váljon elengedhetetlen, hogy az konstruktív módon valósuljon meg. Tisztelve a véleményalkotás szabadságát, nélkülözhetetlen a véleményalkotáshoz a megfelelő szakterületi ismeretek tárgyi ismerete, a kellő szakmai gyakorlat az ismeretek gyakorlati alkalmazására. A mérnöki pálya számos szakterülettel rendelkezik, melyek

azonos fizikai alapokból fejlődtek ki. Napjainkra az egyes szakterületek már csak „nevükben” közösek, mint mérnöki tudományok. Rendkívüli módon specializálódtak és mindegyikük önálló szakmaként funkcionál. Még a hagyományos „vízügyi” szakterületek, mint a belterületi és külterületi vízügyi feladatok is egymástól jelentős mértékben különböznek. Ahhoz, hogy egy mérnöki szakterület érintő alkotásról, vagy akár egy egész országot érintő, annak fejlődését meghatározó beavatkozásokról hitelesen véleményt alkothassunk, nem nélkülözhetők a szakterületi alapismeretek. Rigó Mihály ezen ismeretek nélkül fogalmazott meg cikkében véleményt a Vásárhely Pál által megtervezett Tisza-völgyi szabályozásról, illetve valótlan állításokat közöl a közelmúltban megvalósult Szeged belterületi árvízvédelmi fejlesztésről. Megállapításait a minimálisan elvárható szakterületi ismeretek nélkül nyilvánítja ki oly módon, ami az olvasót, Szeged város lakosságát félrevezeti. A cikkben szereplő megállapításai becsmérlik a beruházás előkészítésében és megvalósításában részt vevő nagy tapasztalattal és kiemelkedő terület ismerettel rendelkező vízügyi mérnököket, melyet mint az Alsó-Tisza vidéki Vízügyi Igazgatóság vezetője méltatlannal tartok. A megvalósult beruházást illető hamis megállapítása megkérdőjelezi Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzat hivatali szakembereinek felkészültségét és beruházás megvalósítása során kifejtett áldozatos munkájukat.

A cikkel kapcsolatos megállapításaimat az alábbiak szerint fejtem ki:

1. A szerző Vedres István egyik művét használja fel arra, hogy álláspontját igazolja a teljes hazai-beleértve az Alsó-tiszai területekre kiterjedően- árvízvédelmi gyakorlattal kapcsolatosan. Sajnálatosan a szerző, amikor a vízügyi műszaki megoldások és –eredeti szakmája- az útépitési/forgalomszervezési megoldások között párhuzamot von, nem veszi figyelembe/ nem tesz említést az egyik legszembetűnőbb különbségről. Nevezetesen azon egyszerű tényről, mely szerint a „víz lefelé folyik”, annak mozgását a mozgás során befutott útvonal helyzeti energia különbsége befolyásolja! Szemben a szerző által folyamatosan ismételt közlekedési analógia során említett gépjárműforgalommal. Amennyiben a szerző valóban konstruktívan szándékozott volna a problémát megközelíteni akkor ki kellett volna hangsúlyozni, hogy a példái során említett megoldások csak azokban az esetekben működőképesek, ha külső energiaforrásból energiát közlünk a rendszerekkel. Ennek hiányában a forgalom megáll, a példákban említett parkoló járművek nem fogják elhagyni soha sem a veszteglő helyüket. A fentiekben közöltek alapján megállapításai elvi hibásnak tekintendők, hiszen azok alkalmazására a folyamatok jellege nem biztosít lehetőséget.

2. A vízépítésben előforduló „forgalomszervezési feladatok” megoldása azért nehezebb, mint az útügyi kérdéskörben szereplő feladatok megoldásához csak a víz adott helyzeti energiájából nyerhető energia vehető igénybe. Az vizek és az árvizek kezelése során, ezen peremfeltétel nem megkerülhető. Az árvizek megcsapolásának/elvezetésének kulcsa abban rejlik, hogy lehetséges olyan helyzeti energiát –a magasságkülönbségek révén- nyerni, amellyel a víztömeg továbbítható. Ezt döntően a meglévő terepadottságok határozzák meg. A folyók esetében azok különböző szakaszai eltérő vízszintesések kialakulását teszik lehetővé. Ez az érték az Alsó-Tisza mentén árvízi helyzetben 2-3 cm/km. Tehát ahhoz, hogy érdemben beszélhessünk, egy a folyó szegedi szelvényét érintő vízszintcsökkenésről, 1 méteres csökkenést feltételezve minimum 50 km-rel kellene, mondjuk a Maros jelenlegi torkolatát áthelyezni, Aranka vízfolyás jelenlegi betorkolása alá. A folyó árvízi vízhozamát alapul véve annak megfelelését feltételezve legalább 2000 m³/s vízemésztő képességűnek kell(ene) lennie. Ez a Maros folyó alsó szakaszának

szelvényméretével egyezne meg. Ehhez az alábbi naturáliák tartoznak 28 millió m³ bevágás készítése a meder számára, 6,3 millió m³ földtöltés készítése, 1 100 ha terület kisajátítása és az igények szerint 1-2 közúti híd építése a Maros medrével megegyező szelvényű folyóra. Ezen beruházásnak a becsült költségigénye meghaladja a 90-100 milliárd forintot. Sajnálatos, hogy a cikk szerzője nem vette a fáradságot arra, hogy akár elemi módszerekkel is csak kísérletet tegyen a műszaki naturáliák meghatározására, amelyekből egyértelműen meghatározható lett volna az általa emlegetett beavatkozás költségigénye. Szeged árvízvédelmének biztosítása érdekében ezen összegnek mintegy 1/45-öd (!!!) részéből valósult meg az általa bírált műszaki megoldás. Viszonylag egyszerű módon igazolható a megvalósult megoldásnak a költség hatékonysága.

3. A megkerülő csatorna kapcsán fontos megemlíteni, hogy annak hatékonyságát alapvetően befolyásolják az árvízi levonulási időszakok aktuális vízszintjei. Mivel Szeged árvízi kitettséget négy (4!!!) folyó együttes levonulási viszonyai határozzák meg, így sokszor alakul ki olyan szituáció, amely kapcsán alulról befolyásolt, duzzasztott állapot jön létre, melynek következtében a vízszintesések a példában említett 3 cm/km-s értéknél is kisebbek, így a „megkerülő csatorná”-ban és a főmederben is megnövekednek a vízszintek. Ezek alapján megállapítható, hogy a megkerülő csatornás műszaki megoldás a folyó ezen szakaszán kis hatékonysággal alkalmazható a komplex levonulási viszonyok miatt.

4. A szerző okfejtése a megkerülő csatornával kapcsolatban eddig csak szűklátókörűnek minősíthető, azonban a cikk „6. Mi lenne még menthető, mi lenne méltó Vedres emlékéhez?” fejezetében már kifejezetten rosszindulatú, megalapozottságot nélkülöző megállapításokat, kinyilatkoztatásokat közöl. Ezt valamennyi szegedi és a beruházás mintegy kilenc (9!!!) éves előkészítésében és megvalósításában részt vevők nevében határozottan visszautasítok. Súlyos szakmai hibának tartom, hogy egy valaha felelős mérnökként tevékenykedő szakember olyan szakterület meghatározó kérdéseiben nyilvánítson véleményt amelyben –árvízvédelem- semmilyen szakmai tapasztalattal nem rendelkezik. Amennyiben mégis, úgy felszólítom arra, hogy ezt ossza meg a nagyközönséggel, természetesen a helyet és az időpont és a végrehajtott feladat pontos megjelölésével. Határozottan visszautasítom azon megállapítását, mely szerint a „beruházás az árvízi probléma végleges megoldásának illúzióját és ezzel hamis biztonságérzetet kelt, mely félrevezetés.” A beruházás fentiekben említett időszaka alatt valamennyi megoldási lehetőség részletes vizsgálat alá esett, hiszen nem mellékesen a pályázat benyújtásához több egyenértékű reális műszaki megoldás kidolgozása volt szükséges. Természetesen ilyenkor az rendelkezésre álló erőforrások szűkössége nem teszi lehetővé, hogy valamennyi változat széleskörű társadalmi vitán essenek át, de azt hiszem, hogy megvannak azok a szakmai fórumok, ahol a kijelölt szakértők bevonásával több szinten is elfogadásra kerül egy árvízvédelmi fejlesztés, amelyek igénybevételére a szerzőnek lehetősége lett volna.

Fentiek alapján álláspontom szerint épp a szerző cikke méltatlan Vedres István elmééhez, hiszen megalapozás nélküli állításával súlyosan degradálja a fejlesztés előkészítésében és megvalósításában részt vevők munkáját. Alapjaiban téves ítéletet nyilatkoztat ki a magyar vízügyi gyakorlatról és rendkívül károsan kelt bizonytalanságot a megépülő létesítmény műszaki megfelelőségéről és ezzel kapcsolatban az Alsó-Tisza vidékének és a teljes hazai árvízvédelmi rendszer állapotával kapcsolatban.

Dr. Kozák Péter Ph.D okl. építőmérnök

igazgató

Alsó-Tisza vidéki Vízügyi Igazgatóság”

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Az előbbieket megköszönve, az igazgató urak véleményére az alábbi választ adtam:

„Nem kell ahhoz cipésznek lennünk, hogy tudjuk, hol szorít a cipő.”

F. Hegel

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

A Szeged 2015. decemberi számában reagált egy korábbi írásomra dr. Kováts Gábor korábbi és Kozák Péter jelenlegi vízügyi igazgató úr. Mindkettőjük véleményét ezúton is köszönöm!

Előre leírom: senkit sem akarok minősíteni, sem élőt sem holtat! Többször és pontosan leírtam, hogy mit szeretnék.

Jelezném: „A suszter maradjon a kaptafánál” mondás nincs egyedül. Ezzel szorosan együtt értendő másik alapigazság, a mostani írásom címe. A jelenség akkor érthető, ha e két mondást együtt kezeljük.

A cipős modellben, ha szorít a cipő, akkor a „fájós lábú” a „suszterhez” fordul, hogy javítsa meg.

Én is ezt tettem, és teszem most is, amikor most is csak egy tanulmányterv elkészítését kértem és kérem a „suszterektől”. Sajnos az igazgató urak erre nem reagáltak.

A színpadon két szereplő van, mint az árvizes témában is. A „fájós lábú” használó a szegedi társadalom lehet, lehetne, a „suszter” pedig a szegedi vízügyi szakember gárda.

Nagyra becsülöm a helyi vízügyi mérnökök tudását, ők igazán jó „suszterek”. Visszakereshető: minden dolgozatomban rájuk alapozva szeretnék jó megoldást a szegedi gondokra.

A „suszter” nem tudja, hogy „cipője” mely lábakat nyomja, hiszen minden láb más, azaz vannak itt még vízügyi szempontokon túl egyéb szakmák szempontjai is, kérem meghagyni azt a jogot a szegedi laikusoknak (=nem vízügyi mérnöknek, hanem orvosnak, tanárnak, gyógyszerésznek, ...), hogy a „cipő” szorítását jelezhessük, azaz véleményt nyilváníthassanak.

Van vélemény, ha megismerhetik a lehetőségeket.

Van ilyen helyzet másutt is. Nem lehet véletlen Georges Clémenceau állítása: „A háború komolyabb dolog annál, hogy a katonákra bízunk.” A katonák is kellemetlennek érezhették azt, hogy a lenézett civilek megzavarták a játékaikat.

Állítom most is, hogy jó a közúti analógiám, mert az árvíz sem más, mint egy kapacitás gond. Árvíz idején a víz nem fér el a mederben, több van belőle, mint amennyi elférne.

A szegediek által jól ismert út a 43 sz. főút, Szeged és Makó között. Ennek kamionforgalma Románia csatlakozása után szinte évek alatt megnőtt, mely miatt súlyos gondok keletkeztek a kamioncsorda által sújtott településfüzéken. Nem volt mese, növelni kellett a viszonylat kapacitását!

Az egyik megoldás az lehetett volna, hogy a szegedi Nagykörúton a mostani útburkolat fölé többszintes autópályát építünk, azaz egy hossz-irányú hidat, mellyel a mai sávszám 2-3 szorosra lett volna, a 2-3 szintes út vihette volna gond nélkül a megnövekedett forgalmat. Sajnos van ilyen is a világban, nem légből kaptam.

A baj csak az volt, hogy a Nagykörút mellett van egy város, mely ezt nem bírta volna el.

Jött a másik megoldás! Nem ugyanazon a helyen bővítünk kapacitást, hanem egy új sávban, a városon kívül. Ez lett az M43 autópályája.

Egy út helyett két út, egy folyó helyett két folyó. Mindenféle energetikai magyarázkodás nélkül.

Egy kívülálló két szekértábort lát, ráadásul mindkettő kiváló vízügyi szakemberekből áll. Más szakmáknál is léteznek hasonló törésvonalak, melyek állóháborúkhöz is vezethetnek.

Az egyik vízügyi szakember csoport istene a gát.

A gát, melyet szerintük a világ végéig lehet és kell magasítani. Engedni sem akarnak arról beszélni, hogy ezzel gondok vannak.

Szegeden a Juhász Gyula-szobor mellett, a legújabb partfal részeként mutatja be a vízügy nekünk, laikusoknak, hogy az árvízszintek folyamatosan magasodnak, tehát nincs mese, magasítani kell a gátakat is. Még a város közepén is. A gátmagasítás a gát magasítása akkor is, ha nem földből, hanem alumíniumból készül. Elvi baj is van: hiszen a gát magasítása miatti gondokat nem lehet a gát újabb magasításával megoldani. Einstein szerint „Nem lehet megoldani a problémákat ugyanazzal a gondolkodásmóddal, amivel csináltuk őket.”

A másik vízügyi szakember csoport eszménye az árapasztó csatorna. Ők azon fáradoznának, hogy létesüljön egy párhuzamos folyószakasz, majd a kettő között osszuk el a vizet. Még egyszerűbben: ha a víz nem fér el egy mederben, akkor legyen még egy!

A két szekértábort két nagy szaktekintéllyel lehet fémjelezni.

Az első táborba tartozik Vásárhelyi Pál. Korábban a Tisza uralta az Alföldet, de a vízzel járt területek csökkentésére kényszerítette a vizes szakembereket a mezőgazdaság profitéhsége. Jó áron el lehetett adni a búzát, kellett a termőföld. Vásárhelyi gátak közé szorította a Tiszát és előállította a gátak örökös emelésének igényét.

A másikat pedig Vedres Istvánnal, Szeged Széchenyijével, aki már 1830-ban – sok évvel a Tisza-szabályozás előtt - leírta **Vásárhelyivel mindenben ütköző** nézetét. Vedres egy mérnöki élettapasztalatot írt le, hiszen élete végén fektette le árvíz elleni elveit! Ő a Tiszával párhuzamos mesterséges „Tiszát” javasolt kialakítani, az eredeti

Tiszával közel párhuzamosan, a Tisza bal oldalán. Balról ugyanis sok kisebb folyó ömlik a Tiszába, melyek vizét is a Tiszának kell elvinni. Sokszor ezek a többletvizek okoznak bajt. Vedres szerint nem okoz árvizet a Tiszán az a víztömeg, mely nem jut el a Tiszába, hiszen a bal oldali folyók előbb értek volna az árapasztó csatornába, mint a Tiszába – ilyen egyszerű, így végül a tiszai gátakat sem kell emelgetni.

A 2015-ös Vedres – év éppen azt emelte ki rendkívül fontosnak, hogy Vederes nem maradt meg a kaptafánál. Egy földmérő színdarabot írt, városházát tervezett, erdősített, mintagazdaságot létesített szükségesnek tartotta magyar tudomány intézményének felépítését! Borzalmas, ugye! Ha ott maradt volna, az idén nem lett volna okunk Őt ünnepelni!

Az igazgató urak véleményét megismerve nem nehéz az olvasónak eldönteni azt, hogy Ők melyik szekértábor hívei, de ezzel sincs bajom. Számon kérik rajtam az igazgató urak a konzultáció elmaradását a megnevezett szakemberekkel. Az olvasó fantáziájára bízom: nem borítékolható-e az előre az, hogy az első szekértábor szakemberei mit mondtak volna egy második szekértáboros javaslatról? Én pedig nyilván bűnös vagyok, mert a második szekértábor szájíze szerinti megoldást vetek föl, felidézve egy híres szakember közel 200 évvel ezelőtti véleményét.

Megtaláltam Vedres véleményét és erre szerettem volna a szegedi társadalom figyelmét felhívni. Írásom eredeti címe: „**Szemben** Vedres elveivel”, melyet sajnos a Főszerkesztő úr módosított a „Vitában”-ra, holott az egész folyamatban pont a vita maradt el, csak kinyilatkoztatásokat hallhattunk egy megoldásról, mely jó lehet egy olyan osztrák vagy német városban, mely beszorult a folyójával a hegyek közé, de Szegeden más a helyzet.

Nem emlékszem ugyanis arra, hogy a két alapvetően eltérő irányzatról, a két lehetséges megoldásról, a kapacitáshiány kétféle megszüntetési módjáról, bármelyik vízügyi szakember tájékoztatta volna a szegedi döntéshozókat és a szegedi társadalmat.

Azt hittem, hogy talán már el lehet mondani.

Mára az első szekértábor képviselői is kénytelenek voltak elismerni, hogy az eredeti Vásárhelyi-terv hibái miatt kell egy Új Vásárhelyi-terv, melynek elvei szöges ellentétben állnak az eredeti elvekkkel és éppen annak hibáit igyekeznek kiküszöbölni.

Ezeket az elveket nem én találtam ki a partvonalon kívül. **Két teljesen más filozófiáról van szó!**

A vita sem új keletű, hiszen Kováts igazgató úr is leírja: Vásárhely Pál idő előtt halt meg egy koncepcionális vitában, melyben a saját igazát védte a „nemtelen” támadásoktól. Milyen lehetett az a korabeli vita, melybe belehalt az egyik vitázó?

Én elvekről írtam.

Mivel aktív életemben közutas mérnök voltam, nyilván nincs árvíz elleni gyakorlatom, melyet Kozák igazgató úr be akar rajtam vasalni, de szakterületi alapismereteim azért még lehetnek. Kérem, ne állítsa az ellenkezőjét. A Műegyetem azonos karán képezik ugyanis a kétféle mérnököt, így voltak, vannak bizonyos közös tantárgyai a

vizeseknek és az utasoknak. Arról nem is beszélve, hogy a szegedi vízügy egyik híres főmérnöke erdőmérnök volt. Nekem is van ilyen diplomám is.

A partfal tervezői, építői, beruházói mind kiváló szakemberek, eszemben sincs őket becsmérelni! Ők nem tehetnek arról, hogy tőlük ki és mit rendel meg. Ők a megrendelt dolgot gyártják le, a beavatkozási koncepció eldöntése után. **Ők semmiről sem tehetnek, mert ők már csak az után léptek be a folyamatba, amikor valaki meghozta a döntést arról, hogy az első szekértábor elvei szerint kell haladni.** Én a vétleneket nem hívtam a csatába, kérem, más sem tegye.

Kozák igazgató úr behozta az energetikai elvet, holott én kapacitáshiányról írtam. Semmi köze e kettőnek egymáshoz.

Az energiákhoz csak annyit írok, hogy Szeged alatt a Tisza akkor is Tisza volt, amikor a mai Gyálaréti – Holt Tisza helyén folyt és akkor is, amikor ezt az öblöt egy egyenes, új mederrel levágták. **A javaslatom egy előbbihez hasonló mederhossz rövidítés lenne.**

A „cikk szerzője nem vette a fáradságot”, hogy belemenjen a részletekbe – kapom az újabb vádat! Fel sem merül, hogy szándékosan nem akart „suszter” lenni?

A cikk szerzője kér kidolgozni egy tanulmánytervet, de nem akarja azt elkészíteni! Ez nagy különbség!

Ráadásul a feladatot ugyanis a vízügyi jellegnél komplexebbnek érzem, melynek tisztességes megoldásához kevés egyedül a vízügyi szakma. **Egy zeneműhöz zenekar kell, mert egy hegedűssel nem lehet egy zenekart pótolni.** Tessenek elhinni: együtt eredményesebbek lennénk! Kisajátítani nem érdemes a témát.

Kérem, készülhessen egy tanulmányterv!

Azt is gondolom, hogy Kozák igazgató úr kissé alulbecsli a költségeket. Szerintem ezt nem lehetne távlatosan megoldani 90-100 milliárd Ft-ból. Nem is baj. Szeged épületállománya ennél sokkal nagyobb érték. Mentsenek meg bennünket az égiek egy esetleges második nagyárvíztől. Minimalizálni kellene a Szeged melletti szakasz kockázatát. Mivel itt túl nagy a tét, **az árvízi csatát nem Szeged belvárosában kellene megvívni, hanem a városon kívül.** Ott a hely is nagyobb lenne az egyre nagyobb gátaknak. Az említett összeg csak Szegeden számít nagynak, a fővárosban egyáltalán nem! Mi is Magyarország vagyunk még.

Semmi gond azzal, ha az árapasztó csatornában az alulról duzzasztás miatt emelkedik a vízszint, hiszen a városon kívül emelkedne! Javaslom ezt kijelentgetések helyett korszerű szoftverrel modellezni.

Kozák igazgató úr színpadias felszólítására közlöm, hogy nincs árvízvédelmi gyakorlatom, bár ez az igazgató uraknak nyilvánvaló. Tudom, hogy ilyennel az Igazgató úr rendelkezik, de úgy tudom, hogy sajnos Ő sem rendelkezik árapasztó csatornás gyakorlattal. Valószínű ezért viszonyul elég ellenségesen az árapasztó csatornához.

Tisztelt Igazgató urak, ne velem, hanem Vedres Istvánnal tessenek vitatkozni! Én csak a hírhozó vagyok.

Úgy tűnik, hogy a fejlett világ nem dobta el az árapasztó csatorna gondolatát. A 2015. decemberi Mérnök Újságban olvasható a Műegyetem fiatal doktoranduszai által írt cikk a maláj fővárosban elkészült árapasztó csatornáról. A főváros két folyóját kötötték össze egy alagúttal, melynek segítségével **szükség esetén az egyik folyó árvizét átengedik, átvezetik a másik folyóba. Nem emelték tehát az egekig a folyók gátjait, mert ott van mellette egy város!** Megint a Vedres-féle kétfolyós elképzelés!

Mellesleg: a csatorna, a cső 13 m átmérőjű és kettős funkciójú. Árvízmentes időben a középső szakaszába beengedik egy autóút forgalmát.

Látunk ma egy első szakértábor szerinti megoldást. Nézzük meg a másik szakértábor elvei szerint ugyanezt miként lehetne megoldani. Javaslom ezt akkor, ha a kért tanulmánytervből még az is kiderülhet, hogy a mainál nincs jobb.

Kérem az igazgató urakat, támogassák a tanulmányterv elkészítésére tett javaslatot, mindannyiunk érdekében!

Szeged, 2015. december 18.”

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Végül:

Szándékom ma is az, hogy ez az ügy legyen közügy, és kaphasson teret a józan ész is. Mint látható a témában még a nagy vizes mérnökök sem értenek egyet. Remélem, hogy nem leszek a Világ ellensége! Bízom benne, hogy kapok még véleményt, mielőtt elkezdődhet a probléma korunkhoz illő megoldása.

Szeged, 2016. január 28.