

SZEGEDI TUDOMÁNYEGYETEM
TERMÉSZETTUDOMÁNYI ÉS INFORMATIKAI KAR
GAZDASÁG-ÉS TÁRSADALOMFÖLDRAJZ TANSZÉK

**VÍZPARTI VÁROSFEJLESZTÉS A SZEGEDI PARTFAL
REKONSTRUKCIÓ PÉLDÁJÁN**

Tudományos Diákköri Dolgozat

Készítette: Kincses Boglárka
Geográfus MSc I. évfolyam

Témavezető: Nagy Gyula
egyetemi tanársegéd

Szeged
Lezárva: 2015. 01. 06.

Tartalomjegyzék

Bevezetés és problémafelvetés.....	3
1. Kérdésfelvetés	4
2. A kutatás módszertani háttere	4
3. A város és a vízparti területek kapcsolatának változása	6
4. A vízparti fejlesztések	9
4.1. A vízparti fejlesztések elmélete.....	9
4.2. Közösségi tervezés	12
4.3. A vízparti területek újjáélesztése – példák	13
5. Szeged nagyárvizei – az árvízvédelmi projekt indokoltsága.....	24
6. Az árvízvédelmi projekt bemutatása	26
7. A szegediek véleménye a Tisza-partról és a partfal-rekonstrukcióról	28
7.1. A kérdőíves felmérés eredményei	28
7.2. A Tisza-part használta a kérdőív válaszadóinak véleménye alapján	29
7.3. A partfal-rekonstrukció megítélése a kérdőíves kutatás alapján	33
7.4. A Tisza-part használata régen és most az interjúk alapján.....	36
7.5. Az interjúalanyok véleménye a Tisza-part használatának változásáról, annak okairól	37
7.6. Az interjúalanyok véleménye a partfal-rekonstrukcióról	39
7.7. A Tisza-part jövője, az interjúalanyok fejlesztési javaslatai	41
8. A fejlesztés értékelése	43
Összegzés	45
Felhasznált irodalom	48
Függelék	51
Mellékletek.....	52

Bevezetés és problémafelvetés

Egy város életében a vízpart meghatározó elem. Már az ősi települések is folyó- vagy tengerpartok mentén helyezkedtek el, hiszen a vízi út biztosította számukra a külvilággal való kapcsolatot. A vízpartok a későbbiekben még fontosabb szerepet töltöttek be a városok életében. Tengeri kikötőkké, gyáripari központokká alakultak, majd az 1970-es évek közepétől, a posztfordi átmenettel hanyatlásnak indultak.

Napjainkban a vízparti területek többsége jelentős funkcióváltáson megy keresztül, amelyeknek célja, hogy visszaállítsa a közvetlen kapcsolatot a város és a folyó között, valamint, hogy bekapcsolja azt a város vérkeringésébe. Európa-szerte ilyen vízparti fejlesztéseket hajtottak végre például Londonban, Dublinban, Hamburgban, Amszterdamban, és Koppenhágában. A felsorolt példák esetében az egykori kikötői negyedek és a partvonalak revitalizációjára került sor. A létrehozott új városnegyedekben lakóépületeket, munkahelyeket, különféle kulturális és oktatási intézményeket hoztak létre. Azonban vízparti fejlesztésekre nem csak külföldi, hanem magyarországi példát is említhetünk: például Szentendrén, ahol hazánkban elsőként állítottak fel mobilgátat, amely 2013 júniusában, az árvíz idején sikeresen helyt állt. Szegeden is hamarosan ugyanilyen mobilgátat fognak építeni, hiszen a mértékadó árvízi magasságok emelkedésével az árvíz elleni védekezés a város életében is egyre fontosabbá vált. 2014 januárjában kezdődtek a szegedi partfal rekonstrukciós munkálatai, amely a 2014 - 2020-as Európai Unió költségvetési időszak egyik legnagyobb területre kiterjedő beruházása lesz. A beruházás keretében mobil gátrendszert állítanak fel.

A 2006. évi rekord magasságú árvíz idején a partfal teljes hosszán a víz több helyen is átszivárgott. A víz a járdaszint felé emelkedett, a partfal tartotta a hatalmas mennyiségű víztömeget. A védmű magasítása nem volt lehetséges, mert fennállt a fal ledőlésének veszélye, így kiegészítő homokzsáksorok építését kezdték meg. Mindezen problémák az 1970-es évekbeli nem megfelelő tervezést és a mára már elavult technológiát bizonyították. Továbbá a lakosság véleménye szerint a jelenlegi partfal nem illik a környezetébe, nem esztétikus és szocialista emlékeket idéz elő. Többen csak úgy jellemzik, hogy a „betondzsungel”.

A Tisza a város szerves részét képezi, sokan „Szeged főutcájának” is nevezik, sőt a városvezetés fejlesztési tervei is ezt erősítik. Jogosan kaphatta ezt a jelzőt, hiszen a Tisza-parton naponta emberek százai haladnak el, emellett a fiatalok és idősebbek egyik kedvelt találkozóhelye vagy éppen klasszikus futóhely. A folyón úszóházak is találhatóak, ahol az

emberek életvitelszerűen élnek. Mindezek alapján elmondhatjuk, hogy a Tisza-part egy használt és megélt városi tér.

Szakdolgozatom célja, hogy általánosságban szemléltessem a vízparti fejlesztések főbb jellemzőit, azokról rövid elméleti áttekintést nyújtsak, illetve az, hogy bemutassam, Szegeden hogyan valósul meg a partfal-rekonstrukció. A két, eltérő időpontban készített kérdőíves felméréssel azt is vizsgáltam, hogy a szegediek több információval rendelkeznek-e és hogy változott-e a megítélésük a projekttel kapcsolatban az eltelt időszak alatt. A dolgozat első felében a vízparti fejlesztések elméleti hátterét mutatom be, illetve annak megvalósulását három külföldi példán keresztül. A második részben a szegedi vízparti fejlesztés folyamatát ismertetem, majd a kérdőíves és interjú vizsgálatból kapott eredmények alapján kifejtem a projekttel kapcsolatos lakossági véleményeket, tapasztalatokat. A vizsgálat során gyűjtött empirikus adatokból olyan következtetéseket vonhatunk le, amelyek a hibák elkerülése érdekében tanulsággul szolgálhatnak a jövőbeli fejlesztésekre vonatkozóan.

1. Kérdésfelvetés

Dolgozatomban négy fő kérdést fogalmaztam meg. Első kérdésem elméleti jellegű, arra vonatkozik, hogy a vízparti fejlesztések elmélete milyen módon jelenik meg a szakirodalomban. A dolgozat második kérdése az emberek viselkedésével kapcsolatos, melyben arra vagyok kíváncsi, hogy a szegedi lakosok hogyan és mire használják a Tisza-partot. A harmadik kérdésem az egyes érdekcsoportok „képviselői”-nek véleményét kívánja feltárni. Azt szerettem volna feltárni kutatásomban, hogy a különböző stakeholderek, érdekeltek miként gondolkodnak a partfal fejlesztéséről. Negyedik fő kérdésem az, hogy a lakosság és az érdekcsoportok „hangadói/képviselői” és a befolyásosabb személyek véleményében van-e valami eltérés.

2. A kutatás módszertani háttere

A dolgozat elején feltett kérdések és felvetett problémák megválaszolására kvantitatív és kvalitatív módszert egyaránt alkalmaztam. Az első szerkezeti egység elméleti jellegű, szakirodalmi elemzésen alapszik, míg a második egység főként kérdőíves és interjú kutatásra épül.

Munkámat hazai és külföldi szakirodalom elemzésével kezdtem. Elsőként a város és a vízparti területek közötti kapcsolat átalakulását ismertetem, majd a vízparti fejlesztések

módját, tapasztalatait, valamint a városokra, a társadalomra, környezetre és a gazdaságra gyakorolt hatásukat. Emellett három esettanulmányon keresztül bemutatom a vízparti fejlesztések gyakorlati megvalósulását.

Kérdőíves kutatásom (1. melléklet) két időpontban végeztem: a partfal rekonstrukció kezdeti szakaszában (2014. március - április) és a fejlesztés kétharmadánál (2014. október-november). A kutatás mintaterülete a partfal-rekonstrukció helyszíne volt. Egyszerű véletlen mintavételes módszer (BABBIE, E. 2003) során személyesen, a munkálatok kezdeti szakaszán 100 főt kérdeztem meg a Tisza-part belvárosi szakszán öt helyszínen (1. táblázat, 1. ábra). A második kérdőíves felméréskor 54 fővel töltöttem ki a kérdőívet, szintén személyesen, azonban ekkor a felújítási munkálatok előrehaladtával a mintaterületem csak két helyszínnre korlátozódott: a Móra Ferenc Múzeum előtti park, illetve a Stefánia és Várkert környéke. Egyrészt azért választottam a kérdőívezés e módját az online kérdőívvel szemben, mert a kizárólagos célcsoportom a szegedi lakosság volt, azok, akik használják a Tisza-partot. Így a személyes lekérdezéssel el tudtam kerülni azt, hogy esetleg olyanok is megválaszolják a kérdéseket, akik nem Szegeden vagy Szeged környékén élnek és nem használják a teret rendszeresen. Másrészt a megkérdezettek többsége a kérdések megválaszolása után még más, a kutatásom szempontjából fontos információkkal is szolgált, amelyet a kérdőív lapjain rögzítettem.

Helyszín	Válaszadók száma
Korányi fasor	28 fő
Móra Ferenc Múzeum előtti park	50 fő
Rakpart lépcsői	19 fő
Stefánia és Várkert	37 fő
Bertalan híd és Belvárosi híd között a partfal mentén	20 fő

1. táblázat: Az összes válaszadó számának megoszlása az egyes helyszínek szerint (Forrás: a két időpontban történő kérdőíves felmérés adatai alapján saját számítás)



1. ábra: A kérdőíves kutatásom mintaterülete
(Forrás: Google Maps, saját szerkesztés)

A kérdőívezés mellett 9 személlyel előre szerkesztett, strukturált interjút készítettem (2. melléklet). A kilenc személy közül 1-1 fő középiskolás és egyetemista, 2 egyetemi tanár és 2 önkormányzati képviselő, 2 fő helyi lakos, illetve 1 fő az Alsó-Tisza-vidéki Vízügyi Igazgatóság egyik munkatársa. Személyiségi jogok védelme miatt interjúalanyaimat nem a saját nevükön említem, csak álnéven nevezem meg őket. Minden beszélgetést diktafonra rögzítettem, majd átiratot készítettem, végül összegeztem a lényeges információkat.

Összességében megállapíthatom, hogy az emberek szívesen válaszoltak a kérdéseimre. Mindenkinek meg volt a saját véleménye a témával kapcsolatban és sokszor olyan témák is felmerültek, amire a kutatásom során nem számítottam, melyek a további kutatási irányok meghatározásában is hasznosak lehetnek.

3. A város és a vízparti területek kapcsolatának változása

A természeti környezet az emberiség számára jelentős anyagi erőforrásokat (pl. fa, termőföld, nyersanyag, ásványkincsek, víz) biztosít, és ezeket a természet adta lehetőségeket az ember ki is használja. A történelem során a társadalom és a gazdaság fejlődésével a természeti környezet jelentős változásokon ment keresztül. Az ember fokozatosan függetlenítette magát a természettől, az életmódjához szükséges mesterséges elemek

létrehozásával jelentős változásokat idézett elő a környezetében. Később az ipari tevékenység fokozódásával pedig felerősödött a környezet szennyezése is (EDEN, S. 2009).

A fokozódó szennyeződés hatására az 1990-es évek elejére ismét középpontba került a környezetvédelem ügye. A Brundtland-jelentés által megfogalmazott fenntartható fejlődés elve fokozatosan jelent meg a tudományokban. A terület-és településfejlődésben is egyre fontosabbá vált a természet közelsége, a táj szépségének a szerepe és a környezet védelme. A fenntartható településfejlődés eszméje szerint „a társadalmi igényeket a fizikai (épített és természeti) környezet értékeinek megőrzésével és továbbfejlesztésével, gazdaságilag is hosszú távon fenntartható (megvalósítható, működtethető, finanszírozható) módon kell kielégíteni” (DARÁNYI V. – GÁLOSI-KOVÁCS B. 2011 p.10-11). Fontos elemmé vált a környezet minőségének javítása az élhetőbb település érdekében.

A víz az ember és a gazdaság számára is nélkülözhetetlen természeti erőforrás, mely növelheti a települések „élhetőségét”, ezáltal a fenntarthatóságot is. Többek között azért, mert a vízpartok olyan területek, ahol a természet különböző komponensei, a nagy vízfelületek (folyó, tó, óceán, tenger, csatorna) a szárazföldi képződmények és az ökoszisztémák keresztezik egymást. A városi vízparti területeket, mint érintetlen természeti helyeket az ember nem hagyta eredeti állapotában, hanem erősen befolyásolta átalakulásukat, mellyel eredeti értékül lecsökkent. Azonban a városi vízparti területek történeti fejlődése tükrözi a társadalom és a természet közötti kapcsolat változását (BUNCE, S.- DESFOR, G. 2007).

A vízpartok hasznosításának története hosszú időkre nyúlik vissza. Már az ókori városok kialakulásában, fejlődésében is meghatározó szerepet játszott a víz közelsége, hiszen a mezopotámiai, egyiptomi, illetve az Indus-völgyi és a Sárga-folyó menti városok mind folyóvölgyekben jöttek létre. E folyam menti kultúrák közös jellemzője, hogy gazdaságuk alapját az öntözéses földművelés jelentette, melyhez a szükséges vizet a vízfolyások biztosították. Ezen kívül a folyó ivóvízként, védelmi vonalként, erőforrásként, a halászat révén élelmiszerforrásként és a vízi közlekedés színtereként is szolgált (CRAIG-SMITH, S. J.- FAGENCE, M. 1995).

A világkereskedelem bővülésében a víz is meghatározó szerepet játszott. A kereskedelem fejlődésének köszönhetően a tengerparti zónák felértékelődtek. A kisebb tengerparti városok, hogy biztosítsák más városok elérését, a vízpart mentén építkezésbe kezdtek, és hamarosan kikötővárossá fejlődtek. Ennek következtében a partvonal jelentős térbeli változáson ment keresztül, hiszen a városi gazdaság központja a tengerpart lett. Ebben az időben a vízpartok társadalmi interakciós pontként is funkcionáltak, tehát egy szoros térbeli és funkcionális kapcsolat alakult ki a kikötők és a városok között (BÜTÜNER, B. 2006).

A gyors iparosodás következtében a tengerparti városok látképe átalakult, ipari központtá fejlődtek. Gyárak, hatalmas méretű raktárépületek és dokkok épültek a vízpartok mentén. A kikötőkbe érkező áruk elszállítására a kikötőkben és környékükön kiépültek a közúti és vasúti közlekedési útvonalak is. Ebben az időszakban a kikötő kizárólag kereskedelmi és ipari funkciókat látott el, a nyilvánosság számára nem szolgált rekreációs területként. A korábbi, vízzel való közvetlen kapcsolat így megszűnt, a partvonal fizikailag elszakadt a városközponttól (HOYLE, B. S. 1997). A vízpart mentén vízigényes technológiával rendelkező üzemek (textilipari, vas- és vegyipari gyárak) sora létesült. A folyóknak és a csatornáknak a szállításon kívül az ipart vízzel is el kellett látni, valamint az ipar által termelt szennyezett vizet is el kellett nyelniük. Mindez oda vezetett, hogy az ipari szennyezés hatására a vízparti környezet állapota leromlott, így a terület elvesztette korábbi természetes vonzerejét (WRENN et al. 1983).

Az 1970-es évektől kezdve a korábbi város-kikötő kapcsolat ismét átalakult. Számos XIX. században és a XX. század elején épült kikötő feleslegessé vált az áruszállításban bekövetkező technológiai újítás révén, ugyanis az áruk hajóval történő szállításában is elterjedt a konténer használata (HAYUT, Y. 1981). A konténeres szállítás előnye, hogy jelentősen csökkenti az árumozgatás költségét és idejét, továbbá leegyszerűsíti a szállítás megszervezését is. Ugyanakkor a konténerek tárolására nagyobb területekre, a konténerszállító hajók befogadására nagyobb dokkokra van szükség. Ez azt jelenti, hogy a korábban épült kikötők elavulttá váltak (DAVIDSON, M. 2009). Emiatt a kikötői létesítmények a folyón, tengerpartokon a városközponttól távolabbi helyekre költöztek (HOYLE, B. S. 2000). Ezen elmozdulást az ipar is követte.

Az ipar szuburbanizációjával (KOVÁCS Z. 2010) az ipari termelés súlypontja a városközpontból a város környéki területekre, a perifériára helyeződött át. Ennek a folyamatnak az okai rendkívül összetettek. A posztfordi gazdaság térnyerésével a régi ipari telephelyeknek nagyobb térre volt szükségük, a városon belüli terjeszkedésre azonban a növekvő telekárak miatt nem volt lehetőség. A külső városrészek olcsóbb telekárjai, gyengébb környezetvédelmi szabályozásai vonzóvá teszik ezeket a városrészeket e tevékenységek számára. A városokon belül az ipar számára konkurenciát jelentett az egyes tercier funkciók térnyerése (pl. raktározás), emiatt az ipar kénytelen volt kiköltözni (KOVÁCS Z. 2010). A belső területek rossz elérhetősége (a belváros túlszűfolttsága, közlekedési dugók) nem kedvezett az új termelésszervezési módszerek (Just in Time) bevezetésének, pedig a szállításnak egyre nagyobb szerepe van (BENKŐ J. 2003). Továbbá a kommunikáció fejlődése és a szállítási technológiák változása lehetővé teszik, hogy például a termelésszervezés és a raktározás

térben is elváljanak egymástól (KOVÁCS Z. 2010), így megindult a korábbi kikötők hanyatlása.

Az ipar szuburbanizációjával párhuzamosan a népesség a városközpontokból a város külső övezetében elhelyezkedő lakóövezetekbe, illetve a városok közvetlen közelében elhelyezkedő kisebb településekre költöznek (TÓTH J. 2002, KOVÁCS Z. 2010, TÍMÁR J. 1999, KOCSIS J. B. 2000, KOVÁCS K. 1999).

A legtöbb tengerparti nagyvárosban az egykori kikötői területek hanyatlása számos problémát idézett elő (pl. magas munkanélküliség, növekvő társadalmi feszültség, gazdátlanul maradt területek). A központi kormányzatoknak megoldást kellett találniuk a terület további hanyatlásának megállítására. Erre adott válaszlehetőséget az úgynevezett waterfront development, azaz a vízparti fejlesztés, vízpart-rehabilitáció.

4. A vízparti fejlesztések

4.1. A vízparti fejlesztések elmélete

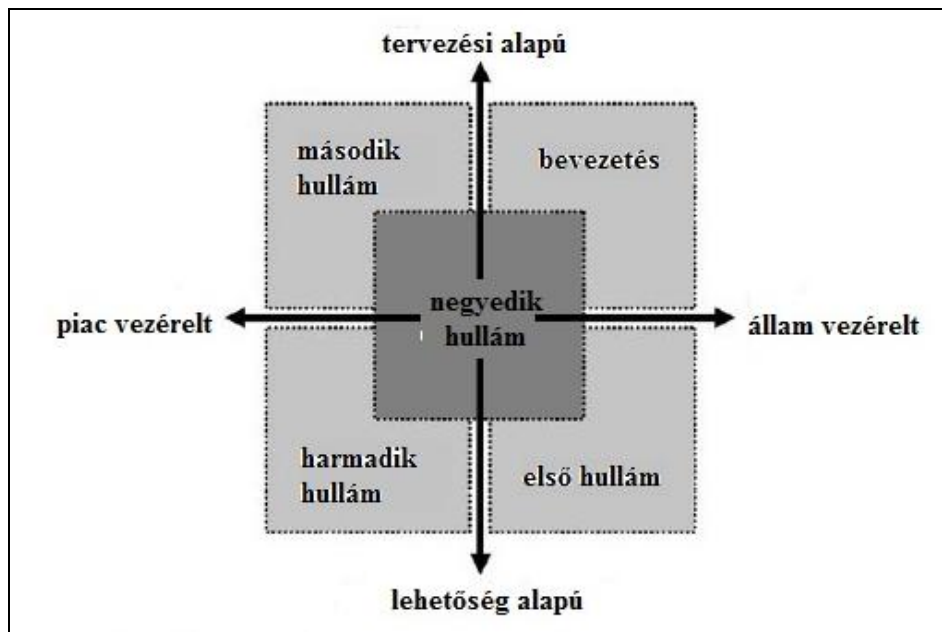
Az 1960-as és az 1970-es években a világ számos nagyvárosa hozzálátott az építészeti, társadalmi és gazdasági problémával küzdő belső kikötői negyedének megújítására, amelyek gyakran az eredeti funkciójuktól eltérően „születtek újjá”. Ez az úgynevezett vízparti fejlesztés, a waterfront development. A jelenség hazánkban nem igazán terjedt el, hiszen Budapest kivételével (Csepeli Szabadkikötő) nincs is olyan nagyváros, amelynek szerves részét képezné kikötő. Ellenben a világ számos nagyvárosa (pl. London, Amsterdam, Hamburg, Toronto) sikeresen alkalmazta ezt a fejlesztést, amely lehetőséget teremt arra, hogy a városok és vízparti területeik közötti kapcsolat újjáéledjen. Az 1980-as évek második felétől megfigyelhető reurbanizációs („vissza a városba”) jelenség a városok belső lepusztult negyedeinek, – a vízparti területek esetében az elhagyatott kikötői iparterületek – újjáélesztésével szorosan összefüggésben áll (KOVÁCS Z. 2010). A következőkben a vízparti fejlesztések többféle csoportosítását mutatom be.

SHAW, B. (2001) a vízparti fejlesztések három generációját különböztette meg. Az első az 1960-as és az 1970-es évekre tehető, amikor az észak-amerikai nagyvárosokban, San Franciscóban, Bostonban és Baltimoreban a belvárosi kikötői területek revitalizációs stratégiájaként úgynevezett „festival marketplaceket” hoztak létre, amelyek egyszerre töltenek be lakó, kereskedelmi, kiskereskedelmi és szolgáltató funkciót, emellett turisztikai látványosságok is találhatók, illetve rendezvényterként fesztiválok helyszínül is szolgálnak.

A második generáció az 1980-as évek alatt volt jellemző. Ekkorra már a vízparti fejlesztések gyakorlata az egész világon elterjedt (pl. Sydney, London, Barcelona) és az első generációhoz képest a projektek a köz- és magánszféra közötti partnerségen és a magánberuházásokon alapultak. A harmadik generációs fejlesztések jellemzője, hogy az első két generáció bevett és elfogadott fejlesztési elemeit a kisebb és nagyobb vízparti (folyami és tengeri egyaránt) városok egyaránt átvették (pl. Cardiff, Liverpool, Berlin, Vancouver, Shanghai).

BREEN, A. – RIGBY, D. (1996) a vízparti fejlesztési projektek öt csoportját különböztette meg, aszerint, hogy mi a főbb hasznosítási céljuk: kereskedelmi, kulturális, rekreációs, munkahelyi és lakófunkció. A vízparti fejlesztések egyik legfontosabb eleme e funkciók kombinálása az újjáépített területen. A városok a létrehozott új munkahelyekkel erősítik gazdaságukat, vonzó lakókörnyezetet hoznak létre és bővítik a lakosság szórakozási lehetőségeit (MERCKX, F.- NOTTEBOOM, T. E.- WINKELMANS, W. 2003).

CARMONA, M. (2009) a vízparti fejlesztés tervezési modelljét mutatta be a londoni Docklands egyik részének, az Isle of Dogs fejlesztésén keresztül, aszerint, hogy az egyes fázisokban mely tervezési típus, vezérlő elv játszott meghatározó szerepet (2. ábra). Az úgynevezett bevezetés szakaszára az állami irányítású, terv alapú fejlesztés jellemző. Ebben az időszakban az állam nem egyeztet a saját prioritásait a magán befektetési érdekekkel, tehát a tervezés és a döntéshozás is az állam kezében van. Az első fejlesztési hullám állami irányítású, de lehetőség alapú. Ekkor az állam pénzügyi ösztönzéssel, reklámhadjáratokkal, közterület és infrastrukturális beruházásokkal igyekszik vezetni a fejlesztést, serkenti a befektetéseket. Konkrét fejlesztési tervek nem készültek, a tervezés ad hoc alapú. A második periódusra a magánvezérlésű tervezés jellemző, ugyanis az állam vagy az önkormányzat nagy területeket ad át a magánszektor vezetésére és irányítására alá. Ekkor a tervezés a piaci igényeken alapul. A harmadik fázis a piac által vezérelt folyamat, amely inkább a lehetőségek által irányított, azok kiaknázását célzó fázis, mintsem egy „tervkészítő”, szigorúan tervalapú folyamat. Végül a negyedik hullámban már a piac, az állam, a terv és a lehetőség egyensúlya jellemző. Az állam lefekteti a tervezési törekvéseket, de a tervek olyan tág keretek között mozognak, melyek a piac változó igényein alapulnak.



2. ábra: A tervezés modellje
(Forrás: Carmona, M. 2009 alapján saját szerkesztés)

Más fejlesztésekhez hasonlóan a vízparti fejlesztések esetén is szükséges az érintett felek bevonása. A fejlesztési folyamatban a helyi kormányzatnak van a legnagyobb szerepe, mint kezdeményező, tervező és szabályozó szerv. Az alapján, hogy a beruházásnak ki a finanszírozója, csoportosíthatjuk köz-, illetve magánberuházásként, vagy a kettő kombinációjaként. Utóbbi, a köz- és a magánszféra üzleti összefogása (public-private partnership) is elengedhetetlen, hiszen a magánszektor bevonása ösztönzi az ingatlanfejlesztést és a befektetést. Emellett még a közösség bevonása is (lakosság, természetvédők, civilszervezetek és más nem piaci szereplők) fontos, hogy a kormányzat jobban megértse az igényeket és felmérje a terület fejlesztésének kockázatát. Az érintettek eltérő érdekei konfliktusokat szülnek a fejlesztés során (WRENN et al. 1983).

A vízparti fejlesztések számos társadalmi, gazdasági és környezeti előnyt nyújtanak a közösség számára: az ingatlanok értéke növekszik, új munkahelyek jönnek létre, új kikapcsolódási lehetőségek, javulnak a környezeti feltételek, új lakások épülnek, továbbá megnő a terület látogatottsága és javul a város arculata is. Azonban a vízparti fejlesztéseknek nem csak előnyei, hanem számos negatív hatása és kockázata is vannak. Az eltérő érdekek miatt konfliktusok alakulhatnak ki a földhasználatban, a köz-és magánszektor befektetéseiben, a vízhasználatban is (PAPATHEOCHARI, D. 2011). Éppen ezért nem elég csupán a magán és a közszféra bevonása a fejlesztési projektekbe, de a tényleges használók, a lakosság szerepvállalása is meg kell, hogy jelenjen az új generációs waterfront developmentekben.

4.2. Közösségi tervezés

A településfejlesztés alapelveit minden fejlesztés tervezése és végrehajtása során be kellene tartani. Az egyik ilyen fontos alapelv a partnerség elve, vagyis a közösség a piaci-gazdasági, közszféra szereplőin kívül a társadalmi szereplők bevonása a tervek előkészítésébe, döntésekbe, programozási és ellenőrzési folyamatba.

Az érintettek a közösségi tervezés révén már a tervezési folyamat kezdeti szakaszában, a problémák és az igények azonosításánál részt vehetnek. E tervezési módszer előnye az, hogy valóban az valósul meg, amire igény van. A partnerség elvének alkalmazásával a tervezőt és az érintetteket közös gondolkodásra, együttműködésre és az egyénekből rejlő tudás felhasználására sarkallják. Azzal, hogy az érintettek részt vesznek a tervezésben, magukénak érezhetik a fejlesztést, támogatják azt, nő az egyéni felelősségvállalás, és mivel partnernek tekintették őket, ezért elégedettek lesznek a helyi vezetéssel is. Emellett elősegíti a konfliktusok minimalizálását, igyekszik kiküszöbölni a fejlesztéssel kapcsolatos ellenérzéseket is. Hosszabb távon a közösségre nézve nő az összetartás, erősödik a helyi identitástudat és az érdekérvényesítő képesség (DEMETER A. 2012). Különösen fontos lehet a partnerség elve a közösségi terek létrehozásánál, hiszen ezek a beruházások ténylegesen az egyéneket, csoportokat körülvevő települési szövetben eszközölnék változást, ezáltal közvetlen hatással van a településen élők mindennapjaira.

A közösségi tervezés folyamatának kezdő lépése a közösségfejlesztés: beszélgetés során felkelteni az érintett közösség érdeklődését, motiválni őket, ösztönözni a változások iránti vágyat; megkeresni azokat a kulcsszereplőket, akik elegendő inspirációval rendelkeznek, hogy a tervezési folyamatban részt vegyenek. A kiválasztott kulcsszereplőkkel elvégeztetjük az érintettek azonosítását (stakeholder analízis), vagyis feltárni minden olyan szervezetet vagy személyt, csoportot, intézményt; állami, magán és a civil szereplőt, melyek valamilyen módon kapcsolatba kerül(het)nek a folyamattal vagy befolyásol(hat)ják a célok megvalósulását. Továbbá meghatározzuk, hogy az egyes tervezési fázisba miként lehet bevonni, megnyerni őket. Második fő lépés a közösségi helyzetfeltárás, melynek lényege az, hogy a találkozók során összegyűjtik és elemzik a felmerülő lehetséges problémákat, feltárják az igényeket. Ennek eszköze a SWOT analízis, illetve probléma és célfa felállítása. Ezután megfogalmazhatjuk az elérni kívánt közös jövőképet. A stratégiai tervezés során e jövőkép fő céljainak megvalósításához szükséges lépéseket fektetjük le. Végül az operatív tervezés során már konkrét feladatokat fogalmazunk meg, eszközökkel, a végrehajtásért felelősökkel, határidőkkel együtt. A közösségi tervezésben is fontos a folyamatos értékelés (monitoring), de

nem csak azért, mert csak az eredményt értékeljük, hanem azért is, mert arra is alkalmas, hogy ha szükséges, akkor tudjuk újragondolni, minősíteni a kitűzött célokat (SAIN M. 2014).

A közösségi tervezéshez számos alapvető módszert, technikát ismerünk. Ezeket a közösségi tervezési eszközöket és módszereket a szakirodalom két nagy csoportra bontja: hagyományos és modern technikák. A hagyományos technikai módszerek főként az önkormányzati tevékenységekhez kapcsolódnak: lakossági fórum, közmeghallgatás, közgyűlésen és önkormányzati bizottságban való részvétel, illetve a nem politikai célú népszavazás. A modern technikák köre ennél sokkal bővebb. Különböző rendezvények (pl. fórumok, konferenciák, workshopok) szervezésével a helyi önkormányzatnak lehetősége nyílik arra, hogy megismerje a helyi lakosság véleményét a településsel és annak környezetével kapcsolatban. Kérdőíves és interjúk felmérésekkel szintén sok információt gyűjthetünk; célunk, hogy minél több embert vonjunk be a kutatásba. Interjúalanyunk lehet egyszerre csak egy személy, de akár 4-6 fő részvételével fókuszcsoportos interjút is készíthetünk. Telekommunikációs eszközök (pl. blogok, internet, honlapok, online fórumok) segítségével az információk gyorsan terjednek, leegyszerűsödik a kommunikáció, azonban ezek csak akkor hatékonyak, ha a lakosság rendelkezik ezen alapvető telekommunikációs ismeretekkel és eszközökkel (számítógép, internet hozzáférés). A média eszközeit és a különböző kiadványokat (pl. szórólapok, önkormányzati hirdetőtáblán való információközlés) felhasználhatjuk arra, hogy a fejlesztési folyamattal kapcsolatos információkat a lakosság minél szélesebb körében és minél gyorsabban terjesszük (RECHNITZER J. 2011).

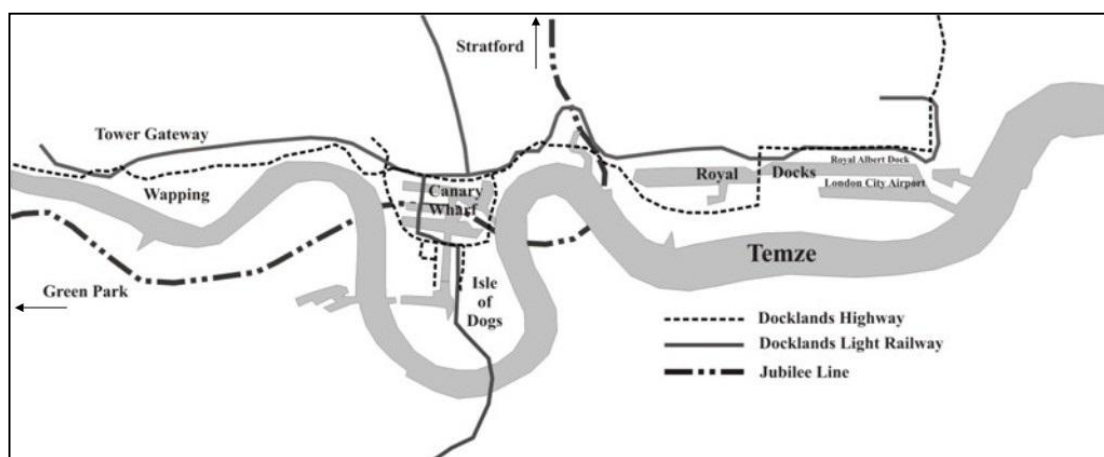
A közösségi tervezés módszerét nem csak a terület-, település- és vidékfejlesztési koncepciókban, programokban alkalmazzák, hanem a területrendezési tervek véleményezésére, elfogadtatására; közösségi érdekérvényesítésre és konfliktuskezelésre is. A később bemutatandó projekt, a partfal rekonstrukciója során azonban a partnerség elve csorbult. A beruházás várható, következő szakaszának, a lépcsősor megújításának megvalósításánál ezekre a módszerekre különös figyelmet lenne érdemes fektetni.

4.3. A vízparti területek újjáélesztése – példák

A következőkben három külföldi példán keresztül mutatom be a vízparti területek újjáélesztésének mintáját, menetét: ezek közül a londoni és a dublini nagyobb léptékű, míg a düsseldorfi egy kisebb léptékű projekt volt, mely példaként szolgálhat a szegedi beruházás második szakaszának megvalósításánál.

A londoni dokknegyed (Docklands)

A közel 2226 hektáron elterülő londoni dokknegyed revitalizációja a világ egyik legnagyobb városrehabilitációs projektje (GORDON, D. L.-A. 1997). A terület a városközponttól keletre, a Temze mentén helyezkedik el (3. ábra). Már az 1920-as években jelentkeztek a térség hanyatlásának első jelei Hamburg és Rotterdam - mint versenytársak - megerősödésével. A második világháború alatt számos légitámadás sújtotta a területet, majd a gyarmati kapcsolatok megszűnésével, a nyersanyag igényes ágazatok háttérbe szorulásával és a konténeres szállítási mód elterjedésével az 1960-as évektől kezdve felgyorsult a dokknegyed hanyatlása (KOVÁCS Z. 1990).



3. ábra: A londoni Docklands
(Forrás: saját szerkesztés)

A dokkok bezárása után a munkanélküliség ugrásszerűen megemelkedett. A munkanélküliségi ráta 1981-ben elérte a 24%-ot, ennek következtében növekedett a társadalmi feszültség, tüntetések és sztrájkok sora zajlott le. A Thatcher- kormánynak cselekednie kellett, így 1981-ben létrehozta a Londoni Dokknegyed Fejlesztési Társaságot (London Docklands Development Corporation, LDDC), amely egyedülként felelt a dokknegyed revitalizálásáért. A fejlesztés során négy fontos tényezőre összpontosítottak: a terület megközelíthetőségének biztosítása, lakás-és irodaépítés, vonzó és egyedi városkép kialakítása, valamint a gazdasági élet átalakítása (KOVÁCS T. 2001).

A terület gazdasági fellendülésének céljából az LDDC 1982-ben az Isle of Dogs negyedben különleges vállalkozási övezetet (Enterprise Zone) hozott létre, ahol jelentős adókedvezményeket, pénzügyi támogatásokat, gyors ügyintézés és viszonylag olcsó városi ingatlanokat kínáltak a magánbefektetők számára (NAGY E. 1997). Ebben a negyedben nyitotta meg kapuját a Canary Wharf irodaház-komplexum (4. ábra), melynek hatására több

ezer új munkahely jött létre, így fokozatosan növekedett a foglalkoztatottak száma. 1990-es évek elején azonban az ingatlanpiac összeomlásának veszélye és az infrastrukturális problémák miatt megtorpant a fejlődés, de napjainkra a térség a befektetők számára ismét vonzóvá vált (MÉSZÁROS R. 1999). Egyre több nagynevű cég költözött ide új bérlőként (pl. HSBC, Mastercard, Metlife, Samsung). A mai napig körülbelül 16 millió négyzetkilométernyi iroda- és üzlethelységet alakítottak ki. Az első bérlők 1991 augusztusában költöztek be a Canary Wharf területére és most, több mint 105 ezer ember dolgozik itt. Négy bevásárlóközpont több mint 280 üzlete kávézókkal és éttermekkel várja látogatóit. Ezen kívül körülbelül egy 20 hektáros parkosított területet is létrehoztak [1].



4. ábra: A Canary Wharf
(Forrás: [2])

A terület megközelíthetőségének javítása a térség újjáélesztésének egyik alapvető feltétele volt. Az infrastrukturális fejlesztések célja, hogy közvetlen kapcsolatot létesítsenek a londoni földalatti hálózattal, valamint hogy javítsák a dokknegyed keleti részének elérhetőségét (KOVÁCS T. 1998). 1987 nyarán nyitották meg a magasvasút, a Docklands Light Railway első, a Tower Gateway- Stratford- Isle of Dogs közötti szakaszát. Még ugyanezen év októberében a Royal Docks területén nyílt meg London ötödik repülőtere, a London City Airport. A repülőtér megépülésének egyik nagy előnye, hogy a városközpont 20 perc, a dokknegyed központja pedig 10 perc alatt elérhető. 1993-ban adták át a Wappingtól a Royal Docksig húzódó négysávos autótutat, a Docklands Strategic Highwayt, amely csökkentette a dokknegyed forgalmas útjainak túlterheltségét, ugyanakkor javította a Docklands keleti részének és London belvárosának elérhetőségét. 1999-re készült el a Jubilee Line metróvonal új szakasza, amely összeköttetést biztosít a Green Park és Stratford között a dokknegyeden keresztül. Az infrastrukturális fejlesztésekkel párhuzamosan hozzáálltak a lakásállomány

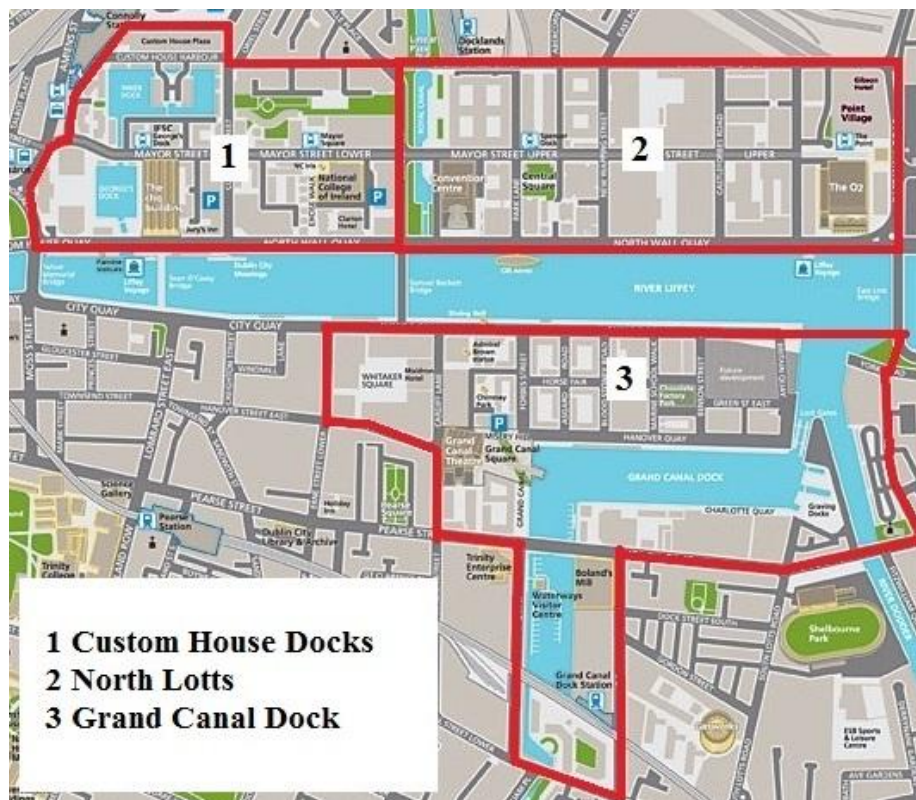
felújításához is. Az elhagyott raktárak egy részét lakásokká alakították, az egyes negyedekben teljesen új, modern lakóházakat építettek, megteremtve ezzel egy vonzó és egyedi városképet. A lakásállomány fejlesztésének következtében a dokknegyed lakosságszáma 1981 és 1995 között 39 ezerről 69 ezerre növekedett. A lakosok számának növekedésével az igények is növekedtek, és ennek kielégítésére különböző szolgáltatásokat hoztak létre: bevásárlóközpontokat, oktatási és egészségügyi központokat, múzeumokat, éttermeket, pubokat, színházakat, sportcentrumokat. A növekvő idegenforgalom hatására szállodák sora nyitotta meg kapuit (KOVÁCS T. 1998).

1999-ben a Docklands területén, a Royal Albert Dock mellett, a London City Airporttal szemben nyitotta meg új campusát a University of East London, amely mintegy 1200 diák számára biztosít szálláshelyet. A campus területén könyvesbolt, könyvtár, sportcentrum, emellett éttermek, kávézók és szupermarketek is találhatóak.

A londoni dokknegyed revitalizációja sikeresnek bizonyult, hiszen az egykori kikötői negyed fejlődésnek indult, új munkahelyek jöttek létre, népessége megsokszorozódott. Sikerült egy lepusztult vízpart területet ismét bekapcsolni a város vérkeringésébe.

A dublini dokknegyed

Az 1960-as években a posztindusztriális gazdaság térhódításával Dublin kikötőjében is ugyanazok a folyamatok zajlottak le, mint Londonban. A helyzetet azonban tovább súlyosbította az ír gazdaság recessziója is. Mindezek a terület fizikai degradációját, illetve komplex társadalmi és gazdasági problémákat eredményeztek (GILLIGAN, H. A. 1989). A kormány az 1980-as években döntött a Liffey folyó mentén elterülő dublini dokknegyed revitalizációjáról, ami mintegy 520 hektárnyi alapterületen valósult meg. Ennek magja a közel 100 hektárnyi területű régi ipari kikötőterület, az úgynevezett Custom House Dokk Fejlesztési Terület (5. ábra).



5. ábra: A dublini dokknegyed
(Forrás: ddda.ie)

A dokknegyed újjáélesztésének első fázisa 1987-ben kezdődött a Custom House dokk területén, ahol egy pénzügyi és gazdasági központot, a Nemzetközi Pénzügyi Szolgáltatások Központját (International Financial Services Centre, IFSC) hoztak létre. A terület helyreállításáért a kormány által létrehozott Custom House Dokk Fejlesztési Hatóság (Custom House Docks Development Authority, CHDDA) felelt. Különböző adókedvezményekkel csábítottak ide nemzetközi bankokat és más vállalatokat. A terület ma Dublin egyik legsikeresebb üzleti negyedévé vált. A CHDDA eredeti szándéka az volt, hogy egy vegyes használatú területet hozzon létre, ennek ellenére a megvalósítás során csak a vállalkozói megközelítésen volt a hangsúly. Továbbá, ebben az első fejlesztési fázisában nem vették figyelembe a közösségi érdekeket (WONNEBERGER, A. 2011).

A dokknegyed revitalizációjának második szakasza 1997-ben kezdődött el. Ekkor a kormány létrehozta a Dublin Dokknegyed Fejlesztési Hatóságot (Dublin Docklands Development Authority). A szervezet fejlesztési terve már 526 hektárnyi területre terjedt ki, magába foglalva a korábbi kikötői negyedet is. Feladata, hogy biztosítsa a társadalom, a gazdaság és a fizikai környezet megújulását és emellett folytatni a Custom House dokk fejlesztését (DDDA 1997).

A Custom House dokk további fejlesztése során 1997 és 2005 között a területen további irodahelységeket alakítottak ki, valamint lakóépületek, szállodák, éttermek, bárak, üzletek és kulturális létesítmények (pl. színház) is épültek. A pénzügyi központ szívében 2002-ben nyitotta meg kampusát a National College of Ireland's, amely a diákok számára szálláshelyként 53 apartmant kínál. 2000-től kezdődött a dokknegyed North Lotts nevű területének fejlesztése. Itt a lakóépületeken kívül megmaradtak a korábbi kikötői ipar meglétét igazoló épületek (raktárak, könnyű ipari üzemek, a vasúti fuvarozást ellátó kisebb létesítmények). Emellett olyan látnivaló is létesült itt, mint a 14 000 fő befogadására alkalmas „The O2” többfunkciós koncert-, kiállítás- és konferencia központ. E központ közelében épült meg a Point Village, amelyben helyet kapott a The Gibson Hotel mellett egy bár, egy kávézó és egy mozi is. Továbbá megnyitotta kapuit a The Convention Centre Dublin (The CCD) kongresszusi központ (6. ábra), amely konferenciák és kiállítások helyszínéül szolgál (FALLON, P. - WANG, C. 2009).



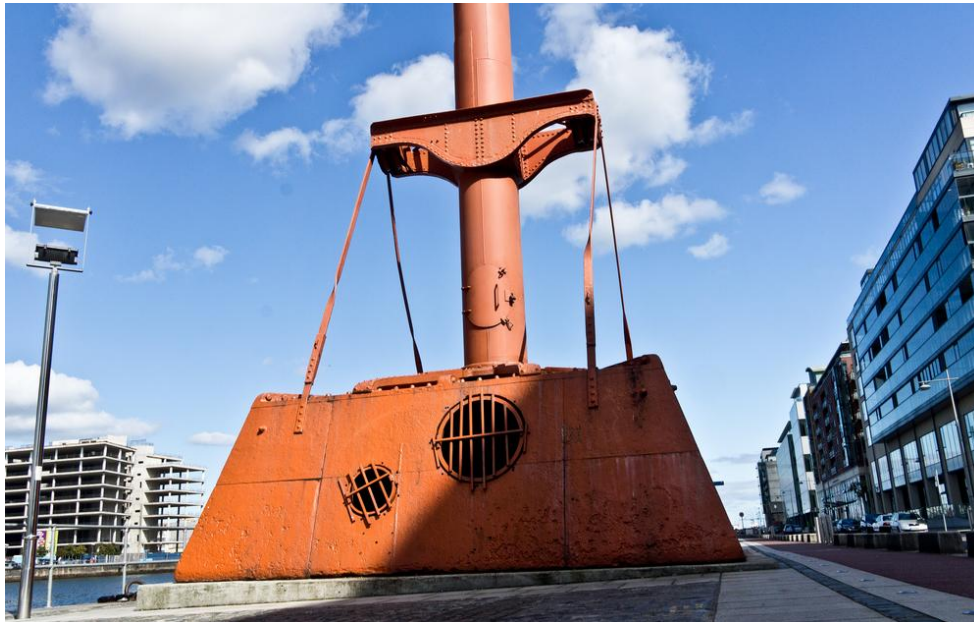
6. ábra: Samuel Beckett Bridge, háttérben a The Convention Centre Dublin
(Forrás: [4])

A Grand Canal dokk területén egy vegyes használatú városrészt alakítottak ki apartmanokkal, tágasabb közösségi terekkel (pl. a Grand Canal Square), bárokkal, kávézókkal, éttermekkel, szállodákkal és kereskedelmi központokkal. Itt szélesebb körű kulturális és rekreációs lehetőségek is rendelkezésre állnak (pl. Board Gais Energy Theatre, galériák, sport- és vitorlázós klubok) (FALLON, P. - WANG, C. 2009). A Grand Canal dokk

magas színvonalú irodai negyedében olyan nemzetközi nagyvállalatok bérelnek irodát, mint például a Google, Facebook, HSBC.

A második fejlesztési szakaszban a fejlesztések már PPP (public - private partnership) konstrukcióban valósultak meg. A közösségi érdekek számos téren hatást gyakoroltak a fejlesztőkre. Az egyik ilyen közösségi befolyás az új házak építése során érvényesült. A megépült új apartmanok magas ingatlanáraik miatt az alacsony és közepes jövedelmű lakosság számára nem voltak elérhetőek, nem tudták megvásárolni azokat, ezért a közösség képviselői ragaszkodtak ahhoz, hogy az összes megépült új ház 20%-át tegyék a lakosság számára megfizethetővé. Ez azt jelentette, hogy az állami fejlesztési ügynökségek az új lakások egy részét a piaci értéknél alacsonyabb áron adták el, azzal a feltétellel, hogy a vevőknek a ház eladásából származó hasznot vissza kell adniuk az ügynökségnek 20 éven belül. Ezt 1990-ben törvénybe is foglalták (MCDONALD, F. 2000). A másik problémát a zárt apartmanok építése jelentette. Ezek a komplexumok egy privát zónát létesítettek az ott élők számára. Ezt a lakosság ellenezte, mert úgy érezték, hogy a kapuk meggátolják, hogy a szomszédjaikat megismerjék. Ezzel kapcsolatban nagy vita alakult ki, végül az 1990-es években a városi tanács betiltotta a zárt lakókomplexumok építését (HAASE, T. 2008).

Az új épületek hatására a dokknegyed arculata jelentősen átalakult. A régi kikötői iparágak meglétére emlékeztető épületek jelentős részét lerombolták, csak néhány védett létesítményt hagytak meg. A lakosság azonban ragaszkodott a régi korra emlékeztető épületekhez, mert úgy gondolták, hogy ez is hozzátartozik a városképhez. Azért, hogy ellensúlyozzák a kikötőnegyed átalakulását, közösségi kezdeményezésre felújítottak néhány tárgyi leletet, például egy bűvárharangot (7. ábra), melyet aztán a folyó mellett, a korábbi rakodóparton el is helyeztek (WONNEBERGER, A. 2011).

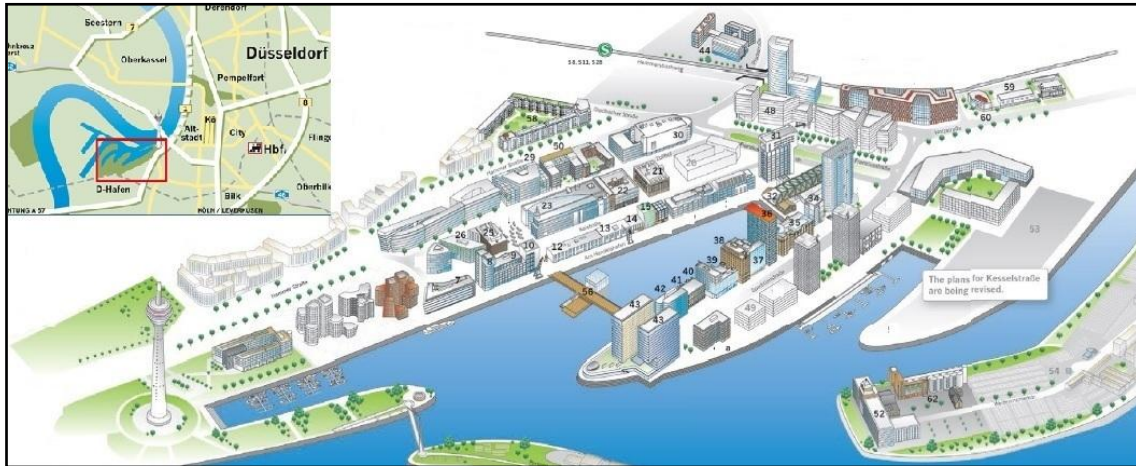


7. ábra: A bűvárharang a dublini dokknegyedben
(Forrás:[5])

A dublini dokknegyed fejlesztésének következtében a terület népességszáma jelentős mértékben megnövekedett, 40 000 új munkahely jött létre és 11 000 új lakást építettek. Az intercity vonatoknak, az elővárosi vasúti rendszernek és a Dublin Bus-nak köszönhetően a városközpont alig pár perc alatt elérhető. A folyó két partjának összeköttetését három híd megépítésével biztosították. Az eddigi fejlesztéseken kívül még 22, 8 hektár terület megújítására van lehetőség a North Lotts dokkon és a Grand Canal dokkon [6].

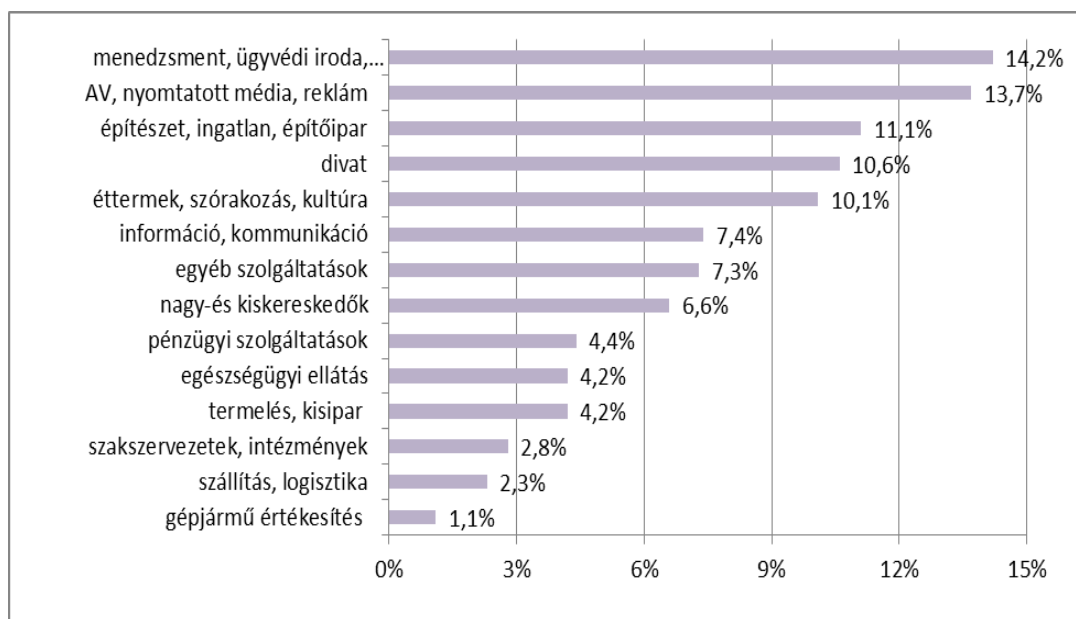
Düsseldorf Media Harbour

A 385 hektár területen elterülő düsseldorfi Media Harbour a város központjában, a Rajna mentén található (8. ábra). Az előző esettanulmányoktól abban különbözik, hogy a megvalósult beruházás folyópart melletti rehabilitáció. Az 1970-es évektől kezdve a kikötő gazdasági struktúrája jelentős mértékben megváltozott, melynek okai ugyanazok a folyamatok voltak, mint a londoni és a dublini kikötőnegyed esetében. A kikötő átalakulását fokozta az is, hogy jelentős volt a belvárosi területek felé irányuló kereslet is, mely abból fakadt, hogy Düsseldorf vidéki tartományi főváros és egyben nemzetközi üzleti központ is. A terület fejlesztésével kapcsolatos tervekre a város írt ki pályázatot és ő döntötte el, hogy a benyújtott tervek közül melyik fog megvalósulni. A fejlesztési koncepciókra vonatkozóan azt a kikötést tették, hogy aprólékosnak kell lenniük és minél kevesebb pénzből kell megvalósulniuk. A helyi lakosságot ennél a projektnél is bevonták a döntéshozatalba [7].



8. ábra: A Media Harbour
(Forrás: dusseldorf.de)

A kikötő rehabilitációját négy fázisban hajtották végre, melynek során egy vegyes használatú területet hoztak létre. A területet korábban üres raktárak és használaton kívüli műhelyek uralták, helyüket innovatív irodaépületek, szolgáltató helyiségek és lakóházak vették át. A kikötő arculata a cégek számára vonzó. A mai napig több mint 800 vállalat telepedett le itt, melynek 21%-a a média, az információs- kommunikációs és reklámpar képviselői (9. ábra). A második meghatározó üzleti szektort a menedzsment, ügyvédi irodák és adótanácsadó cégek jelenléte adja (14,2%). A letelepedett vállalatok 76%-a ide, Düsseldorfba tette át a székhelyét. Ma kb. 8600 ember dolgozik a Media Harbour területén [8].



9. ábra: A Media Harbour ipari struktúrája 2012-ben
(Forrás: a düsseldorfi Gazdasági Fejlesztési Ügynökség 2012. októberi felmérése alapján saját szerkesztés)

A kikötőnegyed a rehabilitáció után divatos és kedvelt találkozóhellyé változott. A területen az elmúlt években megduplázódott a bárók, pubok, kávézók és éttermek száma. Megtalálhatóak olyan szolgáltatások is, mint pl. fodrászat, fitness stúdió, utazási iroda, virágbolt, szolárium, doktor, bank, gyógyszertár. Ezek mellett még négy hotel is várja a vendégeit. A térség nyugati része még mindig az ipar által használt terület, de vannak tervek arra vonatkozóan, hogy itt csúcskategóriás lakóépületeket építsenek [8].

A kikötő a hírnevét az építészeti műemlékeknek és az innovatív irodaházaknak köszönheti. Az épületek futurisztikusak, melyeket német, angol, amerikai, japán és francia sztárepítészek terveztek. Az építészek kombinálták a régi építészeti szerkezetet a modern építészetben használatos üveggel és acéllal. Az épületek egy részét teljesen újjáépítették. Az építészeti sokszínűség hozzájárul a térség egyedülálló légköréhez. A kikötőnegyed egyik leghíresebb épületegyüttese a három különálló épületből álló The New Zollhof (10. ábra), amely összesen 28000 négyzetméternyi irodahelyiséget kínál. Mindhárom épület látványosságát homlokzatuk görbesége, tornyaik ferdesége adja [8].



10. ábra: The New Zollhof
(Forrás: kanegorgejason.com)

Másik híres épület a Roggendorf-Haus, amely korábban egy raktárepület volt, de 2001-ben irodaépületté alakították át (11. ábra). Ismertségét annak köszönheti, hogy a homlokzatát 29 darab, a falon felfelé mászó, világos színű (sárga, zöld, piros, kék) műanyag szobor díszíti. Egyik figura sem egyezik meg, mindegyik egyedi [9].

Az első fejlesztési fázisban, az 1980-as években épült a kikötő és a város egyik modern látványossága és egyben legmagasabb épülete (11. ábra), a Rajna-torony (234 m magas). Jelenleg telekommunikációs központnak használják, de csekély összegért feljuthatunk a tetőre, ahonnan gyönyörű kilátás nyílik a városra és környékére. Az épület külső részén egy különleges fényjátékot láthatunk – egy absztrakt órát, amely egyben a világ

legnagyobb digitális órája is. A későbbi építkezések során ügyeltek arra, hogy egyik új épület se legyen magasabb a Rajna-torohnál, hogy az egyedüli meghatározó épületként maradjon fent [9].



11: ábra: a Roggendorf-Haus és a Rajna-torony
(Forrás: mimoa.eu, duesseldorf-tourismus.de)

A kikötő a város többi részéről villamossal, busszal és gyorsvasúttal könnyen megközelíthető. Az autósok számára számos parkoló zóna áll rendelkezésre.

Mint minden intézkedés során, ennél a projektnél is vannak nyertesek és vesztesek is egyaránt. A legfontosabb nyertes maga a város, a befektetők és a bérlők. A terület rehabilitációjával a belváros ártérteleződik, ami Düsseldorfban a látogatók számának növekedéséhez vezet. Vesztesek a szomszédos lakosok, ugyanis a lakbérek folyamatosan emelkednek, ami kiszorítja a környékbeliakat. A kikötő új lakói a város más részéről költöznek ide [7].

A kikötő fejlesztésével kapcsolatos jövőbeli tervek célja tovább erősíteni a terület vegyes felhasználását: további apartmanok építése kereskedelmi és irodai funkciót betöltő épületekkel kombinálva. A kikötő mentén a zöld területek növelésével új, vonzó és tágas tereket szeretnének létrehozni. Emellett a jobb elérhetőség céljából a terület tömegközlekedésének és közúti közlekedési útvonalának fejlesztése is szerepel a tervekben [9].

Mindhárom városban a vízparti fejlesztés hatására a korábbi kikötői szerepet betöltő, elhagyatott, lepusztult vízparti városrészekből egy többfunkciós városnegyedek hoztak létre. A cél az volt, hogy a terület arculatának megújítása mellett a lakosság számára egy vonzó városnegyed alakítsanak ki, amely egyszerre funkcionál lakó-és munkahelyként, illetve

rekreációs térként és üzleti központként is. A fejlesztés hatására a vízpart és a város közötti közvetlen kapcsolat visszaállt. Szegeden is éppen most zajlik egy vízparti fejlesztés, azonban ebben az esetben nem egy városrész, hanem a belvárosi partvonal rekonstrukciójára kerül sor.

5. Szeged nagyárvizei – az árvízvédelmi projekt indokoltsága

Az 1879-es nagy árvíz óta Szeged városát a Tisza két nagyobb és több kisebb árvize sújtotta. A legutóbbi, 2006-os árvíz irányította rá a városvezetés figyelmét arra, hogy a jelenlegi árvízvédelmi rendszer nem megfelelően védi a várost, szükség van annak modernizálására.

1879. március 12-én hajnalban Makkos-erdő közelében 806 centiméteres vízállásnál átszakadt a vasúti töltés és reggelre az egész várost teljes egészében elöntötte a Tisza (12. ábra). A vízből csak a vár, a Palánk, a vasúti állomás és az állomás töltése emelkedett ki. A városba betört víz hatalmas pusztítást végzett. A házak többsége összeomlott, a 6000-ból alig 260 maradt meg. Emellett az árvíz halálos áldozatokat is követelt: egyes források 165 halotról írnak, mások 200-ról. A víz apadása rendkívül lassú volt, körülbelül három hónapig 3-4 méter magasan borította az utcákat. A város újjáépítése 1880 tavaszán kezdődött meg Lechner Lajos, pesti mérnök tervei alapján. A kormány kedvezményes kölcsönökkel és építőanyaggal segített, emellett számos európai nagyváros (p. London, Berlin, Párizs, Brüsszel) pénzadománnyal is hozzájárult a város újjáépítéséhez. Ekkor épült ki a körutas-sugarutas városszerkezet, valamint az új városháza, a református templom, a színház, főposta és távirda, az újszegedi park, a Dugonics tér és az állandó Tisza-híd. A város újjáépítésével egyidejűleg kiépült a belvárosi téglapartfalrendszer és a rakpart is, illetve a város körül a vasúti töltéssel egybeépített árvízvédelmi körtöltés is (KAJÁN I.- ZOMBORI I. 2004).



12. ábra: A Palánk az 1879-es árvíz idején (Forrás: ativizig.hu)

1970-ben a legtöbb Tisza-völgyi folyó árvízszintje meghaladta az eddigi maximumokat. Szegednél június 2-án a Tisza vízállása 961 centiméteren tetőzött. A víz negyvenkét napon keresztül áztatta a partfalat. Ekkora vízmagasságnál és ilyen tartós vízelöntéssel félő volt, hogy a védmű ki-, esetleg beborul; a víz átszivárog a fal repedésein keresztül, vagy a partfal egyes szakaszai megsüllyednek. Hogy mindezek ne következzenek be, a lejáró nyílásokat befalazták, a fal repedéseit cementhabarccsal töltötték ki, valamint homokzsákokkal támasztották meg a támfalat. A sikeres védekezésnek köszönhetően a város megmenekült az árvíztől, ugyanakkor bebizonyosodott, hogy az akkori védmű nem képes megvédeni a várost a nagyobb árhullámoktól. Műszaki és esztétikai okok miatt 1970 után a városvezetés a partfal felújításáról döntött. A korábbi téglából készült falat elbontották, helyette vasbeton szögtámfalat emeltek. A partfal újjáépítését 1974 nyarán kezdték el, a felújítás két szakaszban történt. A beruházó az Alsó- Tisza - vidéki Vízügyi Igazgatóság volt. Az első szakasz építése 1979-ben fejeződött be, a második szakasz csak az 1980-as években készült el (KARDOS I.-PLESOVSZKI P. 1976).

A 2006-os tavaszi árvízszint magassága Szegednél meghaladta az eddig mért legnagyobb értéket: a Tisza 1009 centiméteren tetőzött. A járdaszint fölé emelkedett vizet a fal tartotta, így kiderült, hogy a védmű mennyire nem vízzáró. Korábban a partfalat még sohasem érte ekkora terhelés. 2000-ben ugyan volt egy 929 centiméter magasságú víz, de az nem emelkedett a járdaszint fölé. Az árvízveszély elhárítása közben számos problémával kellett szembenézni. A partfal teljes hosszán átszivárgott a víz, még a lépcsőlejárókon (kulisszanyílások) keresztül is. A szivárgás csökkentésére a partfal mentén homokzsákokból ellennyomó medencéket kellett építeni. A vízszint növekedésével további ellennyomó medencéket kellett létrehozni, emiatt a Stefániát és a Korányi fasort teljesen le kellett zárni.

Problémát jelentett az is, hogy a partfalat keresztező, használaton kívüli közművezetéseken (pl. védőcsőbe helyezett villamos vezeték, csatornahálózat) keresztül a Korányi fasor épületeinek pincéibe szivárgott a víz. Esetenként vizet kapott a meglévő szennyvízhálózat is. Le kellett zárni a Felső Tisza-part nagy részét, mert félt volt, hogy a közlekedés által keltett rezonancia és az átázás miatt megsérülhet az út. Végül is a nagyszámú segítségnek és a felmerülő problémák szakszerű kezelésének következtében sikerült megakadályozni, hogy a víz betörjön a városba (KOZÁK P. 2007).

Láthattuk, hogy Szeged történetében az árvíz ellen folytatott küzdelem évszázados problémát jelent. A technológia fejlődésével újabb és újabb partfalat építettek, de egyik sem bizonyult megfelelőnek, nem megfelelően védte meg a várost a vízzel szemben. A 2006-os árvíz után a városvezetés hozzálátott egy olyan nagyszabású beruházás tervezéséhez, amely az árvíz alatt felmerülő problémákat kezelni kívánja.

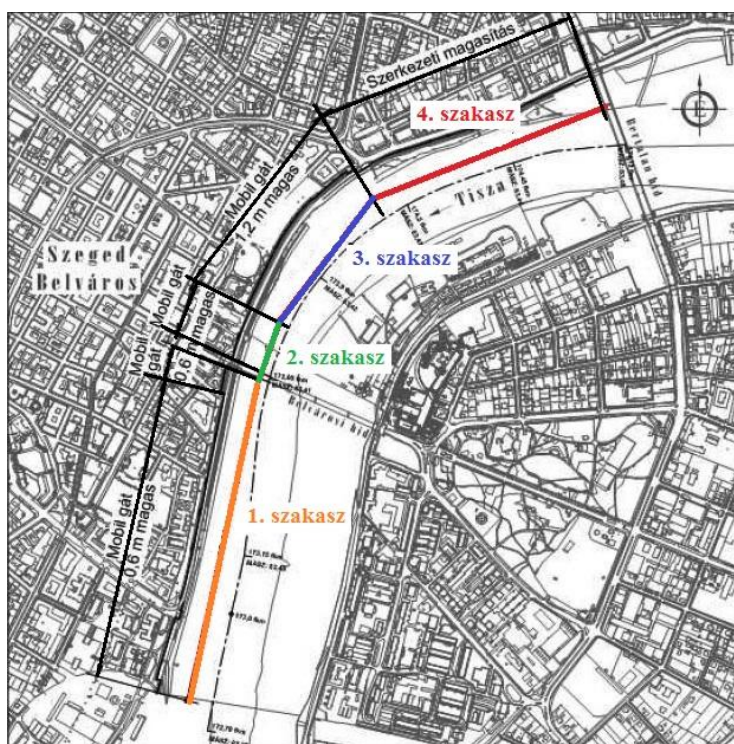
6. Az árvízvédelmi projekt bemutatása

A Környezet és Energia Operatív Program keretén belül az Önkormányzati árvízvédelmi fejlesztések tárgyú felhívásra Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata Szeged belvárosi árvízvédelmi rendszer fejlesztése címmel pályázatot nyújtott be. A kétfordulós eljárásban elbírálásra kerülő pályázat 1.500.000.000 Ft összegű 100%-os vissza nem térítendő uniós támogatást nyert. Ehhez még a városi önkormányzat 710 millió forintnyi saját forrással is hozzájárult [10].

A projekt a 2006-os árvízkor felmerülő műszaki problémák kezelését célozza meg: a magassági hiány megszüntetése és a mélyben átszivárgó vizek kezelése.

A magassági hiány megszüntetésére az egyes szakaszokon mobilgátat helyeznek el. Ezzel a védmű magasságára hivatalosan előírt mértékadó árvízi szint +1.5 méter teljesítésre kerül. A mélyben átszivárgó vizek kezelésére kétféle megoldást alkalmaznak. Egyrészt a mélyben, a felszín alatt, több mint 3 méterrel vasbeton vízzáró résfalat építenek, ami a résfal talpmélységéig megakadályozza, hogy a víz a város irányába szivároghon. Másrészt kezelni kell az esetlegesen átszivárgó vizeket is. Ezen vizek összegyűjtésére a mentett oldalon egy árokszivárgó rendszer épül ki, amely az árhullám levonulása után a gravitáció segítségével, illetve az árvíz alatt szivattyú segítségével visszavezeti a vizet a Tiszába. A járda alatt egy úgynevezett szivárgó paplan rendszer is épül, amely összeköttetésben lesz az árokszivárgó rendszerrel. A partfal vízzáróságát fogja növelni az is, hogy a Tisza felől a régi támfal elé egy vasbeton köpenyfal épült körülbelül 20- 25 centiméter vastagságban.

A mintegy 2 kilométer hosszú partvonalat négy szakaszban újítják fel (13. ábra). Az első (a Klinikáktól a Belvárosi hídig) és a második szakaszon (a Belvárosi hídtól a Stefániáig) a falat körülbelül 40 centiméterrel visszavésik, és új fejgerendát építenek, amelybe beleépítik azokat az elemeket, amelyek lehetővé teszik azon oszlopok lecsavarozhatóságát, amelyek közé árvízkor a mobilgátat felállítják. A harmadik szakaszon (a Stefániától a Belvedere-ig) a terepszint megemelése történik a 2006-os LNV (1009 centiméter) szintjére és eddig a szintig a jelenlegi fal vissza lesz vésve. Erre kerülnek majd azok a 120-140 centiméter magas lecsavarozható oszlopok, amelyek közé a mobilgát helyezhető. Balesetvédelmi szempontból a Tisza felőli oldalon egy védőkorlát épül, ez fogja biztosítani a partfal mentén a biztonságos közlekedést. Árvíz idején pedig felfogja az uszadékot, így ezt a terhet nem a mobilgátnak kell majd viselnie. Ezen a szakaszon a felújítás lehetővé teszi a jobb rálátást a Tiszára. Az utolsó, negyedik szakaszon (a Belvedere-től a Bertalan hídig) a mellvédfal szerkezeti magasztására és a járdaszint megemelésére kerül majd sor.



13. ábra: A partfal rekonstrukció felújítási szakaszai
(Forrás: ativizig.hu)

A partfal rekonstrukciós munkálatai a tervezett időponttól eltérően később, csak 2014 januárjában kezdődtek meg, a beruházás várható befejezte 2015 májusa. A projekt kivitelezője a Szeged S-H-K 2013 Konzorcium (SWIETELSKY Magyarország Kft., HÍDÉPÍTŐ SPECIÁL Kft., KÖTIVIÉP' B Kft.).

A partfal rekonstrukciója eredetileg a „Szeged főutcája - a Tisza” című projekt elképzelés egyik elemét képezte. A projekt célja az lenne, hogy közvetlen kapcsolat alakuljon ki a város és a folyó között. Az egész Tisza-partot komplexen tervezték felújítani, elemei közül a legfontosabbak, hogy újra sétahajók járnának a vízen, növelnék a partfal mentén a zöldterületek nagyságát és a rakparton teraszokon lehetne ülni a pihenni, nézelődni vágyó lakosságnak és a turistáknak. Mindez azonban elképzelés, most csak a védművet újítyák fel (3. melléklet).

7. A szegediek véleménye a Tisza-partról és a partfal-rekonstrukcióról

7.1. A kérdőíves felmérés eredményei

A szegedi lakosok véleményének feltárásához két időpontban (2014. március-április, 2014. október- november) kérdőíves vizsgálatot végeztem (1. melléklet). A lekérdezés során a nagyszámú minta miatt valószínűségi mintavételt, azon belül is egyszerű véletlen mintavételt (BABBIE, E. 2003) alkalmaztam, és arra törekedtem, hogy lehetőleg minden korosztályból gyűjtsek mintát. A megkérdezettek korcsoportonkénti megoszlását a táblázat mutatja (2. táblázat). A férfiak és a nők közel azonos arányban válaszoltak a kérdésekre. A százötvennégy főből százhuszonnyolcan szegedi születésűek vagy több évtizede itt élnek. A többiek egy része Szeged környékén él (pl. Üllés, Szatymaz, Algyő, Deszk) és csak a munkája köti a városhoz, másik részük csak egyetemi tanulmányaik miatt tartózkodnak itt.

Korcsoportok	Válaszadók száma (fő)	Szeged lakosságának megoszlása (fő)
15-24 évesek	42	26675
25-34 évesek	16	24805
35-44 évesek	24	25310
45-54 évesek	21	19098
55-64 évesek	21	23042
65-74 évesek	21	15211
75 év feletti	9	11627

2. táblázat: A megkérdezettek korcsoportonkénti megoszlásának alakulása (Forrás: KSH, kérdőíves felmérés alapján saját számítás)

A kérdőívben többek között arra voltam kíváncsi, hogy a szegedi lakosok mire és milyen rendszerességgel használják a Tisza-partot, mi a véleményük a Tisza-part és a partfal jelenlegi állapotáról, illetve, hogy mennyi információval rendelkeznek a partfal felújításával kapcsolatban. A két, eltérő időpontban készített kérdőíves felméréssel azt is vizsgáltam, hogy a szegediek több információval rendelkeznek-e és hogy változott-e a megítélésük a projekttel kapcsolatban az eltelt időszak alatt.

7.2. A Tisza-part használta a kérdőív válaszadóinak véleménye alapján

A kérdőíves kutatásom igazolta azt a feltételezésemet, hogy a Tisza-part Szeged egyik többfunkciós, használt és megélt városi térrésze. Fejlesztésére azonban az utóbbi évtizedben nem fordítottak kellő figyelmet. Használatának intenzitása erősen időjárás és évszakfüggő, ezért ez befolyásolja a vizsgálat eredményét is. A Tisza-part használatára vonatkozó kérdésre több tevékenységet is meg lehetett említeni. A megkérdezettek többsége a Tisza-partot leggyakrabban sétálásra, futásra, parkolásra és közlekedésre, kutyasétáltatásra, nézelődésre (gyönyörködni a tájban), nyáron strandolásra, vagy egyszerűen csak pihenésre használják. Ezen kívül, főként a fiatalok napfényes időben szeretnek kiülni a rakpart lépcsőire olvasni, napozni, tanulni, a baráti társasággal beszélgetni és közben italozni. A gyermekes családok gyakran járnak le a játszótérre gyermekeikkel. Továbbá többen megemlítették a Tiszán a csónakázást, horgászást, kajakozást, jetskizést és a kacsák etetését, illetve sokan látogatják meg a Tisza-partot az ott megrendezett fesztiválok miatt is (3. táblázat). Gyakran látogatott helyek a Tiszán lévő szórakozóhelyként használt úszóhajók is. Az emberek szeretnek ide lejárni a nyári melegben, mert a Tisza javít a komfortérzetükön, hiszen a parton mindig enyhébb az idő, mint a városban. Ez igazolja azt a törvényességet, hogy a vízfelületeknek és a hozzá tartozó zöldterületeknek humán bioklimatikus módosító hatásuk van. Nyáron hűtik, ráadásul a vizek télen melegítik is környezetüket (DOBI I.- BARANKA GY.- UNGER J. 2013), ezért is fontos, hogy jó állapotban legyen a vízpart, hiszen az emberek nyáron hűsölésre is használják.

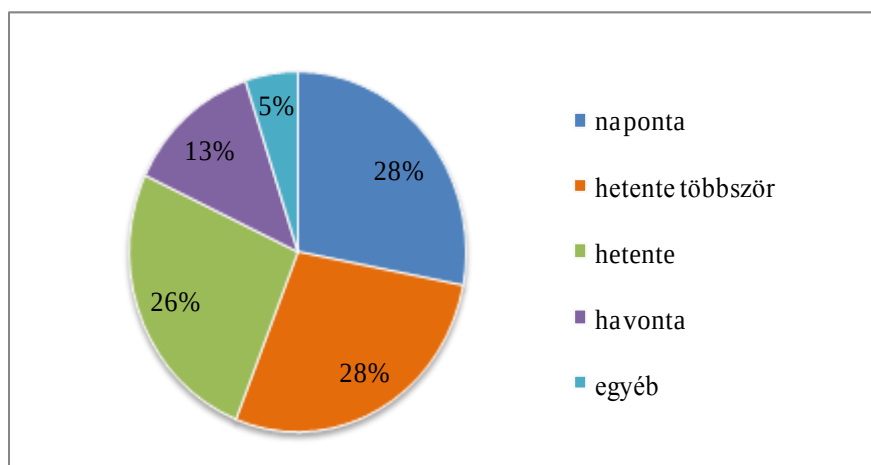
Kivétel nélkül mindenki egyetértett azzal, hogy a Tisza-part egy találkozóhely, ráadásul azt is megtudtam, hogy a fiatalok körében egy népszerű randevűhely is. A fentiek alapján megállapíthatjuk, hogy a Tisza-partot a szegediek használják, több funkciója is van és nem csak egy átmentő térként szolgál. Épp emiatt érdemes rá nagyobb figyelmet fordítani, fejlesztése kívánatos, méghozzá a közösség bevonásával.

Tevékenység	db	Tevékenység	db
sétálás	118	Strandolás	28
futás	94	Randevú	25
parkolás, autóval közlekedés	69	Napozás	21
Kutyasétáltatás	65	Csónakázás	21
nézni a Tiszát	64	játszóterre járni a gyerekekkel	19
fesztiválok, szórakozó egységek látogatása	60	olvasás, tanulás	16
üldögni a lépcsőn és közben beszélgetni, iszogatni	56	kajakozás, jetskizés	14
Horgászás	51	Kacsabetetés	9

3.táblázat: A Tisza-part különböző használata
(Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját számítás, saját szerkesztés)

A Tisza-partnak a szegediek életében betöltött fontos szerepét a széles körű használata mellett a látogatottsága is tovább erősíti. Mint már korábban is említettem, használatának intenzitása erősen időjárás és évszakfüggő. Ez megmutatkozik a második felvételezés (október-november) során kapott eredményekből is. Az első vizsgált időszakban (március-április) a megkérdezettek több mint 50%-a hetente többször, esetleg naponta; 26 %- a hetente jár le a partra. Csak nagyon kevesen jelölték meg az egyéb kategóriát, ők kéthetente, háromhavonta, vagy ennél ritkábban, évente egyszer-kétszer (14. ábra). Ezek az emberek nem szegedi lakosok, többnyire csak a különböző fesztiválok (pl. borfesztivál, halászléfesztivál, szabadtéri játékok, Szegedi Ifjúsági Napok) miatt látogatnak el a városba, és ekkor meglátogatják a Tisza-partot is. A kérdőívben szerepelt az az állítás, hogy az emberek csak akkor töltik meg a rakpartot, ha valamilyen fesztivál van. Ezzel a megkérdezettek nem értettek egyet. Elmondásuk szerint ez nem igaz, mert amint beköszönt a jó idő, a rakpart megtelik emberekkel, főként fiatalokkal.

A második kérdőíves felvételezés során (október- november) az 54 főből kevesebb, mint a fele (26 fő) hetente többször, esetleg naponta; 16 fő hetente, 10 fő csak havonta látogat el a Tisza-partra. Az első vizsgált időszakhoz képest tapasztalt eltérés a látogatottságot illetően két okra vezethető vissza. Egyrészt a hűvösebb időjárás beköszöntére, másrészt arra, hogy a felújítási munkálatok előrehaladtával a Tisza-part egyre nagyobb részét (pl. a partfal mente) lezárták.



14. ábra: A Tisza-part látogatásának gyakorisága százalékos megoszlás alapján az első kérdőíves felvételezéskor
(Forrás: kérdőíves felmérés alapján saját számítás, saját szerkesztés)

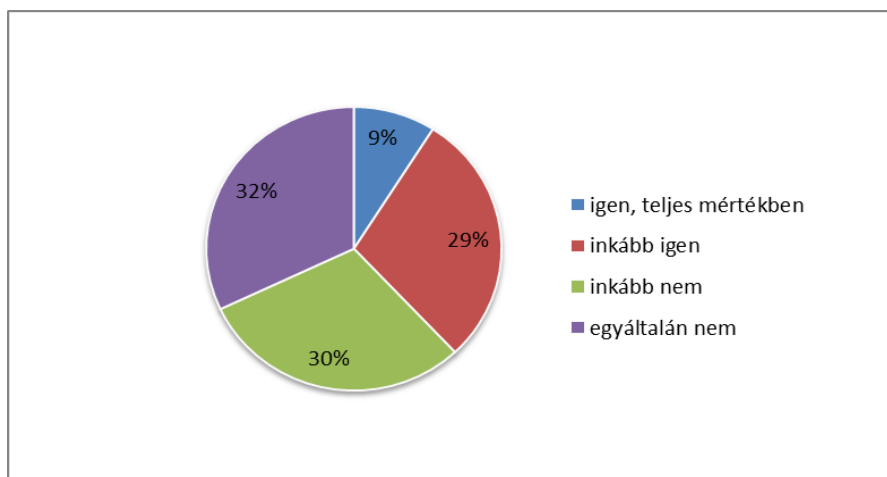
Annak ellenére, hogy a Tisza-partot az emberek sok mindenre használják és szinte naponta látogatják, azt gondolnánk, hogy a Tiszát Szeged főutcájának tekintik. Azonban ezzel az állítással csak a válaszadók 53%-a (81 fő) értett egyet, 19%-uk (29 fő) pedig teljes mértékben elutasította. Többségük azt mondta, hogy a főutca szerepét továbbra is a Kárász utca tölti be, és ez csak akkor változhatna meg, ha a Tisza-parton valamilyen nagymértékű, turistákat csalogató fejlesztéseket (pl. rendszeres sétahajó járatok, a rakpartra kitelepült kávézók) hajtanának végre. A válaszadók véleménye szerint a Tisza-part turisztikai szempontból kiaknázatlan, pedig számtalan lehetőséget kínál. Ezzel a városvezetés is tisztában van, azonban a lehetőségek kihasználására és fejlesztésére nagyon sok pénzre lenne szükség.

A megkérdezettek többsége egyetértett azzal, hogy a Tisza-part, állapotát tekintve el van hanyagolva, ennek ellenére láthattuk, hogy mégis sokan látogatják. Az elhanyagolt állapot itt egyaránt vonatkozik a lépcsősorokra, a zöldterületekre és a partfalra is, hiszen ez egy komplex térrész. Nem elegendő csak az egyik elem fejlesztése, hanem azok együttes helyreállítására lenne szükség. A megkérdezettek szerint a Stefánia nem tiszta és nem rendezett, főként most, a munkálatok előrehaladtával. Sokan említették, hogy nem szakszerű a park-és fagondozás a Stefánián, sőt az egész városban sem. A válaszadók szerint a rakpart alsó, repedezett lépcsősora meglehetősen rossz állapotban van, nem beszélve arról, hogy még balesetveszélyes is. Az emberek többségét az is zavarja, hogy a rakpart lépcsőin, főként tavasszal és nyáron sok a szemét, mert az ott italozó fiatalok nem a szemetesbe dobják maguk után a szemetet,

hanem otthagyják a lépcsőn. Ezzel kapcsolatban többen is megjegyezték, hogy sokszor igazából nincs is elegendő szeméttartó elhelyezve a rakpart lépcsőinél. Azonban többnyire nem azzal van baja az embereknek, hogy a Tisza-parton italoznak a fiatalok, hanem, hogy szemetlenek és esténként hangoskodnak. Viszont meg kell említenem, hogy azt a legtöbben megjegyezték, hogy reggelre a Szegedi Környezetgazdálkodási Nonprofit Kft. munkatársai mindig megtisztítják a lépcsőket a szeméttől.

A Tisza-parthoz kapcsolódó ártéri erdőkkel kapcsolatosan egyesek azt mondják, hogy azok több helyen (pl. a Foka környékén, Boszorkányszigeten) rendezetlenek, sok bennük a szemét, ráadásul a kidőlt fákat sem szállítják el. Mások arra panaszkodnak, hogy egyes helyeken az ártéri erdők fáit túlságosan is kiirtották. Az erdők az egyik legösszetettebb ökológiai rendszerek (RAKONCZAI J. 2008). Befolyásolják a légkör összetételét, és ez által módosítják az adott terület éghajlatát (mikroklíma) is, ezért fontos lenne, hogy ne csak magát a rakpartot fejlesszék, hanem gondozzák a hozzá tartozó ártéri erdőket is. A város szempontjából a nagy kiterjedésű zöldterületek különösen fontosak, hiszen hozzájárulnak a kedvezőbb éghajlathoz, levegő-és vízminőséghez, illetve a városlakók jobb életkörülményeihez (NAGY I. 2008).

A védműre vonatkozó hanyagság az esztétikai szempontú értékelésnél egyértelműen megmutatkozott, ugyanis az ehhez kapcsolódó kérdésre az egyáltalán nem, illetve az inkább nem esztétikus választ adták a legtöbben (96 fő). A jelenlegi védművet több jelzővel is illették: „pocsék”, „rémes”, „betonkolonc”, „csúnya”, „betondzsungel”. Akik az inkább igen választ adták (44 fő), azzal indokolták válaszukat, hogy „ők már ezt szokták meg” (15. ábra). Azzal az állítással többnyire egyetértettek, hogy a jelenlegi partfal nem illik a környezetébe, de azzal már nem, hogy az el is szakítja a város lakóit a folyótól, mondván „úgyis lemennek az emberek a Tisza-partra, ha akarnak”, illetve „csak a Tiszára való rálátást akadályozza”.



15. ábra: A partfal esztétikai szempontú értékelése százalékos megoszlás alapján
(Forrás: kérdőíves kutatás alapján saját számítás, saját szerkesztés)

Mivel sokan és sok mindenre használják a Tisza-partot, így azzal az állítással, hogy ez egy köztér és mindenkinek joga van használni, a megkérdezettek kivétel nélkül mindannyian egyetértettek. Ugyanakkor többen úgy gondolják, hogy egy bizonyos mértékben mégis szabályozni kellene, hogy ki, mikor és mire veheti igénybe. Sokak szerint szigorúbban kellene figyelembe venni a köztéri alkoholfogyasztás tilalmát, hiszen a szabályozás ellenére, főként a fiatalok ugyanúgy italoznak a parton. Többen megjegyezték, hogy azt sem kellene megengedni, hogy az ártéri erdőkben és a híd alatt tanyát verjenek a hajléktalanok.

7.3. A partfal-rekonstrukció megítélése a kérdőíves kutatás alapján

A kérdőívben a Tisza-part használatán kívül a kérdések másik fele a partfal rekonstrukciójára vonatkozott. Meglepő volt számomra, hogy az összes válaszadó közül 18-an semmit nem tudtak arról, hogy jelenleg milyen munkálatok folynak a Tisza-parton, a partfal mentén. Másoknak is csak annyiról volt tudomásuk, hogy a partfalat megerősítik, de ennél bővebb információval nemigen tudtak szolgálni. A legtöbben azzal sem voltak tisztában, hogy mobilgát lesz, sőt akadt olyan is, aki azt sem tudta, hogy már elkezdődtek a rekonstruálási munkálatok. Nagyon kevés volt azon válaszadók száma (12 fő), akik részletesen be tudtak számolni arról, hogy milyen munkálatokat végeznek a partfal felújítása során. Ők elmondták, hogy szinte minden nap ellátogatnak a Tisza-partra, mert kíváncsiak hogy a munkások hogyan haladnak a munkával. Azt feltételeztem, hogy a második kérdőívezés alkalmával az emberek többet fognak tudni a parton folyó munkálatokról, de feltevésem téves volt. Az emberek továbbra is tájékozatlanok. Mindkét kérdőíves felvételezés

idején többen is megjegyezték, hogy a város nem közölt megfelelő mennyiségű információt a felújítással kapcsolatban. Összességében arra a következtetésre jutottam, hogy az idősebb korosztály sokkal tájékozottabb volt a témában, mint a fiatalok.

Annak ellenére, hogy a megkérdezettek többsége kevés információval rendelkezett a védmű felújításával kapcsolatban, a rekonstrukciót egyértelműen hasznosnak találják, mert „az elmúlt évek árvízi tapasztalatai után ráfér a partfalra a felújítás”, „esztétikai szempontból jobb lesz az új partfal”, „jobban véd majd az árvíz ellen”, „a mobilgát Szentendrén is jól működött”, valamint „jobban rá lehet majd látni a Tiszára”. Kevés számban ugyan, de természetesen akadtak olyanok is, akik nem tartják hasznosnak, mondván „teljesen fölösleges pénzkidobás, a jelenlegi partfal is jó, az árvízvédelmi célnak megfelel”; „a partfal felújítása csak látványberuházás”, „a Tisza ezen szakaszán nem a belvárosi rész a legfenyegetettebb az árvizek idején”. A megkérdezettek 7%-a (12 fő) pedig nem tudta megítélni a felújítás hasznosságát, de közülük többen elmondták, hogy kételkednek a mobilgát által nyújtott védelemben és emiatt kicsit félnek attól, hogy mennyire fogja megvédeni a várost az elkövetkező árvizektől.

A százötvennégy főből csak hatan vettek részt a 2014. február 18-án 18:00-kor, a Szent-Györgyi Albert Agórában tartott partfal felújításával kapcsolatos lakossági fórumon. Negyven fő, ha tudott volna róla, akkor szívesen elment volna a fórumra, a többiek azonban egyáltalán nem. Ők mind azt mondták, hogy úgysem lett volna rá idejük, illetve amúgy sem érdekelt volna őket. Tehát az embereket egyáltalán nem, vagy csak kevésbé érdekli, hogy milyen fejlesztés zajlik a környezetükben, mert úgy gondolják, hogy ők úgysem szólhatnak bele, mondván „ez már előre el van döntve”, ők már „nem befolyásolhatják a fejlesztést”.

A partfal helyreállításával kapcsolatos információforrásként legtöbben a helyi újságot (Délmagyarország) említették, majd az internetet (szegedma.hu, szegedcafe.hu, delmagyar.hu), a Szeged Városi Televíziót és a szegedi helyi rádiót (Rádió 88). Emellett még néhányan barátoktól, ismerősöktől; az ATIVIZIG-től, a lakossági fórumról, a kihelyezett EU projekt táblákról vagy maguktól a tervezőktől informálódtak. Több válaszadó megjegyezte, hogy szerintük az emberek nem kellőképpen lettek tájékoztatva a felújítással kapcsolatban. Ezt a kérdőíves felmérés eredménye is tükrözi, hiszen az emberek többségének szinte alig volt információja róla.

Annak ellenére, hogy a megkérdezettek esztétikai szempontból is hasznosnak találták a védmű felújítását, nem tudták megítélni, hogy az új partfal jobban fog-e kötődni a városhoz és hogy közelebb viszi-e az embereket a környezethez, a Tiszához. Sokan azért nem tudtak véleményt mondani a témával kapcsolatban, mert a többség még a látványtervet sem látta,

vagy ha látták is, akkor a látványterv és a valóság között sok különbség van, így csak akkor tudnak véleményt mondani ezzel kapcsolatban, ha már elkészült az új partfal. Ennek ellenére az emberek többsége bízik abban és reméli, hogy a Tisza-part látképe a fejlesztés hatására javulni fog.

A kutatásom során számos nem várt eredmény és téma is felmerült. Az emberek szeretnék, ha minél hamarabb kész lenne az új partfal, mert zavarja őket, hogy a rakpart, illetve a partfal mente le van zárva. Többen megjegyezték, hogy a felújítási munkálatok alatt több lejáróhelyet kellene biztosítani a rakpartra. Tehát az emberek használnák, igénybe vennék a Tisza-partot, így ez is igazolja, hogy egy használt tér. Ugyanakkor kíváncsian várják a végeredményt, bíznak abban, hogy a mobilgát árvíz idején nagyobb biztonságot fog nyújtani. Mások szerint az alumínium mobilgát csak rontani fog a kilátáson, nem fog illeni a város környezetébe. Ehhez a projekthez ugyan nem tartozik, de sokan megemlítették, hogy a Tisza-partra több fát kellene ültetni, növelni kellene a zöld területek arányát; jó lenne, ha az újszegedi oldalon újra megnyílna a szabadstrand; a parton több szemetest és ivókutat kellene elhelyezni, víztározókat kellene létesíteni, valamint a rakpart lépcsőit is jó lenne felújítani. Az egyik kitöltő szerint a Tisza-part emberidegen, nem jó, hogy a rakparton forgalom van. Ezzel szemben az a javaslat is elhangzott, hogy ki kellene szélesíteni a rakpartot a növekvő forgalom miatt. Továbbá többen hiányolják a Tiszáról a kirándulóhajókat és szerintük a folyó kihasználatlan. „Vissza kellene hozni a Szőke-Tisza által keltett hangulatot: a hajóról hangosan szólt a mulatós zene és ez odavonzotta az embereket a rakpartra”. Az egyik válaszadó megjegyzése szerint „éljük meg a vizet, amennyire csak lehet!”.

A kapott válaszok alapján több érdekes dolog derült ki, többek között az, hogy az emberek kevés információval rendelkeznek a fejlesztéssel kapcsolatban, és úgy érzik, hogy nincs is beleszólásuk a környezetük átalakítását célzó tervekbe. Ennek egyik fő oka a nem megfelelő tájékoztatás, pedig a fejlesztéseknek igazodniuk kellene az Európai Unió regionális politikájának alapelveihez. A partnerség elvének megfelelően a területfejlesztés helyi és területi szereplőit be kell vonni az előkészítésbe, programozási és ellenőrzési folyamatba. A nyilvánosság és részvétel elve szerint pedig a területfejlesztési döntések előkészítésében széles körű nyilvánosságot kell biztosítani. A CLDD, a közösségi szinten irányított helyi fejlesztés fő célja a partnerek (civil társadalom és a helyi gazdasági szereplői) bevonása a helyi integrált stratégiák kidolgozásába és végrehajtásába, hozzájárulva ezzel a fenntarthatóbb fejlődéshez.

A következő fejezetekben az interjús felmérés eredményeit mutatom be és összegzem.

7.4. A Tisza-part használata régen és most az interjúk alapján

A kérdőíves kutatásból levont egyik következtetést, miszerint a Tisza-part egy többfunkciós térrész, az interjúk is igazolták. Interjúalanyaim mind különböző dologra használták és használják a Tisza-partot. Dávid, a középiskolás, elsősorban szórakozásra veszi igénybe: nyáron sokat szokott a barátaival a Tiszán kajakozni, úszni; a rakpart lépcsőin szívesen ülnek le beszélgetni és közben italozni; múlt évben pedig a SZIN-en is részt vett. Interjúalanyaim közül sokan megemlítették, hogy őket zavarja az, hogy a fiatalok esténként szórakoznak a rakparton. Judit, az önkormányzati képviselő szerint „természetes, hogy a fiatalok ott buliznak, mert a Tisza-partnak van egyfajta hangulata”. Judit sosem gondolná, hogy célszerű lenne kitiltani a fiatalokat a partról. Az egyetemista Zsanett nem Szegeden lakik, ezért csak ritkábban látogat el a Tisza-partra, főként az ott tartott különböző fesztiválok miatt (pl. SZIN, halászléfesztivál), illetve régebben a Laposon és a rakpart lépcsőin a baráti társasággal szerettek összegyűlni. Zsanett teljes mértékben ellenzi azt, hogy a fiatalok a Tisza-parton italoznak és szemetelnek, mert szerinte ez „nem egy jó képet ad a városról”.

Klára és Enikő, a két helyi lakos, és Judit, az önkormányzati képviselő életéhez a Tisza-part minden szempontból kapcsolódik. Enikő és Klára minden nap megsétáltatják kutyáikat a Stefánián vagy a hullámtéren egészen Tápéig. Enikő Szegeden született, elmondása szerint a „Tiszán nőtt fel”, hiszen régebben a folyón sokat evezett és fürdött. Régebben még hajóval járt át a partfürdőre. Klára Pécsen született, egyetemi tanulmányai miatt költözött Szegedre és itt is kapott munkát. Jelenleg a Tisza-parton lakik, lakásvásárláskor tudatosan választott, mert olyan helyen akart élni a városon belül, ahova az akkoriban még kicsi gyermekeit minden nap le tudta vinni sétálni, játszani és levegőzni. Az ő élete nem igazán kötődik a vízhez, inkább az erdők, a fák, a növények és a madarak megléte fontos számára. Judit 1976 óta lakik Szegeden, azóta partfürdő imádó, mert míg működött a strand, a kempingbe minden este munka után lement, és ott, a meleg vizes fürdőben ülve elolvasta a napi friss újságot. Nappal is, amikor tehetett, mindig ellátogatott a partfürdőre. Számára is lakásvásárláskor az elsődleges szempont a Tisza-part közelsége volt. Judit szerint „a táj megunhatatlan, az évszakok változásával leírhatatlan a gyönyörűség”. A jelenben a „Tisza bolondok” által szervezett programokon (csónaktúra, vitorlázás) rendszeresen részt vesz.

Márk, az önkormányzati képviselő és Péter, az egyetemi tanár életében a Tisza-part főként rekreációs funkciót lát el. Márk a hullámtérben lévő horgásztanyáján nyáron sok időt tölt el családjával, régebben pedig a partfürdőn strandolt, és a Tiszán rendszeresen csónakázott is. Péter 1992-ben vásárolt egy kis nyaralót a Tápé fölötti üdülőtelepen, ahol

nyáron gyakran szerveznek családi összejövetelt főzéssel és fürdéssel egybekötve. Diákként minden évben a Tisza-parton nyaralt, illetve akkoriban a Boszorkányszigeten sok időt töltött barátaival. Péter elmondása szerint a sziget akkor még a diákok kedvelt találkozóhelyeként és randevűhelyként funkcionált, illetve vizsgaidőszakban szeretett ott tanulni is. A Boszorkánysziget e funkciója a klinikasor és az 1970-es árvíz utáni új partfal és a rakpart lépcsőinek kiépítésével megszűnt.

Tamás, az ATIVIZIG egyik munkatársa, illetve Géza, az egyetemi tanár életéhez a Tisza-part elsősorban a munkájuk során kötődik. Tamás a magánéletében csak nagyon ritkán, főként nyáron, havonta egyszer-kétszer látogat el a Tisza-partra a családjával és ekkor gyermekeivel szeretnek kacsát etetni és a játszótéren játszani. Géza a kollégáival együtt a Tisza menti gátrendszer vizsgálatában vesz részt. Régebben a parton sokat tanult és a partfal mentén az árvízi emlékműtől Tápéig hetente kétszer futott is. Kedves emlék számára, hogy a Tiszán tanult meg úszni.

Interjúalanyaim szerint mások a Tisza-partot horgászásra, fürdésre, sétálásra, szórakozásra (buli, italozás, fesztiválok látogatása), sportolásra (kajak, futás), kutyasétáltatásra, közlekedésre, parkolásra használják. A fiatalok szeretnek kiülni a rakpart lépcsőire, illetve sokszor látni, hogy összegyűlnek, és tábortűzet raknak a Laposon. A játszóterek megléte miatt a Stefánia és a Roosevelttér elsősorban a kisgyermekes családok kedvelt helye. A hullámtérben sok az üdülő, ráadásul az üdülőkörzet folyamatosan bővül, mert van rá igény. A folyón úszóházak is találhatóak, amelyekben egyrészt életvitelszerűen élnek, másrészt szórakozási lehetőségként funkcionálnak. A Sárga, a Lapos és a Foka klasszikus strandfunkciót ellátó területek. A Korányi fasor elsősorban klinikai funkciót tölt be.

Mindezek alapján elmondhatjuk, hogy a Tisza-part megélt városi térrész, az emberek rendszeresen használják.

7.5. Az interjúalanyok véleménye a Tisza-part használatának változásáról, annak okairól

Láthattuk, hogy bár jelenleg is sokszínű a Tisza-part használata, korábban a megkérdezettek sokkal több mindenre használták, mint most. Interjúalanyaim közül, főként az idősebbek, sokat meséltek arról, hogy egykor a Tisza sokkal nagyobb szerepet játszott a város életében, illetve sokkal jobban ki volt használva, mint napjainkban. Sokan a vízi életet hiányolják, ez a kérdőíves kutatásomból is kiderült. Még évtizedekkel ezelőtt az emberek a

Tiszát fürdésre, csónakázásra, vitorlázásra, horgászásra használták, és sétahajók is rendszeresen közlekedtek a két part között, illetve Csongrádig is. A vízen voltak rendes úszóházak is a hozzájuk tartozó hajókkal, csónakokkal, valamint áruszállítás is zajlott a Tiszán. Az idősebbek részéről a Szőke Tisza megemlézése egyik esetben sem maradt el. Arra a kérdésre, hogy mi az oka a változásnak, különböző válaszokat kaptam.

Judit szerint a vízi élet megszűnésének oka talán az lehet, hogy „az emberek régebben ráérősebbek voltak, ezt a mai világ azonban nem teszi lehetővé”, illetve az emberek korábban nagyobb társasági életet éltek, mint ma. Péter, Tamás és Dávid szerint a közlekedés fejlődése lehet az oka annak, hogy a megszűnt a vízen történő szállítás, hiszen a rugalmas és gyors közúti szállítással nehéz versenybe kelni. A mai rohanó világban a hajó már túl lassúnak számít.

Zsanett a változás okát azzal magyarázta, hogy „a belváros elszívta az embereket” a Tisza-partról, hiszen ott nincs semmi kereskedelmi és szolgáltatási jellegű egység. Ő is elsősorban az életmódváltásra gondolt egyik lehetséges okként, hiszen az elmúlt évtizedek alatt jelentősen átalakult az emberek szórakozási, vásárlási igénye.

Klára két okot is említett: az első a pénz volt, vagyis azt hogy a Tisza-part elüzletesedett. Ezzel Enikő és Márk is egyetértett. Az elüzletesedés alatt azt értik, hogy az utóbbi évtizedekben a Tisza-part értékes területté vált és sokan szeretnének ott területet szerezni, hogy megnyithassák a saját vendéglátó és rekreációs szolgáltatást nyújtó egységeiket. Példaként a Napfényfürdőt és a Tisza Dokkot említették. Márk véleménye szerint „ezek a létesítmények egyre exkluzívabb módon működnek, és csak a társadalom egy szűkebb része, a tehetősebbek engedhetik meg maguknak, hogy igénybe vegyék. Ezáltal a társadalom szélesebb köre kizorul, és az emberek nem érzik szükségességét annak, hogy lemenjenek a Tiszához”. A változás második okaként Klára és Enikő is a hanyagságot említette, vagyis hogy a Tisza-part jelenlegi állapota hozzájárul ahhoz, hogy az emberek számára már nem olyan vonzó a terület. A Tisza-part jelenlegi állapotával interjúalanyaim többsége sem volt elégedett, szerintük is túlságosan el van hanyagolva. Ez a tény a kérdőíves kutatásomból is kiderült. Többen elmondták, hogy az ártéri erdőket túlságosan kivágták, máshol rendezetlenek („dzsumbuj”) és sok bennük a szemét. A Stefániát és a vízi bástyát rendezetlennek tartják, sok a szemét (törött üvegek is) a parton, a partfal pedig már idejéért, nem korszerű. A hajóállomás környékét rendszeresen takarítani kellene, mert tele van szeméttel, ráadásul még a hajléktalanok is beköltöztek a híd alá. Klára és Enikő a diszkó hajók jelenlétének sem örül. Azt mesélték, hogy amikor a Tisza River Café Club megnyitott, a környékén kiirtották a teljes növényzetet, még a fákat is. Továbbá a környéket nem

gondozzák, ott is sok a szemét és a törött üveg, ráadásul még kuka sincs kihelyezve. Az emberek a klubhoz kocsival járnak le, „felszántják az utat”, a mélyedésekben pedig eső idején megáll a víz, ekkor az egész környék tiszta sár.

Fontosnak tartom megemlíteni, hogy Klára és Enikő 2012-ben kampányt indított a Tisza-part védelméért. Mindketten elmondták, hogy nem nézték jó szemmel azt, hogy az ártéri erdőket nemhogy megritkították, és rendbe rakták volna, inkább kivágták az összes fát egészen a Fokáig. Ismerőseikkel összefogva a fák törzsére olyan papírlapra írt üzeneteket tűztek, hogy „Ne vágjatok ki! Mentsetek meg!”. Eredményt azonban ezzel nem sikerült elérniük. Nem értik, hogy a városvezetés hogyan engedhette meg a fák kivágását. Levelet írtak a vízügynek, a természetvédőknek, az állatvédőknek, a városvezetésnek is, azonban még válaszra sem méltatták őket. Múlt évben azonban sikerült egy kis eredményt elérni az ártéri fák megmentésében. A kivágásra ítélt fák törzsét piros festékkel jelölték meg, Enikő és barátai pedig néhány fa törzséről smirglivel letakarították a piros festéket. Így sikerült megmenteniük három ártéri gyümölcsfát.

Géza szerint a változás oka a terület funkcióváltása. A folyó és a város közötti régi klasszikus kapcsolat megszűnt, most inkább rekreációs és szórakozási lehetőségként szolgál. Azt is említette, hogy a jövőben előbb-utóbb rá leszünk kényszerítve arra, hogy a Tisza vizét igyuk, tehát ivóvízpótlásra is használni fogjuk.

Interjúalanyaim a Tisza-part használatában történő változás okát többféleképpen magyarázták. Többen az életmódváltással, az emberek szórakozási igényeinek átalakulásával, mások szerint a változás hátterében a Tisza-part elüzletesedése áll.

7.6. Az interjúalanyok véleménye a partfal-rekonstrukcióról

Interjúalanyaim mind különböző okokból támogatják, vagy éppen ellenzik a partfal helyreállítását. A legtöbben a város és a lakosság érdekét nézve, mások pedig saját érdeküket figyelembe véve foglaltak állást az üggyel kapcsolatban. Egyedül Dávid volt az, aki semmilyen információval nem rendelkezett a felújítással kapcsolatban. Az egyetemista Zsanett sem volt jól tájékozott, de az interjúra felkészülten érkezett, utánanézett, hogy a fejlesztés hogyan fog zajlani. Tehát itt is, mint ahogyan a kérdőív eredményeiből is, kiderült, hogy a fiatalok sokkal kevesebb információval rendelkeznek a projekttel kapcsolatban.

Péter árvízvédelmi szempontból tartja helyesnek a partfal rekonstrukcióját. „A 2006-os árvízkor kiderült, hogy a jelenlegi partfal már nem biztonságos, és féltő, hogy egy következő nagyobb árhullám elmossa a falat, és ez által a várost is”. Véleménye szerint itt nem az

esztétika a fontos, hanem hogy az új partfal sokkal biztonságosabb legyen és megvédje a várost.

Géza szerint a Tisza-part funkciója nem csak az árvízvédelem, hanem szociális és ökológiai szerepet is betölt. „Ezeket a funkciókat együttesen kellene fejleszteni, és erre egy optimális megoldást kellene találni. De ki mondja meg, hogy mi az optimális? A pénz, a politikusok vagy a lakosság? Sokféle érdeket kell figyelembe venni és ez alapján kellene fejleszteni”. Zsanett is a komplex fejlesztést tartaná fontosnak, de ettől függetlenül mindketten támogatják a partfal rekonstrukcióját. Géza bízik abban, hogy hosszú távú védelmet fog biztosítani a város számára.

Judit, az önkormányzati képviselő Tisza-part imádó révén elsősorban azért tartja fontosnak a fejlesztést, mert annak célja az lenne, hogy közelebb vigyék az embereket a környezethez, a Tiszához. „A partfal átépítése nagyot fog dobni a Tisza-parton, mert a Tisza sokkal láthatóbbá válik az emberek számára. Ez a régi, megszokott partfal teljesen elzárja a Tiszát, az átépítéssel azonban sokkal látványosabbá válik”. Emellett természetesen árvízvédelmi szempontból is elengedhetetlennek véli a fejlesztést, szerinte „a mobilgát nagyon hasznos, praktikus és korszerű eszköz”. Az interneten utánanézett olyan városoknak, ahol már mobilpartfalakat állítottak fel, és lenyűgöző látvány volt számára, hogy a mobilgát teljesen megvédte a mellette húzódó épületeket. Judit megemlítette azt is, hogy a Tisza Szeged főutcája nevű komplex fejlesztési koncepcióval teljes mértékben egyetért, és nagyon örülne, ha ez meg is valósulna.

Márk, a másik önkormányzati képviselő másképp vélekedett a partfal felújításával kapcsolatban: „a mostani partfal nem korszerű, lépni kellett valamit, és ez volt a legkézenfekvőbb megoldás. Más fajta konstrukciót kellett volna kitalálni”. Egyértelműen nem mondta ki, hogy akkor most ellenzi vagy támogatja a partfal e módon történő felújítását. Azt azonban kijelentette, hogy a Tisza Szeged főutcája projekttel - a másik képviselő, Judit véleményével szemben -, nem ért egyet, mert ő nem hisz abban, hogy ha egy tervező valamit kitalál, - és ezzel javaslatot tesz a városnak, hogy hogyan kellene fejleszteni azt az adott területet -, az a gyakorlatban is működni fog. Véleménye szerint a Tisza Szeged főutcája projekt egy „külföldi példákból összerakosgatott anyag”. Ne egy tervező mondja meg, hogy hogyan kellene fejleszteni, hanem több szakmaterület együttes ötletelésére van szükség. A társadalmat is be kell vonni és ezzel felmérni a reális társadalmi igényeket. Tehát Márk nem a nagyobb léptékű, komplex fejlesztések híve, inkább csak a kisebb léptékűeké. Ez ugye éppen ellentmond Géza és Zsanett véleményének.

Enikő és Klára, a két szegedi lakos egyáltalán nem támogatja a fejlesztést, mert attól félnek, hogy ami számukra a legkedvesebb a Tisza-parton, azaz a Stefánián a parkrész és a partfal mellett lévő fák az építkezések áldozatául fognak esni. Tehát ők elsősorban ökológiai szempontból ellenzik a partfal helyreállítását. Mindketten úgy vélik, hogy ha kivágják a partfal mentén a környező fákat, már ki sem lehet majd menni a Tisza-partra a forró nyári napokon hűsölés céljából, mert még árnyék se lesz, ez pedig még jobban el fogja idegeníteni az emberek többségét a folyótól. Nem értik, hogy miért kell ennyire kipusztítani a Tisza-parton a növényzetet, inkább sokkal jobban kellene vigyázni a még megmaradt kis zöldterületekre. Márk mellett Klára sem támogatja a nagy grandiózus terveket, ő is inkább a kisebb léptékű fejlesztéseket részesíti előnyben. Emellett Klára is úgy véli, hogy úgy kellene fejleszteni a Tisza-partot, hogy a természeti és az épített környezet összhangban legyen, és vonják be a fejlesztésbe az érintetteket is, azokat, akik használják.

A partfal rekonstrukciójával kapcsolatos véleményeik itt is, csakúgy, mint a kérdőíves kutatásnál, megosztóak voltak. Interjúalanyaim közül többen támogatják a fejlesztést elsősorban árvízvédelmi szempontból. Két fő pedig saját érdekeikből kiindulva teljes mértékben ellenzi azt.

7.7. A Tisza-part jövője, az interjúalanyok fejlesztési javaslatai

A kérdőíves kutatásból és az interjúkból is kiderült, hogy az emberek nincsenek megelégedve a Tisza-part jelenlegi állapotával, szerintük el van hanyagolva, ráadásul a folyó adta lehetőségek sincsenek kihasználva. Interjúalanyaim sokféle fejlesztési javaslatot tettek a Tisza-part és a folyó jobb hasznosítására. Természetesen mind tisztában vannak azzal, hogy a fejlesztési javaslataik megvalósítása és a fejlesztés utáni fenntartása is sok pénzbe kerülne.

Legtöbben azt szeretnék, ha ismét fellendülne a vízi élet a Tiszán: népszerűsíteni kellene a vízi sportokat, fejleszteni a szabadstrandot, és újra el kellene indítani a rendszeres sétahajó járatokat is. Géza szerint a Tisza-part társadalmi hasznosítására civil szervezeteknek kellene alakulniuk, akik az igényeket felmérve újfajta használati lehetőségeket biztosítanának szervezett keretek között. Enikő és Klára, mint természetszerető emberek inkább azt szeretnék, ha visszaállítanák a Tisza-part korábbi, természet közelebbi állapotát: nem kellene tovább folytatni az ártéri erdők kivágását, a Stefániát tartsák rendben, illetve meg kellene az embereket tanítani a Tisza-part rendeltetésszerű használatára (a part nem hulladéklerakó, nem hajléktalanok szálláshelye és nem nyilvános közvéccé), akár szankciók árán is. Klára sokkal jobb ötletnek tartja néhány külföldi példa követését: azt mesélte, hogy Finnországban a

folyópartra ösvényeken keresztül vezet le az út, és a parton elhelyezett padokra leülve gyönyörködhetnek az emberek a tájban. Azt szeretné, ha itt Szegeden is a természetten keresztül hoznák közelebb a folyót az emberekhez. Enikő pedig azt szeretné, ha sokkal több programot szerveznének a Tisza-partra, illetve több „kiülős” vendéglátóhelynek kellene kitelepednie. Judit is említette a vendéglátóhelyek létesítését, illetve még ő azt is felvetette, hogy például a Laposon szabadtéri főzőhelyeket kellene kialakítani, hogy ott a családok és a fiatalok szabadidejükben ingyen szórakozhassanak. Márk azt szeretné, ha úgy fejlesztenék a Tisza-partot, hogy az széles tömegek számára elérhető szórakozási lehetőségeket biztosítson. Fel kellene mérni a társadalmi igényeket és azok alapján kellene fejleszteni, nem üzleti szempontok alapján.

Tamás, az ATIVIZIG egyik munkatársa az interjú során elmondta, hogy vannak tervek a Tisza-part fejlesztésére a jelenleg zajló projekten kívül. A belvárosi szakaszon a hajóállomást fejleszteni fogják. Itt a személyforgalom kezelője és a hajóállomás üzemeltetője a Csongrád Megyei Rendőr-főkapitányság lesz. Az ATIVIZIG pedig a Szeged alatti medencés kikötőt teherkikötőként tervezi üzemeltetni. Tamás a partfal felújításával kapcsolatban elmondta, hogy az ATIVIZIG feladata lesz az árvíz elleni védekezés megszervezése. A mobilgátat egy jól szervezett raktárrendszerben fogják tárolni, ahol az elemek szín-és betűkóddal lesznek ellátva. Így elkerülhető az, hogy ha a mobilfal felállítására kerül sor, az egyes elemek nehogy a nem megfelelő helyre kerüljenek, ugyanis a szegedi partfal esetében a meglévő kulisszanyílások miatt egyedi elemek kialakítására van szükség. Az elemeket egy németországi cégtől, az IBS-től vásárolják. Ha esetleg hosszú ideig nem lesz árvíz, akkor is legalább kétfévente gyakorlat formájában fel kell építeni a mobilfalat. A mobilpartfal felállítására az ATIVIZIG egy megfelelő létszámú, szakértő csapatot hoz létre. A gyártó részéről biztosítva van egy oktatás és betanítás is a mobilelemek helyes felállításához. A rakpart lépcsőit és a vízi bástyát nem újítják fel ennek a projektnek a keretében.

Tamástól azt is megtudtam, hogy a partfal belvárosi szakaszának felújításával szinte egy időben az újszegedi gátat is rekonstruálják. A Környezet és Energia Operatív Program keretében 100 százalékos támogatással, 1,3 milliárd forintos projekt keretében a szerb határtól a román határig a gátórházak felújítására, útépítésre, a monitoring állomások és a hírközlő hálózat újjáépítésére és a hullámtéri véderdők helyreállítására kerül majd sor. Az újszegedi városrészen a parapetfalat is felújítják. A kiviteli tervek már készen vannak, a munkálatok várhatóan idén nyáron fognak elkezdődni és 2015 tavaszára be is fejeződnek.

8. A fejlesztés értékelése

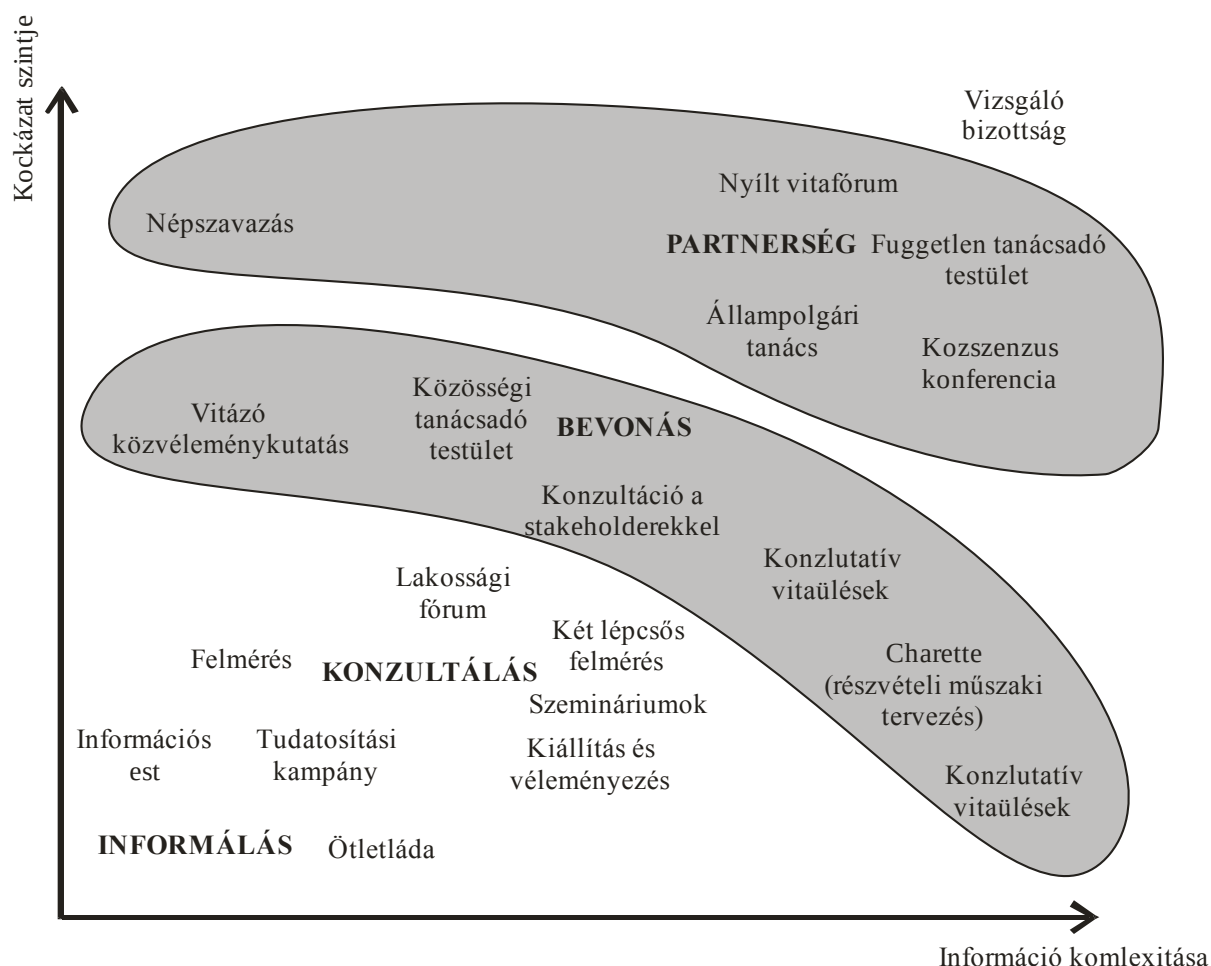
Kérdőíves és az interjúk kutatásom során azt tapasztaltam, hogy az emberek többsége azt gondolja, hogy a partfal felújításával a „Szeged főutcája - a Tisza” projekt fog megvalósulni. Ez azonban nem igaz. A partfal rekonstrukciója eredetileg ennek a projekt elképzelésnek az egyik elemét képezte. A „Szeged fő utcája - a Tisza” projekt célkitűzései a hullámtéri infrastruktúrafejlesztés, vízügyi beruházások (biztonság), természetvédelmi fejlesztések, üzleti vállalkozások iniciálása, a fenntarthatóság feltételeinek biztosítása. A projekt átfogó célja az lenne, hogy közvetlen kapcsolat alakuljon ki a város és a folyó között. Az egész Tisza-partot komplexen tervezték felújítani, elemei közül a legfontosabbak, hogy újra sétahajók járnának a vízen, növelnék a partfal mentén a zöldterületek nagyságát, a rakparton teraszokon lehetne ülni a pihenni, nézelődni vágyó lakosságnak és a turistáknak. Mindez azonban elképzelés, most csak a védművet újítják fel. Tehát ez is azt mutatja, hogy az emberek mennyire nem tájékozottak, mennyire nem lettek jól tájékoztatva a fejlesztéssel kapcsolatban.

A nem megfelelő tájékoztatást erősíti az is, hogy a megkérdezettek azzal sem voltak tisztában, hogy milyen is lesz majd a partfal, ha elkészül, mert az interneten és az újságokban többféle látványtervet is közzé tettek. Emellett még azt is meg kell említeni, hogy a végleges látványterv alapján nem egészen úgy fog kinézni a partfal egyik szakasza, ahogyan azt tervezték. A tervben az szerepelt, hogy a harmadik szakaszon (a Stefániától a Belvedere-ig) a visszavésett fal elé, a Tisza felőli oldalon balesetvédelmi szempontból egy védőkorlát épül, ez fogja biztosítani a partfal mentén a biztonságos közlekedést. Árvíz idején pedig felfogja az uszadékot, így ezt a terhet nem a mobilgátnak kell majd viselnie. Ez a védőkorlát azonban nem fog elkészülni.

A dolgozat végén az egyik legfontosabb következtetés, amit levonhatunk, hogy a partfal rekonstrukciója nem tekinthető vízparti fejlesztésnek, csak egy műszaki jellegű árvízvédelmi fejlesztésnek, pedig a városvezetés egy komplex rehabilitációként kommunikálta. A vízparti fejlesztések egyik legfontosabb eleme a kereskedelmi, kulturális, rekreációs, munkahelyi és lakófunkciók kombinálása az újjáépített területen. Ezek közül a partfal felújítása következtében egyik funkció sem fog megvalósulni. Ha a „Szeged főutcája - a Tisza” komplex projektet hajtják végre, akkor beszélhettünk volna kereskedelmi, kulturális és rekreációs funkcióról.

A fejlesztés hibája, hogy nem igazán követi a területfejlesztési alapelveket. Egy fejlesztés során biztosítani kellene a nyilvánosságot és a közösségi ellenőrzés lehetőségét, az

érdekeltek megfelelő tájékoztatását, a lehetőséget a véleménynyilvánításra és javaslattevésre. Mivel a partfal felújítása inkább egy műszaki projekt, így a helyi lakosság bevonása nem várható el, nem lehet a műszaki megvalósításról az emberek véleményét kikérni, hiszen ezt a szakemberekre kell bízni. Annyit azonban tehettek volna a város vezetői, hogy biztosítják a szabad véleménynyilvánítást azzal kapcsolatban, hogy tetszik-e a lakosságnak a partfal látványterve. Ez azonban nem történt meg. A bemutatott három városban végrehajtott komplex vízparti fejlesztés esetében bevonták a közösséget a döntéshozásba. Ha a különböző részvételi technikák alkalmazását bemutató ábrán (16. ábra) elhelyezzük a szegedi partfal rekonstrukciót, akkor azt az informálás-konzultálás szintjére tehetnénk, míg a londoni, düsseldorfi és dublini fejlesztéseket már a partnerség szintjére. Ha a Tisza-partot a későbbiekben komplexen szeretnék felújítani, akkor az informálás-konzultálás szintjéről a bevonás és a partnerség szintje felé kell elmozdulni, mellyel növelhető lenne a projekt társadalmi elfogadottsága.



16. ábra: A részvételi technikák differenciált alkalmazása
(Forrás: Newman – Jennings 2008)

Másik nagy hiányossága a fejlesztésnek, hogy nem érvényesül az esélyegyenlőség elve abból a szempontból, hogy a mozgássérültek számára továbbra sem lesz biztosítva az akadálymentes lejutás a rakpartra.

Összességében megállapíthatjuk, hogy a partfal rekonstrukciója műszaki szempontból egy jól megtervezett projekt, azonban a fejlesztés során nem mindegyik területfejlesztési alapelv érvényesül teljes mértékben. Erre a város vezetésének a későbbi fejlesztések során jobban oda kellene figyelnie.

Összegzés

Szakedolgozatomban a szegedi vízparti fejlesztéssel, partfal rekonstrukcióval kapcsolatos véleményeket vizsgáltam, illetve azt, hogy a Tisza-part milyen szerepet tölt be a város életében, mire használja a lakosság.

Kutatásomat a vízparti fejlesztésekkel kapcsolatos szakirodalom áttekintésével kezdtem. A posztfordi gazdaság térhódításával és az áruszállításban bekövetkező technológiai változással a vízparti városok belsejében lévő kikötők hanyatlásnak indultak, elhagyatottá váltak, épületállományuk is lepusztult. A vízparti fejlesztések lehetőséget teremtenek arra, hogy a városok és a vízparti területeik közötti kapcsolat újra helyre álljon. London, Dublin és Düsseldorf esettanulmányán keresztül láthattuk, hogy a fejlesztés során a korábbi kikötői funkciót ellátó városrészek jelentős változáson mentek keresztül, többfunkciós területté váltak. Az új, modern városrészek lakóhelyként, kereskedelmi és rekreációs térként egyaránt szolgálnak. A területeken számos új munkahely is létesült, erősítve ezzel a város helyi gazdaságát. Szegeden is éppen most zajlik egy vízparti fejlesztés, azonban ebben az esetben a belvárosi szakaszon a partfal felújítására kerül sor. A projekt a Környezet és Energia Operatív Program keretén belül 1.500.000.000 Ft összegű 100%-os vissza nem térítendő uniós támogatásból valósul meg. A 2006-os árvíz idején a partfalon átszivárgó víz miatt bebizonyosodott, hogy a jelenlegi védmű már nem korszerű, már nem védi meg biztonságosan a várost, így annak felújítására van szükség.

Dolgozatom fő célja az volt, hogy feltárjam, hogy a szegediek mire használják a Tisza-partot, és hogy mi a véleményük a partfal rekonstrukciójával kapcsolatban. A kérdőíves és az interjúkutatásom is igazolta, hogy a Tisza-part egy többfunkciós városi térrész, amelyet a legtöbben kikapcsolódásra, sportolásra és szórakozásra használnak, illetve egy fontos találkozóhely is. A rakpart közlekedés és parkolás szempontjából is fontos szerepet tölt be a lakosság életében. Az első kérdőíves felvételezés időszakában a megkérdezettek 56%-a

hetente többször, esetleg naponta látogatott el a Tisza-partra. A második felvételezés időszakában a naponta kilátogatók aránya kicsivel kevesebb, 48% volt, mely a hűvösebbre fordult időjárásnak és a partfal felújítási munkálatai miatti lezárásoknak tudható be. Interjúalanyaim közül ketten annyira szeretik a Tisza-partot, hogy lakásvásárláskor is az első szempont a part közelsége volt. Annak ellenére, hogy sokan sok mindenre és szinte naponta veszik igénybe a Tisza-partot, a válaszadók többsége nincs megelégedve a part állapotával, szerintük a zöldfelületek, a rakpart lépcsősorai jelentősen el vannak hanyagolva, illetve a jelenlegi védművet sem tartják esztétikusnak.

A partfal felújításával kapcsolatos vélemények rendkívül eltérőek voltak. A kérdőíves kutatás során a megkérdezettek többsége védelmi és esztétikai szempontból is fontosnak tartotta a rekonstrukciót. Néhányan elleneztek, mert szerintük csak felesleges pénzkidobás, a jelenlegi partfal is képes megvédeni a várost. Akadtak olyanok is, akik nem tudták megítélni a felújítás hasznosságát, közülük többen megjegyezték, hogy nem igazán bíznak abban, hogy a mobilgát jobban meg fogja védeni a várost az árvíztől.

Kérdőíves kutatásomban azt is vizsgáltam, hogy a lakosság mennyi információval rendelkezik a partfal felújításával kapcsolatban. A kutatás eredményeiből kiderült, hogy az emberek, főként a fiatalok semmit vagy csak nagyon keveset tudtak a fejlesztésről. Akadt olyan is, aki ezt sem tudta, hogy már elkezdődtek a felújítások. A 154 főből csupán csak 12 fő tudott részletesen beszámolni arról, hogy milyen munkálatok folynak éppen a Tisza-parton. Ez azt bizonyítja, hogy az emberek nem megfelelően lettek tájékoztatva, ezt a válaszadók többsége is megjegyezte. Emellett azt is tapasztaltam, hogy az emberek többségét nem is igazán érdekli a környezetében zajló fejlesztések, mert úgy érzik, hogy nincsen beleszólásuk.

Interjú kutatásom lehetőséget adott arra, hogy interjúalanyaim véleményét jobban megismerjem a témával kapcsolatban. A megkérdezettek közül sokan a város és a lakosság érdekei mellett a saját érdeküket is figyelembe véve ítélték meg a partfal felújítását. A legtöbben, csakúgy, mint a kérdőíves vizsgálatnál is, árvízvédelmi szempontból tartják fontosnak a partfal felújítását, szerintük nem az esztétikai nézőpont a fontos. A kilenc főből két fő saját érdekéből kiindulva teljes mértékben ellenezte a partfal rekonstrukcióját, mert félnek attól, hogy az a kevés megmaradt Tisza-parti zöldfelület is áldozatul fog esni a felújításnak. Interjúalanyaim véleménye között ellentét figyelhető meg abban, hogy míg egyesek azt tartanák fontosnak, ha a Tisza-partot komplexen fejlesztenék, mert szerintük az egy komplex tér; mások elutasítják a nagyobb fejlesztéseket, inkább a kisebb léptékűeket tartják kívánatosnak.

A kutatás végén elmondhatjuk, hogy a Tisza-part széles körű és gyakori használata miatt egy megélt városi tér, ezért fejlesztése mindenképpen szükséges, még hozzá az érintettek, a lakosság és a helyi gazdasági szervezetek széles körű bevonásával, igényeik feltárásával. Emellett fontos a megfelelő tájékoztatás is, nem csak a Tisza-part fejlesztése során, hanem a későbbi, jövőbeli fejlesztésekre nézve is.

Felhasznált irodalom

- BABBIE, E. 2003: A társadalomtudományi kutatás gyakorlata, Balassi Kiadó, Budapest
- BENKŐ J. 2003: A Just in Time költségek elemzése – In: EU Working papers, 2003, 6. évfolyam, 1.szám pp.3-11.
- BREEN, A.- RIGBY, D. 1996: The new waterfront: A worldwide urban success story - McGraw-Hill Professional, Singapore
- BUNCE, S.- DESFOR, G. 2007: Introduction to „Political Ecologies of Urban Waterfront Transformations” – In: Cities, The International Journal of Urban Policy and Planning, Vol. 24, No 4, pp. 251-258
- BÜTÜNER, B. 2006: Waterfront Revitalization as a challenging urban Issue in Istanbul, 42nd ISoCaRP Congress, Turkey, Istanbul
- CARMONA, M. 2009: The Isle of Dogs: Four development waves, five planning models, twelve plans, thirty-five years, and a renaissance...of sorts – In: Progress in planning, Vol 71, Issue 3. April 2009, pp. 87-151.
- CRAIG-SMITH, S. J.- FAGENCE, M. 1995: Recreation and Tourism As a Catalyst for Urban Waterfront Development, - USA: Praeger
- DARÁNYI V. - GÁLÓSI-KOVÁCS B. 2011: A környezettudatos településfejlesztés, mint az élhetőbb települési környezet megteremtésének eszköze – In: Modern Geográfia, 2011/3.szám pp. 1-28.
- DAVIDSON, M. 2009: Waterfront Development - In International Encyclopedia of Human Geography, pp. 215-221
- DEMETER A. 2012: SURE Közösségi tervezési eszköztár, Európai Regionális Fejlesztési Alap, URBACT II. program
- DOBI I.- BARANKA GY.- UNGER J. 2013: A városi hősziget-jelenség Közép-Európában – In: Természet Világa: természettudományi közlöny, 2013, 9. szám, pp. 397-400.
- DUBLIN DOCKLANDS DEVELOPMENT AUTHORITY. 1997. Master plan. Dublin: Dublin Docklands Development Authority
- EDEN, S. 2009: Environment - In: International Encyclopedia of Human Geography, pp. 504-516
- FALLON, P. - WANG, C. 2009: Prosperity and change - The Irish manifestation of an urbanising waterfront city quarter - The 4th International Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU), 2009 Amsterdam/Delft
- GILLIGAN, H.A. 1989: A history of the Port of Dublin. 2nd ed. Dublin: Gill and Macmillan.
- GORDON, D. L.-A. 1997: Managing the Changing Political Environment in Urban Waterfront Redevelopment. - In: Urban Studies, Vol. 34, No. 1, pp. 61-83
- HAASE, T. 2008.: The changing face of Dublin inner city. A study commissioned by the Dublin Inner City Partnership. - Dublin: Dublin Inner City Partnership
- HAYUT, Y 1981: Containerization and the load center concept – In: Economic Geography, Vol. 57, No.2 Apr., pp. 160-176
- HOYLE, B. S. 1997-1998: Cities and ports: concepts and issues – In: Vegueta, No 3, pp. 263-278.
- HOYLE, B.S. 2000: Global and local change on the port city waterfront – In: Geographical Review, Vol. 90., No 3, Jul. 2000, pp. 395-417.

- KAJÁN I.- ZOMBORI I. (szerk.) 2004: A szegedi nagyárvíz és újjáépítés – Európa Szegedért, Vízügyi Múzeum és Könyvgyűjtemény, Budapest- Móra Ferenc Múzeum, Szeged
- KARDOS I.- PLESOVSZKI P. 1976: A szegedi tiszai partfal felújítása I.-II. rész – In: Vízügyi Közlemények, 1976 (58. évfolyam), 2.-3. füzet, pp. 171- 207., pp. 369- 397.
- KOCSIS J. B. 2000: A szuburbanizáció jelenségének főbb elméleti megközelítései városszociológiai és más rokon tudományterületek irodalmában – In: Tér és Társadalom, 14. évfolyam, 2000/2-3, pp. 311- 321.
- KOVÁCS K. 1999: A napos oldalon, avagy szuburbanizáció a főváros határain innen és túl – In: Falu Város Régió, 1999/3. szám, pp. 3-8.
- KOVÁCS T. 1998: A londoni dokknegyed átalakulása az 1980-as évtizedben - In: Geográfus doktoranduszok II. országos konferenciája: Budapest, 1997. november 21-22. A természet- és társadalomföldrajzi szekciókban elhangzott előadások, ELTE TTK Földrajzi Tanszékcsoport
- KOVÁCS T. 2001: Megújuló metropolis – A londoni dokknegyed színeváltozása – In: Élet és Tudomány, LVI. évfolyam 6. szám, pp. 167-171.
- KOVÁCS Z. 1990: A londoni dokknegyed újjászületése – In: Természet Világa, 121. évfolyam 9. szám, pp. 415-417.
- KOVÁCS Z. 2010: Népség és településföldrajz, ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
- KOZÁK P. 2007: Tanulságok és tapasztalatok - In: Vízpart, XVI. évfolyam, 1. szám, 2007. március, Alsó-Tisza vidéki Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság
- MCDONALD, F. 2000.: The construction of Dublin. - Kinsale, Ireland: Gandon Editions.
- MERCKX, F.- NOTTEBOOM, T. E.- WINKELMANS, W. 2003: Spatial models of waterfront redevelopment: the tension between city and port revisited – The International Association of Maritime Economists (IAME), Annual Conference 2003, Busan, Korea, 3-5 September 2003
- MÉSZÁROS R. 1999: Depressziós városi tér újjáélesztésének érdekes példája: a londoni Docklands. – In: Alföldi Tanulmányok (1998-1999)- Nagyvárosok, 17.szám, pp. 3- 12.
- NAGY E. 1997: A várostervezés regionális kereteinek kialakulása és fejlődése Nagy-Britanniában – In: Tér és Társadalom, 11. évfolyam 3.szám, pp. 132-142.
- NAGY I. 2008: Városökológia, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs
- PAPATHEOCHARI, D. 2011: Examination of Best Practices for Waterfront Regeneration - Littoral 2010 – Adapting to Global Change at the Coast, London 21-23 September 2010
- RAKONCZAI J. 2008: Globális környezeti kihívásaink, Universitas Szeged Kiadó, Szeged
- RECHNITZER J. 2011: Regionális tervezés, Széchenyi István Egyetem, Győr
- SAIN M. 2014: Mini segédlet a közösségi tervezéshez, Budapest
- SHAW, B. 2001: History at the water's edge – In: R. Marshall (ed) Waterfronts in Post- Industrial Cities, Spon Press, London
- TÍMÁR J. 1999: Elméleti kérdések a szuburbanizációról – In: Földrajzi értesítő, XLVII. évfolyam, 1999, 1-2 füzet, pp. 7-31.
- TÓTH J. 2002: Általános társadalomföldrajz I., Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs
- WONNEBERGER, A. 2011: Dockland Regeneration, Community and social organization in Dublin - In: Transforming Urban Waterfronts- Fixity and Flow, edited by Gene Desfor, Jennefer Laidley, Quentin Stevens and Dirk Schubert, Routledge, 2011

WRENN, D. M., - CASAZZA, J. A.,- SMART, J. E. 1983 :Urban Waterfront Development, Urban Land Institute, Washington.

Internetes források

- [1] <http://www.canarywharf.com> (letöltve: 2014. április 10.)
- [2] http://www.richardrogers.co.uk/work/buildings/canary_wharf_riverside_south/design (letöltve: 2014. május 2.)
- [3] <http://thelondondocklands.com/tag/docklands-property/> (letöltve: 2014. május 2.)
- [4] <http://www.flickr.com/photos/infomatique/6053942719/in/photostream/> (letöltve: 2014. április 27.)
- [5] <http://www.flickr.com/photos/infomatique/6053951595/in/photostream/> (letöltve: 2014. április 27.)
- [6] <http://www.ddda.ie/> (letöltve: 2014. április 15.)
- [7] <https://www.uni-giessen.de/cms/fbz/fb07/fachgebiete/geographie/bereiche/planung/pdf-bilder/waterfront> (letöltve: 2014. október 20.)
- [8] https://www.duesseldorf.de/wirtschaftsfoerderung/pdf/medienhafen_e.pdf (letöltve: 2014. október 21.)
- [9] <https://www.duesseldorf.de/eng/medienhafen/index.shtml> (letöltve: 2014. október 21.)
- [10] <http://www.szegedipartfal.hu/index.php/a-projekt> (letöltve: 2014. április 19.)

Függelék

Kutatásom során az alábbi tudományos módszereket alkalmaztam:

1. A témával kapcsolatos külföldi és a hazai szakirodalom, cikkek, folyóiratok áttekintése. A szakirodalomban a vízparti városok és vízparti területeik közötti kapcsolat átalakulásának, a vízparti fejlesztések elméleti hátterének tanulmányozása. Kiválasztani három, a gyakorlatban is megvalósult vízparti fejlesztést.
2. A partfal- rekonstrukciós projekt dokumentációjának megismerése. A munkálatok különböző fázisában, a fejlesztés előrehaladtáról fényképes dokumentáció készítése.
3. Kérdőíves felmérés készítése két időpontban: 2014. március - áprilisban és 2014. október-novemberben személyes lekérdezéssel. A kérdőíves vizsgálatához a nagyszámú minta miatt (154 fő) valószínűségi mintavétel, azon belül is egyszerű véletlen mintavétel alkalmazása. Az online kérdőívvel szemben azért jó ez a módszer, mert a kizárólagos célcsoport a szegedi lakosság volt, azok, akik használják a Tisza-partot. A személyes lekérdezéssel el lehetett kerülni azt, hogy esetleg olyanok is megválaszolják a kérdéseket, akik nem Szegeden vagy Szeged környékén élnek és nem használják a teret rendszeresen. A mintavétel a Tisza-part belvárosi szakaszán történt öt helyszínen: Korányi fasor, Móra Ferenc Múzeum előtti park, Rakpart lépcsői, Stefánia és Várkert, Bertalan híd és Belvárosi híd között a partfal mente. A kérdőívezés mellett még kilenc fővel interjú készítése, amely lehetővé tette, hogy jobban megismerjük az emberek személyes véleményét és érintettségét a kérdőívben tárgyalt témákkal kapcsolatban.
4. A kérdőíves és interjúk kutatás alapján gyűjtött adatok feldolgozása Office Excel program segítségével. A mintaterületről térkép szerkesztése Quantum GIS program alkalmazásával.
5. A kapott adatok és a projekt értékelése, következtetések levonása
Kutatásom igazolta, hogy a Tisza-part egy többfunkciós városi térrész.
A szegediek nagyon kevés információval rendelkeznek a fejlesztésről, mely azt bizonyítja, hogy nem megfelelően lettek tájékoztatva. Annak ellenére, hogy a fejlesztést komplex vízpart rehabilitációként kommunikálták, az csupán egy műszaki jellegű árvízvédelmi beruházás. A jövőbeli fejlesztésekre nézve fontos lenne az emberek megfelelő tájékoztatása, döntéshozatalba való bevonása, mellyel növelhető lenne a projekt társadalmi elfogadottsága.

Mellékletek

1. melléklet - Tisza-parttal kapcsolatos kérdőív

1. Ön szerint esztétikus-e a jelenlegi partfal?

- (1) igen, teljes mértékben (2) inkább igen (3) inkább nem
(4) egyáltalán nem (88) NT (99) NV

2. Mire használja Ön a Tisza-partot? Kérem, említse a 3 legfontosabbat!

3. Ön szerint mások mire használják a Tisza-partot? Kérem, említse a 3 legfontosabbat!

4. Milyen rendszerességgel használja Ön a Tisza-partot?

- (1) naponta (2) hetente többször (3) hetente (4) havonta
(5) egyéb: _____ (88) NT (99) NV

5. Hallott-e bármilyen tervről a Tisza-parttal kapcsolatosan?

- (1) igen (2) nem *(ugrás a 7. kérdésre)*

5. 1 Ha igen, akkor mit hallott?

5. 2 Ha igen, akkor honnan? *(Több válasz is megjelölhető!)*

- (1) újság (2) televízió (3) internet (4) barátok, ismerősök
(5) egyéb: _____ (88) NT (99) NV

6. Hasznosnak találja-e a partfal felújítását?

- (1) igen (2) nem (88) NT (99) NV

6. 1 Miért?

7. Részt vett-e közmeghallgatáson/ lakossági fórumon/kiállításon a partfal rekonstrukcióval kapcsolatban?

(1) igen (2) nem *(ugrás a 7.2 kérdésre)* (88) NT (99) NV

7.1 Ha igen, akkor az Ön/ jelenlévők véleménye befolyásolta-e a fejlesztést?

(1) igen (2) nem (88) NT (99) NV

7.1.2 Ha igen, akkor hogyan?

7.2 Ha tudott volna róla, akkor szívesen részt vett volna?

(1) igen (2) nem (88) NT (99) NV

8. Az alábbi állítások Ön szerint mennyire igazak? Kérem, értékelje 1-től 5-ig!
(5-teljes mértékben, 4- inkább igen, 3- semleges, 2- inkább nem, 1- egyáltalán nem, 88-nem tudja)

(1) A Tisza Szeged főutcája.	
(2) A Tisza-part egy találkozóhely.	
(3) A jelenlegi védmű nem illik a környezetébe.	
(4) Az ártéri erdők rendezettek.	
(5) Az új partfal jobban fog kötődni a városhoz, közelebb viszi az embereket a környezethez.	
(6) A Stefánia tiszta és rendezett.	
(7) A Tisza-partot lehet kikapcsolódásra használni.	
(8) A rakpart lépcsőin sok a szemét.	
(9) Az emberek többnyire csak akkor töltik meg a rakpartot, ha valamilyen fesztivál van.	
(10) A Tisza javít az emberek komfortérzetén (pl. nyáron a nagy melegben).	
(11) A Tisza-part, mint turisztikai látványosság kiaknázatlan.	
(12) A Tisza-part, állapotát tekintve el van hanyagolva.	
(13) A Tisza-part köztér, mindenkinek joga van használni.	
(14) Nem kellene szabályozni, hogy ki, mikor és mire használhatja a Tisza-partot.	
(15) Nem zavar, hogy a fiatalok italoznak a Tisza-parton.	
(16) A jelenlegi védmű elszakítja a város lakóit a folyótól.	
(17) A Tisza egészségessé teszi a várost.	

9. Véleménye szerint javulni fog-e a Tisza-part látképe a fejlesztés után?

(1) igen, sokkal szebb lesz (2) szebb lesz (3) hasonló (4) rosszabb

(5) sokkal rosszabb (88) NT (99) NV

SZEMÉLYES RÉSZ

10. Neme: (1) nő (2) férfi

11. Kora: év

12. Mióta él Szegeden? (2) születése óta itt él

(88) NT (99) NV

13. Mi az Ön legmagasabb iskolai végzettsége?

(1) 8 osztálynál kevesebb (2) 8 általános (3) szakközépiskola

(4) szakmunkásképző (5) gimnázium (6) főiskola (7) egyetem (8) egyéb

Egyéb megjegyzés a fejlesztéssel kapcsolatosan:

.....
.....
.....

KÖSZÖNÖM A VÁLASZADÁST!

2. melléklet - Interjúvázlat

I. A Tisza-part használata a jelenben

- Hogyan kapcsolódik a Tisza-part az Ön életéhez?
Mire használja Ön a Tisza-partot? Milyen rendszerességgel?
- Hogyan kapcsolódik a Tisza-part Szeged, a város életéhez?
Tudomása szerint kik használják a Tisza-partot? Mire használják?
Milyen rendszerességgel? Mi erről a véleménye?
- Mit gondol a Tisza-part jelenlegi állapotáról?

II. A Tisza-part és Szeged viszonyának változása, a múlt

- Változott-e Ön szerint az elmúlt időszakban a Tisza-part?
Ha igen, akkor hogyan?
- Mit gondol Ön ezekről a változásokról?
Hogyan érintik ezek a változások az Ön, Szeged, illetve a városlakók életét?
- Mit gondol, mi ezeknek a változásoknak az oka?

III. A Tisza-part jövője

- Kellene-e Ön szerint változnia a Tisza-partnak a jövőben?
Hogyan? Miért?
- Ön milyen változásokat tartana kívánatosnak?
Hogyan? Miért?
- Tud-e Szegeden bármilyen tervről a Tisza-parttal kapcsolatosan?
- Mi a véleménye a partfal rekonstrukciójáról?

3. melléklet - A partfal rekonstrukció látványtervei



Képek forrása:
<http://www.szegedipartfal.hu/index.php/galeria/39-a-szegedi-partfal-latvanytervei-2>