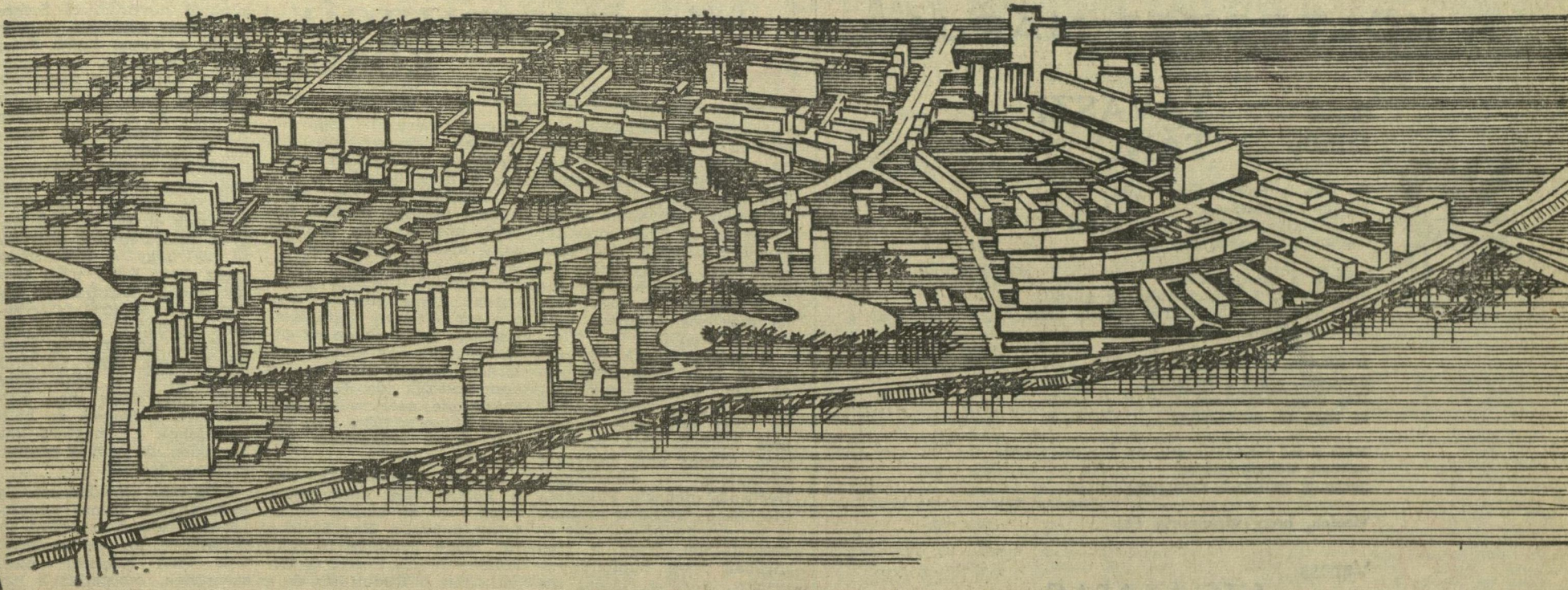




Kratowill Máttyás rajza

Ilyen lesz a teljesen kiépülő új Tarján városrész. Rajzunk a körtöltés felől tekintve mutatja be az új városnegyed sémáját. Jobbról a József Attila sugárút vezet, a városrészt pedig a majdan teljesen kiépülő Északi körút részlete keresztezi. Olvasóinknak kedves időtöltés lehet, ha a már megépült házakat rajzunkon színes ceruzával besatírozzák

Változó városkép

Az állandóságban a változás, ez az, ami Szeged városképét egyedivé teszi, ami helybelinek, idegennek egyaránt tetszik. Eleinktől olyan várost örököltünk, amit csak továbbfejleszteni szabad, megváltoztatni nem.

Itt vannak például az új városrészek. Újszeged eleve kertvárosnak indult, s Odeszsa, a már felépült ezer lakásával és azzal az újabb ezerrel, mely a negyedik öt-éves terv során kerül majd oda, nem elrontja, hanem kiegészíti majd a kertváros jellegét. S ha már Újszegednél tartunk: a biológiai kutatóközpont és az egyetem biológiai intézeteinek épülete, a kollégiumok, s a tornacsarnok-fedettuszoda, mind szervesen illeszkednek a liget által megszabott milióba. Az ember átmege a hídon, s mintha egy másik városba ért volna: sok fű és fa, virág, friss levegő — ilyen környezetben nemcsak a pihenés esik jól, hanem a munka, a tanulás is.

A másik új városrész, Tarján, ma kissé körmenetnek tűnik, hiszen építésének még csak a felénél tartunk. Lehet, hogy nem is eléggé szegedi, de az biztos, hogy nincsenek már irigyei a kecskeméti Leninvárosnak nálunk, mióta a tízemeletes házak regimentje is ott sorjázik már a körtöltés aljában. Meglepő, de mégsem szokatlan, hogy Algyő felől jövet nem földszintes kis vityillók, hanem azonnal nagyváros fogadja az érkezőt. Végül is hatezernyi lakásban harmincezer ember él majd Tarjánban. Ennyi körülbelül Makó létszáma, de Szegednek ez meg se kottyán, Szeged Szeged marad.

Pedig igazán jellegzetes, más város hangulatához nem fogható a Belváros. De még ez sem tabu. Szakértő kezek hoz az elmúlt években is hozzányúltak néhányszor, az „Oskola utcai tömbbelsőben” még nyomai is eltűntek az egykori Palánknak, s a dugadölt házacsok helyén, különösen a szerb templom körül, egészen új, ám a városképhez kitűnően illeszkedő bonyolult született. Egy másik jó példa: a városháza mögött a Károlyi utca és környéke, még a Lenin körút is. Ez a város hagyományos kereskedelmi negyede,

Most lapos, földszintes épületek (bisztró, GELKA, Centrum) váltakoznak négytől kilencemeletes lakóházakkal, s alattuk üzletsorok. Mégis, vagy éppen ezért, otthon érz magát ezen a környéken az ember.

A parkányok szintjének egyöntetű magasságát mértékkel, de mind gyakrabban szakítja meg egy-egy változatosságot adó magasabb épület (Hunyadi János sugárút—Bécsi körút, Petőfi Sándor sugárút—Bécsi körút, Roosevelt tér—Oskola utca, Kígyó utca—Bajcsy-Zsilinszky utca, Lenin körút—Kissuth Lajos sugárút sarka), pedig a Belváros rekonstrukciója tulajdonképpen még el sem kezdődött. A részletes rendezési terv alap-

ján most, a negyedik öt éves tervben nagy körültekintéssel, módszeresen fognak hozzá az elavult házak, háztömbök újjáépítéséhez. Az első fecskéről már értesült is a közvélemény, sőt az építkezést megelőző bontásnak is szemtanúi vagyunk már az Arany János utcában: négy utcára szülő tömb helyén épül — két ház kivételével — teljesen új házszor.

Szeretjük s féltjük a várost. Sokszor talán kissé túlságosan is ragaszkodunk megszokott képéhez, zugaihoz, szögleteihez. Persze, ez nem baj: a féltő gond biztosítja, hogy úgy fejlődjön, úgy változzon, hogy mindannyian örömmel leljük benne.

Fehér Kálmán

Új hidak a Tisza fölé

A hidak sorsa mindig változó korszakot jelez. Sarjadó életet, vagy pusztító háborút. A jó két és fél évtizede felvonuló hídverők a Duna és a Tisza partján az ország talpraállását hirdették... És ahogy annak idején a megújulást, manapság a gyarapodást, a gazdagodást jelzi egy-egy új híd.

Szeged közútjain — jó részt az olajkutatás kezdete óta — esztendőről esztendőre nő a forgalom. Az autók tavaly már a villamost is leszorították a hídról, Szeged és vonzásköre tehát úgy kinőtte az öreg hidat, mint gyermek a ruhát. A város jövőjén gondolkodók he-

lyesen látták tíz évvel ezelőtt: ismét keresztezni kell a Tiszát. Nemrég pedig híre futott, hogy az Algyőn megkezdett híd után Szegeden is felépül az új híd.

Vajon méltóak tesznek-e korunkhoz, a rájuk váró feladathoz?

Aki a 47-es út közismert „útonállójánál”, az algyői hídnál várakozik, már szemügyre veheti az építők munkáját. Csöpp fantáziával ide képzelheti a több mint 100 méter középnyílású, cölöp-alapokon nyugvó acél-vasbeton szerkezetű hidat, amely már közelebb áll a megvalósuláshoz, mint a tervezők vázlataihoz.

Hogy milyen lesz az új szegedi híd — azt még tervekből sem olvashatjuk ki: az UVATERV mérnökei csak ezután vetik papírra elképzeléseiket. A Tisza sajátosságai, a forgalmi követelmények azonban már következtetni engednek. Dr. Petur Alajos, az UVATERV szakági főmérnöke ennek alapján jellemezte a második szegedi közúti hidat.

A vízügyi, hajózási szempontok és igények miatt Szegednél jóval több mint 100 méteres nyílásra van szükség. A legszigorúbb követelményt a természet állítja: a folyó medrében, környékén, a partok közelében puha a talaj, a szokásosnál mélyebbre kell építeni a pilléralapokat, nehogy a víz, az elmozduló réteg kárt tehessen bennük. A lendő híd hasznos szélessége mintegy 20 méter lesz, azért, hogy kétszer-két forgalmi sávot és két oldalán egy-egy gyalogjárdát helyezhessenek el egymás mellett. Így a jelenlegi szegedi hídhöz képest kétszeresre nő a forgalomtároló képessége lesz.

A tervező kollektíva ennek alapján négy megoldás — a szabadon betonozott, feszített betonszerkezet; a vasbetonszerkezet; az úgynevezett orthotrop pályás acélszerkezet, valamint acél és vasbeton kombinációval épített hídszerkezet — között választhat. Az iparág főmérnök szerint minden

variációt váltják valóra. Azaz Szeged új hídja szabad (felsőpályás) lesz, jó kilátást biztosít, jól illeszkedik majd a városképbe. Egyszerű vonalvezetése alkalmazkodik a most kialakuló városrészek építészeti stílusához, de megfelel a Belváros sajátos jellegének is. (A hídpályát tekintve ilyen a budapesti Erzsébet-híd.) A tervező kollektíva — amelynek vezetője Hunyadi Máttyás, azon igyekszik, hogy a felsorolt fontos szempontoknak egyaránt megfelelő szerkezetet alakítson ki.

A hidat, mint ismeretes, az Odessza körút és a Római körút vége közötti egyenesben építik majd. A szegedi városi tanács megbízása alapján az UVATERV az idén elkészíti a beruházási javaslatot, 1972-ben a beruházási programot. Ha a megrendelők egyetértenek a tervezőkkel, ezután foghatnak a kiviteli tervek elkészítéséhez. A legszerencsésebb esetben a hidépítők 1974-ben kezdenek meg a munkát.

De megkezdhetik-e, hiszen a feladat különleges felkészülést, jártas szakembereket, vállalkozókat igényel. Hazánkban hidépítésre a KPM-Vállalatok alkalmasak. Kérdés azonban, hogy 1974-ben miként biztosíthatjuk éppen a KPM hidépítőit, hiszen ugyanebben az időben bővítik a budapesti Árpád-hídat, valamint ekkor kezdődik az autópálya-program, amelynek tervein ugyancsak most dolgozik az UVATERV. Amikor az új szegedi híd megszületésén gondolkodunk, érdemes erre az összefüggésre is figyelni, mert például az algyői híd kivitelezése közben nem egy bonyodalom adódott már: éppen ezekben a napokban változik a kivitelező. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium még nem is rögzítette a híd átadásának pontos határidejét.

De ez nem veheti el örömmünket. Hisz akárhogy nézzük a dolgot — a kérdés már nem az, hogy lesz-e új hídja Szegednek, vagy nem...

M. I.

A közműépítés tervei

Szeged városfejlesztésének alfája és omegája napjainkra a közművek, elsősorban a csatornahálózat, azután a víz-, a gázvezetékek és az utak továbbépítése. A város kinőtte régi ruháit. Ami a régi vezetékekre ráköthető volt, azt az elmúlt években már rákötötték, másrészt az új városnegyedek építéséhez elő-közművesítés nélkül nem lehet hozzáfogni. Márpedig a negyedik öt éves terv minden eddiginél nagyobb lakásfejlesztési programjához a terület, a tervek, a házigyár is rendelkezésre áll majd, sok múlik tehát azon, hogy a közművek is időben elkészüljenek.

A legnagyobb és legfontosabb beruházás a már megkezdett rókus—móravárosi főcsatorna továbbépítése és befejezése. Ez, mint ismeretes, a Tisza-malomtól a Tolbuhin sugárútig, 1,3 kilométeres szakaszon elkészült. Folytatása a Kossuth Lajos sugárútig vezet majd, s két ága is lesz, egyik a Tolbuhin sugárút alatt a Móravárost és az iparkörzetet, másik a Kossuth Lajos sugárút alatt Rókust köti be a csatornahálózatba. Tervezik a már meglevő Holt-Ti-

sa—hattyastelepi belvízelvezető csatorna lakóterületen belüli szakaszának befejezését és a szennyvíztisztító telep építésének megkezdését is.

Újszegeden, Odessza továbbépítésével kapcsolatban is szükség van csatornázásra, vezetéket a Vedres utcában építik meg. Elkészültek az új Móraváros (nyugati városrész) alapközmű-beruházásának tervei. Az itt épülő városrész csatornáit a főgyűjtőre kötik majd rá, ugyancsak ehhez csatlakoztatják a Belváros rekonstrukciójával kapcsolatos bekötővezetéseket is.

A város vízellátásának és csatornázásának fejlesztésére Szeged összességében több mint 300 millió forintot kíván költeni a negyedik öt éves tervben. Ezekben az években fejezik be Újszegeden a II. és a III. számú vízmű fejlesztését — előbbi Szőreget is ellátja, s kezdődik meg a IV. számú vízmű kútjainak feltárása, amire az új Móravárosnak is nagy szüksége lesz majd. Vég-eredményben a célkitűzések szerint napi 13 ezer köbméterrel nő a víztermelés, 40 kilométerrel a vízvezeték és 23 kilométerrel a szenny-

vízvezető csatornák hossza Szegeden öt év alatt.

Akárcsak a csatornaépítésben, az utépítésben is a kivitelezési kapacitás hiánya hátráltathatja leginkább a fejlődés tervezett ütemét. A város ebben az öt éves tervben a kiépített belterületi utakat 180 ezer, a járdákat 52 ezer négyzetméterrel kívánja növelni. A fejlesztés költségein felül több mint 200 millió forint áll rendelkezésre az utak és a hidak fenntartására és korszerűsítésére. Ezt a pénzt elsősorban azokra az utakra költik majd, melyek az autóbussz közlekedés javításával kapcsolatban az eddiginél nagyobb megterhelésnek lesznek kitéve.

Evek óta téma a városban a földgáz is. Újszegeden és a Belváros egyes részein már földgázt használnak a háztartások, a teljes áttérésnek jelenleg vagyunk távol. A jövő év végére Szegeden minden vezetéket kicserélnék, sőt újakat is építenek, úgyhogy eljuthatunk az ideális állapotig: nem lesz szükség fűtőt, kormot fűző kéményekre, olyan tiszta lehet a város levegője, mint amilyen még soha sem volt.