

A várospolitikai vita összefoglalása ■ A várospolitikai vita összefoglalása



Szeged hangulatáért

Valóságos robbanást váltott ki a szegedi közvéleményben Fodor Pálnak a Délmagyarország március 24-i számában vitára bocsátott levele: 40 levélben reagáltak rá olvasóink, egyetértve vagy vitatkozva. S bár a vita számos olyan témát is feszegetett újból, amelyekre érvényes, kollektív bölcsességgel meghozott testületi határozatok vannak, s Szeged általános rendezési tervének ismerete eleve megfelel a gondolatokra — úgy véltük, nem árt megismerni és újból átgondolni a városfejlesztést vezérlő elgondolásokat.

Mint a vita kezdetén is ígértük, utolsó állomásként a városi tanács vezető szakembereihez fordulunk: válaszoljanak a vitatott kérdésekre! Megkértük Prágai Tibor elnökhelyettest, Takács Máté főépítést és Tölgyesi Bélát, az építési és közlekedési osztály vezetőjét, adják magyarázatát a levelekből általunk össze-gyűjtött problémáknak.

Jó lenne bevezetésként áttekintést adni a szegedi városfejlesztés időszerű gondjairól. A vitában több levélró is kétségbe vonta, hogy kellő tudatosság, tervszerű átgondoltság munkálna a városépítésben.

A várospolitikát akkor ítélték meg korrektül, ha figyelembe vesszük, hogy az utóbbi másfél évti-

zedben hatalmas szegedi vállalkozások kezdődtek el és valósultak meg. A városrekonstrukció olyan méreteket öltött, amilyenekre a ma élő generációk nemigen emlékezhetnek. Új lakótelepek teremtése, a közművek egész rendszerének felújítása és páratlan méretű fejlesztése, az úthálózat korszerű átépítése, új intézmények egész sorának megteremtése tervszerűség, átgondoltság, és bizonyos áldozatok nélkül elképzelhetetlen. Az új, a modern megoldás haszna és kényelme vitathatatlan, de amíg meg nem szokjuk, érzelmileg szegényebbnek érezhetjük magunkat. Mindez nem szegedi és nem is hazai jelenség, minden nagyobb városnak meg kell küzdenie ebben a században ilyen gondokkal és ellentmondásokkal. S reméljük, hogy ez a folyamat nem lassul, a fejlesztés gondjai újabb évtizedeken át okoznak majd fejtörést a műszakiaknak és a lakosságnak.

Sok kényelmetlenséggel, számos kompromisszummal, idő- és pénzszavarral, késedellemmel is meg kell ütközni egy ilyen folyamatban. Olykor csak félmegoldásra futja pénz és erő, s mindez rendtelenségnek, vagy a tervszerűség hiányának tűnhet, holott a városépítés Szeged általános rendezési tervének számos fórumon megvitatott és a kormány által jóváhagyott programja szerinti halad. Építési késedelmek miatt gyakran elhúzódnak beruházások, más esetben összetorlódhatnak nagyarányú munkák, ám ezért nem a fejlesztési elgondolások a hibásak.

A városfejlesztés terveiben a városközösség alapvető érdekeit fogalmazták meg. Természetes, hogy ezzel szemben igen sok egyéni koncepció élhet — de az is természetes, hogy a közérdeknek kell a meghatározónak maradnia.

A több hétig zajlott vita egyik ütköző pontja az volt: a villamos- vagy az autóbusszközlekedést fejlesszük Szegeden? Mi a jövő közlekedési eszköze a Szegedhez hasonló méretű és adottságú városokban?

Bizonyos dolgokat nem lehet szavazás tárgyává tenni, így a közlekedés fejlesztésének irányát sem. Most feltört a közvélemény

egy részében villamosellenes tendencia — amikor viszont az újszegedi vonal megszüntetéséről volt szó, ezt az intézkedést kárhóztatták az emberek. Jó városi tömegközlekedésre van szükség, ez az itt élő 165 ezer ember érdeke, s ezt egyetlen járműtípussal megoldani lehetetlen. Egymást kiegészítő, egymásra épülő rendszerek adhatnak csupán optimális megoldást. Nagy forgalmú, hosszabb vonalakon vettek volna mellőzni a nagy befogadóképességű villamoszerelvényeket, de az egy-pályás, rövid vonalaknak nincs jövőjük.

Szeged földrajzi adottsága és városszerkezete kedvez mindkét tömegközlekedési járműnek — de ezek közül csak a villamos Szegedé, az autóbushálózatot a KPM üzemelteti. Csak a városi közlekedésre legalább 150 autóbussz kellene, és az ehhez illő tartalék, s az úthálózat ennek megfelelő fejlesztése, további decentrumok kiépítése stb. Elvileg elképzelhető egy 100–200 ezres lélekszámú városban, hogy csak autóbusszok szolgálják a helyi utazást, de a nagyobb vagy várhatóan nagyobbra fejlődő városokban az egész külföldi szakirodalom is feltételezi a nagyobb teljesítőképességű villamost is. Számos középvárost lehetne megnevezni, ahol korábban felszedték a síneket, és most új villamospályákat építenek.

A párhuzamos fejlesztést írja elő az általános rendezési terv is: az 1-es és a 4-es villamosfővonal korszerűsítését nem nélkülözheti Szeged. A többi, egypályás pályát is fenn kell tartani mindaddig, amíg azok üzemeltetése gazdaságos, s később lehet dönteni korszerűsítésükről vagy megszüntetésükről. Ilyen megfontolások alapján kerül sor az 1-es fővonalnak az útkorszerűsítéssel együttes felújítására: a pályák középrehelyezésére, gumibetétes, paneles sínelemek lefektetésére. A középpályás vonalvezetést a járműközlekedés korszerűsége követeli meg: az előzés, a terelés, a fel- és lehajtás könnyebbé válása révén az út áteresztőképessége megnő. Valószínűleg még 1974. második felében megkezdődik a József Attila sugárúti villamos kettős vágányának építése is. A kétvágányú pálya először a Lenin körúti készül el, és az anyagi lehetőségek szerint halad majd tovább a Lenin körúton a Centrum áruházig, illetve a Dugonics térig. A forgalomszámlálás adatainak cáfolhatatlan konzekvenciája ez a terv, minthogy az utasoknak 90 százaléka utazik eddig a csomópontig. A további vágányduplázás a vágóhíd felé csak a nyugati városrész építése idején válik időszerűvé.

A trolibusz nem szerepel a tervekben, mert a kötött pálya hátrányáért nem kárpótol előny — az autóbussz ennél ideálisabb közlekedési eszköz.

Van-e műszaki lehetősége Szegeden kéregvasút építésének? Olvasóink különböző vonalakon, főként a Belváros alatt indokoltak vélik ezt a megoldást.

1971-ben a tanácsi és a párttestületek alaposan megtárgyalták a szegedi tömegközlekedés fejlesztésének elveit. Már akkor úgy döntöttek: Szegeden a korszerűsítés folyamán a közműveket úgy kell elhelyezni, hogy később ne keresszék a villamos kéreg alá helyezését a lehetőségét. Ezt az elvet pártolta a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium is. Nem álmódosítás ez, nem is lehetetlen-ség. Műszakilag teljesen logikus, de csak akkor lesz időszerű, amikor a forgalmi igények megkövetelik, a gazdasági helyzet pedig megengedi. Szóba jöhet majd a Nagykörúti befelé és a Lenin körúton mindegyik villamosvonal, mégpedig úgy, hogy a Nagykörúti forgalmi csomópontjai előtt bújjon föld alá a villamos, az Április 4. útján pedig a hősök kapuja előtt. A későbbi generációk ilyen vállalkozását lehetővé teszi a mai műszaki előrelátás. Az már ma is bizonyos, hogy sorrendben az 1-es vonalon kopogtat majd legelőbb ez az igény, illetve szükségesség. Kétségtelen, hogy föld alatti, magas pályán, vagy a közúti forgalomtól független sínpárokon (l. bp.-i 2-es vonal) vezetett villamosközlekedés a legoptimálisabb, modern szerelvénnyel, nagy utazási sebességgel, kényelemmel — de ez kívánja a legnagyobb befektetést is. Kedvez a környezetvédelemnek, olcsóbb a viteldíj, nincs olyan városi zaj... — ám Szeged anyagi ereje ehhez önmagában sohasem lesz elég.

Ebből következik, hogy aluljárók építése is akkor, ezzel a munkával együtt lesz gazdaságosan megvalósítható és ésszerű.

Már most megkérdendők sokan: ha mindez így igaz, miért fektetünk be mégis százmilliókat a felszíni pályaeépítésbe? Mert az erre szolgáló pénzt csak évtizedek alatt lehet és kell majd megteremtteni, ám az alatt a 30–50 év alatt is közlekedni kell, s meg is szolgálják kamatukat a mai, ugyancsak előrelátó beruházások. Ha mindig mindent a messzi jövőendő igényei és elvárásai szerint szeretnénk ma megépíteni, akkor már sok-sok új dolog elbontását is kezdenénk...

Volt, aki a „sétáló” Belváros mellett foglalt állást; többen kezdeményezték, hogy a kiskörút mögül töltsék ki a motoros járműveket. Ez egyelőre teljesen reménytelennek tetszik, de elképzelhető-e a jövőben?

Minden városban törekszenek arra, hogy a városmögöt ne terheljék a járműközlekedéssel. Szegeden is ideális lenne elterelni a forgalmat, de amíg a Tiszántúllal Szegedet összekötő egyetlen híd- ra éppen a Belvároson keresztül

lehet csak felhajtani, reménytelen és lehetetlen az elvárás. Ha a második közúti híd megépül a nagykörút tengelyében, a forgalom nagy részét át lehet terelni, bizonyos járművekre behajtási tilalmat lehet előírni, vagyis, át lehet szervezni a gépjárműközlekedést. Az üzletek áruellátását azonban bizonyos napszakokban ezután is engedélyezni kell; a személygépkocsik célúforgalmát nem lehet kiküszöbölni; autóbusszvonalat akkor is fenn kell tartani. Az új híd minden-esetre sokkal nyugodtabb, csöndesebb, sétálásra messze alkalmasabb Belvárost ígér.

Ehhez még természetesen a tömegközlekedés magas színvonalát is biztosítani kell, és számos további parkolási lehetőségre lesz szükség a kiskörúton kívül, de a Belvárostól gyalog is könnyen elérhető távolságban. A teljesen ideális állapothoz viszont még kellene egy harmadik híd is, amely a közlekedés számára teljes körgyűrűt zárna be.

Es a fák?... Olvasóink fair-tásról beszélnek, s lehetséges, hogy villamosúgyben is azért támadt annyi ellenvélemény, mert a fákat féltik.

A gazdasági megfontolások gyakran követelnek faáldozatot egy ilyen hatalmas méretű megújulási folyamatban. Vegyük csak a József Attila sugárúti villamos esetét! Meg lehetne menteni fákat, kétségtelenül — de akkor a mostani pályát is újonnan kellene megépíteni, arrább helyezve, 25–28 millió forint lesz így is az új sínpálya megépítése, s bármennyire hihetetlennek tűnik: a József Attila sugárút faállománya nem fogy majd, hanem éppen szaporodik! Ki kell venni fákat, faszorokat, de a mostani 86 fa helyett éppen 200 lesz. Földlabdás, előnévelt, 8–10 éves fákat helyőnk a pályák mellé, és értékesebb faállományt — hársat, tölgyet —, mint a mostani.

A József Attila sugárút, a Kosuth Lajos sugárút és a Lenin körút fái az érdekes ideiktatni egy részletes terv számait. Jelenleg a vitatott szakaszokon 355 fa áll. Ebből átültetnek 266-ot, kivágnak 89-et, s telepítenek hozzá 248-at. Az átépítés után 481 fát lehet majd megszámolni ugyanitt. Szinte minden fa sorsa külön tervezői megfontolás tárgya, de az anyagi következményeknek van egy józan határa, hiszen olyan költségtöbbleteket nem vállalhat magára a város egy-egy fasoraért — különösen, ha az előregedett, botanikailag értéktelen — amelyekből tíz és száz annyit lehet újrate-remteni. S jó lenne, ha ennek az újrateremtésnek a jeleit és eredményeit is méltányolná a közvélemény. Meg azt a biológiai törvényt, hogy a fák sem élnek örökké. Egy városfejlesztési terv-



Az édesanyák ma virágot kapnak. Az összeszorított kis kezéből kicsit megnyomorodott szárú csokrot, félszeg köszöntőt — és azt hiszik, ettől olyan boldogok. Főzik az ebédet, és nem kapnak érte semmit — csak elégedetten, teli szájjal mosolyog a kis srác. Mossák a ruhát, és nem kapnak semmit — csak talán segít a kislány. Bevásárolnak, hazacipe-lik a szatyrot, és a csokoládéért csak annyit kapnak — „kösz, anyu!”. Megetetik, és ő cserében a hajukba markol és nevet. A nagyfiúval együtt tanulnak, druk-koznak a bizonyítványért. Este megfürdetik, lefektetik, és nem kapnak érte semmit — csak kimászik az ágyból a kis pizsamás, és puszit ad érte. Derékfájdító, dolgos hétköznapokon nevelik gyermekeiket az édes- anyák, ebből adunk ma izelítőt Somogyi Károlyné képsorával az ünnepi csokor mellé.

