

A várospolitikai vita összefoglalása ■ A várospolitikai vita összefoglalása

nek, egy városrekonstrukciónak a fák rekonstrukciója is része. A szemetelő és a madarakat tömegesen vonzó fafajták, vagy a laza szövésű, a vezetékkel, a közlekedést veszélyeztető jegenyék nem tűrhetők meg nagyvárosban. A Kossuth Lajos sugárúton a faállományt jórészt meg tudjuk tartani, majd folyamatos cserével oldjuk meg a rekonstrukciót a Lenin körúton ugyanúgy, de ott még szaporulatát is számolunk a végleges kiépülésig.

Fákat, fasorokat, parkokat bizonyos idő után éppen úgy fel kell újítani, mint épületeket vagy városrészeket.

A „fairtó”, fanyűvő” várospolitikai bélyege igazságtalan és hamis. Súlyos milliókat áldozunk a faállomány megvédésére, az ésszerűség határáig. Az E5-ös bejövő szakaszán például pár százezer forintból meg tudtuk volna oldani a közvilágítást, ha fákat áldozunk. Vállaltuk inkább a többszörös költséget. Igen erőteljes szervező munkát vállalt a tanács a faállomány megvédésére és gyarapítására. Tavaly 2000 fát ültetünk — az idén már eddig 3400-at. Ennek a gyarapításnak a méltányolását valahogyan elkerüli a közfigyelem.

A Móra-park szegényülése viszont nagyon fájdalmas veszteség. Több levélírók szerint bármilyen anyagi áldozatot megért volna az a 121 fa, annak a környezetnek a megóvása. Mi volt a legfőbb nyomtaték a partfal ilyen kiképzésében?

Az ATIVIZIG igazgatója szinte minden kérdésre tájékoztató választ adott a vitában megjelent írásában. Mi, akik a tervezést is végigkísértük, láttuk, tapasztaltuk a tervezők gondjait és felelősségérzetét. A szakemberek így fogalmaztak: „Ha a partfal ismerné a statikát, már régen nem állna!” Különleges szerencse, hogy még nem omlott le. Sürgős, azonnali beavatkozásra van szükség, itt semmiféle kockázatot nem lehet megengedni, mert a késedelem azzal a veszéllyel jár, hogy nemcsak a Móra-park egy része vesz el, hanem maga a város is. Ezzel a feladattal nem lehet arra várni, hogy majd lesz a népgazdaságunk ötszázmillió vagy egymillió forintja az építkezésre!

A talajmechanikai vizsgálatok ilyen drámái felismerést eredményeztek. Bármilyen nagyra tűnik az áldozat, a veszélyhez képest a legeredményesebb, leggyorsabb és legolcsóbb megoldást tartalmazza a terv, és egyúttal esztétikai kárpótlást is ad majd, mert a Tisza így sokkal inkább a város részévé válik; a sétálóknak egészen a vízig megközelíthetik. Elegáns lépcsősor húzódik majd a szép ívű kanyarulatban.

Ennek a beruházásnak a fedezetét a kormány biztosította Szegednek, a város 40 millióval járul hozzá, hogy az esztétikai kö-

vetelmények is megfelelően érvényesüljenek. Ugyanakkor az ATIVIZIG külön költséget vállalt magára, hogy fásítással kárpótolja a lakosságot a kényszerűen elvesztett Tisza-parti fáért.

Maradjunk még mindig a fánál. A lakosság kellemes parkerdőket szeretne és azt is sokan szóvá teszik, hogy az új lakónegyedek természeti környezetébe sívár. Fák, parkok, szökőkutak, szobrok kellenek a geometrikus rendű térségekbe. Több közeli parkerdőre lenne szükség — hol számíthat ilyenekre a lakosság? A Tisza belső, városi árterülete nem esztétikus — mi lesz a sorsa? Az új lakónegyedekbe is zöldet, szökőkutat, szobrokat várnak az emberek — teljesül-e a kívánságuk?

Parkerdőkre több területet is kijelöl az általános rendezési terv, de ennek megvalósítása ugyan csak komoly anyagi kérdés. A földek ugyanis vagy mezőgazdasági művelésre alkalmatlanok, s így fásítani is csak nagy költséget igénylő talajcserével lehet őket, vagy értékes termőföldek, amelyekről a tévesek csak magas kártérítésért mondanak le. A Maty-ér menti parkerdőre például már elkészültek a tervek, meg volt a fásításra is a fedezet az erdőrendezésén, s a földtervény közbeszóló. A paphalmi térségnél is kinéztünk erre helyet, ugyanilyen tehertétellel. Leghamarabb a folyók árterén várhatunk eredményt, vagy Szőregen, a már meglévő kis tölgyes erdőnél, továbbá Mihályteleken és az olajmezőn, Tápé fölött. A tárgyalások nem szünetelnek a tésezzel és az erdőrendezéssel.

Az árterületre tervezett parkerdők megvalósulása a legközelebbi ígért. Az ATIVIZIG-nél már készül a terv, társadalmi munkában. A szalámigyár fölött, a vízitelepi, majd utána a Boszorkányszigeten teremtünk kulturált környezetet. Az újszegedi parton, a híd alatt ugyancsak rendezni szeretnénk az árterületet. Ezekhez a vállalkozásokhoz nagyarányú társadalmi segítséget szeretnénk majd kérni a lakosságtól.

Az új lakónegyedek sivatagsága csak átmeneti, hiszen a kiültetett fák növekedése sokat javít az itteni városképen. Tarján első ütemében már látszik az eredmény. Odesszában pedig a tízezes fák már a negyedik emeletig érnek. Nyolc-tíz év alatt a környezet egészen megváltozik. További törekvésünk, hogy az új lakóövezetekbe is előnevelj, 8-10 éves fákat ültessünk — mint például Tarján 6. ütemében —, s így jóval rövidebb idő alatt érvényesül a fák kedvező hatása.

Lakótelepeken belül nem gondolhatunk kisebb erdők telepítésére, mert anyagi törvényszerűség, hogy egy bizonyos laksűrűséget el kell érni. Ilyen előnyös környezetet csak Svédországban

és Finnországban tudnak teremteni, de ott is csak elvétve.

Szökőkutakat terveztünk az új lakónegyedekbe, és a következő ötéves tervben bizonyára meg is tudjuk építeni őket. Olyan szökőkutak építésének nincs különösebb jelentősége, mint például a Dugonics téri — a Móra-parkéhoz hasonlóknak pedig meglehetősen magas az építési és az üzemelési költsége. Mégis ilyesféle szökőkutakat terveztünk építeni Tarján 7. ütemében, a leendő magasház előtti téren, s a záportározóban ugyancsak szökőkutat helyezünk majd el. Tarján esztétikai benyomását emeli majd az a 12 szobor is, amit a tanács vásárolt.

Apróságként tetszik, de fontos hangulati elem lehetne annak a javaslatnak a megvalósítása, hogy a helyi autóbuszjáratban részt vevő buszokat élénk, a távolsági buszoktól eltérő színűre festék.

Örömmel fogadjuk a Volán ilyen intézkedését, de ismerve a vállalat gondjait, ez anyagi és forgalom szervezési gond egyszerűre. Az átfestés igen nagy költség lenne, s egyúttal megfosztaná a vállalatot annak lehetőségétől, hogy a buszokat helyközi és távolsági utazásra egyaránt használja, márpedig egyelőre erre is szükség van. A további buszbeszerzéseknek lehetne törekedni arra, hogy a járművek folyamatos cseréje meghozza ezt a változást.

Volt a vitában egy érdekes javaslat: a rókusi állomás fölött vezessük be az E5-ös utat. Ennek forgalmi előnyei kétségtelenek. Van-e ennek realitása?

A térkép kifejezetten kínálja ezt a megoldást, ezt az egyszerű és logikus vonalvezetést. Ehhez az állomás teljes rekonstrukciójára is gondolni kellene. Az út tervezése ezzel a variánsal kezdődött, de nem lehetett összegegyeztetni a MÁV-val az érdekeket. És az is igaz, hogy az E5-ös bejövő szakasza nem itt lesz a jövőben, hanem a Csongrádi sugárúton. 1985-től, ahogy az autópálya készen lesz, Sándorfalva felé kanyarodik, és közvetlen összeköttetésbe kerül majd a 47-es úttal, amely az új algyői híddal vezet.

Ha már a bejövő utaknál tartunk, mérjük meg azt a véleményt is, hogy nagyobb gondot kellene fordítani a sugárúcai épületeinek rekonstrukciójára, városiasabb kiépítésére.

A kulisszaszerű rekonstrukciónak nem vagyunk hívei, mert rendkívül költséges. A József Attila sugárúton megvalósul a felújítás a lakásépítési program keretében. Ugyanilyen megoldást terveztünk a Kossuth Lajos sugárút Hunyadi tér felőli oldalán. A másik oldalhoz nem tudunk nyúlni, mert üzemek, intézmények foglalják el. A Damjanich utcától befelé eső útszakaszon rendkívül sokat kell bontani, így csak más nagy, teletszervi építkezéssel együtt gondolhatunk rá,

mert az úgynevezett „szanalási arány” itt igen magas lenne önmagában, negyven százalékon felüli. A Petőfi sugárút rekonstrukciója egyelőre nincs napirenden az olajfeltárás miatt. Itt csak az élelmiszeripari főiskola megépítése és az új szalámigyár épületei javítanak valamit a benyomáson.

Régi vágya Szeged lakosságának a sugárutak magasrendű beépítésében, de kevesen vették figyelembe, hogy ezeknek az utaknak a közművei korábban nem voltak meg. Most, hogy a közműhálózat kiépül, fokozatos változásokra lehet számítani, de arra nem, hogy a sugárutakat nagyvárosias épületekkel „beszégjük”. A tömbszerű lakásépítés gazdasági előnyeiről nem lehet lemondani mindaddig, amíg sok ezer ember vár lakásra.

Sok mindenre magyarázatot ad ez a beszélgetés — mégis az az ember érzi: a lakosságban sok a bizalmatlanság a városfejlesztőkkel szemben. A levelek szelvényében is ott bujkált vagy nyíltan kifejezésre is jutott ez. Mi lehet az oka ennek a megfélemlésnek és hogyan lehetne ezt a bizalmatlanságot megszüntetni?

Érezzük ezt az idegenkedést, és nyomoztatóan hat ránk. Kellemetlen és nehéz az örökös „gyanú” árnyékában dolgozni. Különösen annak tudatában, hogy a műszaki létesítményeket tervező, a városfejlesztést szervező szakemberek döntő többsége szegedi. Ez a város a szülőföldjük, életterük, munkájuk eredményéhez érzelmileg is kötődnek. Ezen felül: sohasem egy ember, de még csak nem is egy műszaki kollektíva dönt a fejlesztés időszaki feladatairól. Komoly testületek, tapasztalt várospolitikusok vizsgálják meg minden elképzelést, s ezek nyilvánvalóan még inkább a lakosság érdekeinek kifejeződését keresik a tervekben, s kevésbé a műszaki szempontokat. Gyakorlatilag tehát nem érvényesülhet műszaki elfogultság, a közérdektől idegen műszaki megoldás. A várospolitikusok és a műszakiak vitái más természetűek, mint a műszakiak és a lakosság „ütkö-

zései”, mert a várospolitikusok beavatottabbak az anyagi lehetőségekbe is. Ismerik a népgazdaság és a város anyagi teherbírást.

Más szakmákba nem szólnak így bele az emberek, de a város-tervezéssel minden, szülőföldjét szerető lakos törődik. A műszakiak és a város-szerető lakosság között, a jobb megértés és az egymásra utaltság miatt jó lenne hidat verni, közvetlen kapcsolatot teremteni. A műszaki megfontolásoknak a háttérét nem ismerik kellőképpen az emberek, hiszen ők nem végeznek talajmechanikai vizsgálatokat, statikai számításokat, nem foglalkoznak forgalom számításokkal, nem ismerik a technológiai lehetőségeket, a költségtényezőket, az építőképességet, a kivitelezés valós határidőit stb. Mindenképp több alkalom kellene a közvetlen párbeszédre, és régi óhaj egy olyan bemutatóterem, ahol makettekkel, filmekkel, magyarázó, kísérőszöveggel kommentálhatnánk a városfejlesztés jelentős kezdeményezéseit. Így a jelenlegi „tetszik” — „nem tetszik” viszony tartalmasabbá válna, s kölcsönösen kamatozna. Az idegenforgalomban is hasznát lehetne ennek venni.

Sokszor tapasztaljuk, hogy a kapcsolat önmagában is sok mindent egyszerűsítene. Mágis is szemünkre vetik, hogy keskenyek a tarjáni utak. A tervek viszont tartalmaznak egy másik, ugyanilyen útpályát; annak a helye is megvan, a megépítés szándéka is él. Aki ezt nem tudja — ésszerűtlenséget, ostobaságot feltételez. A célok megvalósításában is hasznát ígér a jó kapcsolat. Tarján 8. ütemében például nagy gondal védte a tervező a japán szilvafákat, mint ritkaságokat, és az ezüstlevelű hársakat. A tervrajzon bekarikázták: védendő fák! A kivitelezés során mégis elfogytak a fák... Nem fért be a teherautó, nem figyelt eléggé a művezető... Ilyen esetekben a lakosság ébersége, város-szerető fellépése hatásosan találkozna a műszaki elgondolással.

Befejezésül, a vita végső summázatául tartozunk annak megállapításával, hogy mindenkit a város-szeretet vezérelt gondolatainak megfogalmazásában. Senki sem szenvedett tehát vereséget — ellenkezőleg: Szeged egész közössége nyert rajta. A városépítők újabb gondolatokat, vágyakat ismerhettek meg, a lakosság pedig ismét közelebbi ismeretségbe került a városfejlesztés vezéreivel.

Mint hogy a városépítés és városfejlesztés hosszú folyamat, azt sem gondoljuk, hogy ezzel a vitával egyszer, s mindenkorra végeztünk. Sajnos, még az összefoglalóba sem kerülhetett bele minden, csak a legfontosabb kérdések magyarázata. Lesz azonban még alkalom arra, hogy a tervek, a beruházások aktuális ismertésekor törlesszük az adósságot, és a részletkérdésekre is választ adjunk.

Akár a megvalósítás folyamatában, akár a tervek továbbfejlesztésében számos alkalom kínálkozik majd a jövőben is, hogy kollektív bölcsességgel, a bírálat- és a javaslatétel demokratikus lehetőségével éljünk. Csak azt ne gondoljuk, hogy lesz olyan elképzelés és megoldás, amely egyformán szimpatikus lesz mindenkinek. Eppen a vitában bizonyosodott be, hogy hányféle vélemény ütközik meg naponta. Megvalósulnia mégis annak kell, amely a műszaki lehetőségeket, az anyagi teherbírást és a lakosság érdekeit legoptimálisabban egyesíti.

Összeállította: SZ. SIMON ISTVÁN

