

A második belvárosi



Az 1950-es évek második felében tartott forgalom-számlálás alapján a szakemberek azt jósolták, hogy egyetlen belvárosi hidunk 1985-ig lesz képes ellátni feladatát. Az akkori előjelzések alapján úgy számolták, hogy addigra nő akkora a forgalom, amekkorával már nem lesz képes megbirkózni. A híd ugyanis óránként 1500 egység gépjármű — a forgalom-számlálásoknál az egyszerűség kedvéért minden személygépkocsira számítanak át — átbocsátására képes úgy, hogy még megfeleljen a forgalombiztonsági követelményeknek. Csak hogy hiba csúszott a számításokba, mivel az akkoriban vártnál jóval gyorsabb ütemben növekedett a közúti forgalom, s a híd már 1972-ben elérte a telítettségét. Erdemes leírni: 1969-ben 1200 egység gépjármű haladt át rajta óránként, 1972-ben 1500 (telítettség!), manapság pedig csúcsidőben mintegy kétezer.

Beszédesek ezek az adatok. Aki délután 4—5 óra tájban a hídon jár, maga is meggyőződhet róla, hogy milyen nehezen birkózik már meg a forgalommal, az autók áradatával, pedig a kiszélesített, megjavított hídok gyorsítják a forgalmat, amelyet néhány éve már a döcögő villamos sem hátráltat. Nagy szükség van tehát az új hídra, jól bizonyítják ezt a számok is. Ráadásul a makói Maros-híd elkészülte után Románia felől megindul a teherforgalom is, amellyel nemcsak a híd fog nehezen megbirkózni, hanem a városközpont is. Az — azt hiszem — nem szorul külön bizonyításra, hogy a kamionok nem éppen belvárosi forgalomba való. Márpedig a hídról és a hídra vezető utak a városközpont haladnak keresztül.

Ezért is szükség van az új hídra, mert nemzetközi tranzitforgalmat a városközpontot át vezetni még kényszermegoldásként sem túl szerencsés. Arra ugyanis, amire Budapesten még úgy-ahogy képes a Rákóczi út, arra Szegeden végképp nem alkalmas a Széchenyi tér, vagy a Magyar Tanácsköztársaság útja. Pedig egyelőre más megoldás nincs.

Ha a nemzetközi tranzitforgalomra apellál valaki, azt mindenképpen a szegedi adottságokat figyelembe véve teszi. Ebben esetben két szempont ötvöződik, s mindkettő egyaránt fontos: a város és a külföldi gépkocsivezető szempontja. Mert amennyire igaz az, hogy egy kamiont nem a legjobb érzés a Belváros szűk utcáiban vezetni, legalább annyira igaz az is, hogy a szegedieknek és a városnak is egyre kellemetlenebb a Széchenyi téren és környékén hőmpolygó forgalom, amely elsősorban azért akkora, amekkora, mert az egyetlen híd gyűjti egybe a városi és a tranzitforgalomnak mintegy felét. Városi forgalomszervezési szempontok miatt is szükség van tehát az új hídra, sőt városfejlesztési szempontok miatt is.

Újszeged kiváló lehetőségeket kínál a tömeges lakásépítkezések számára. Még sok ezer lakást lehet elhelyezni Odesszától délre, vagy a Szőregi út mentén, s kiváló lakásépítési területként kínálja magát a város szívében az újszegedi Tisza-part is. A város szívében? Ugye, furcsának tűnik, hogy ott, mert éppen egyetlen hídunk miatt Szeged egyenlőtlennül fejlődött, s ha Belvárosról beszélünk, csak a Lenin körúton belüli, szegedi területekre gondolunk, s az már nemigen jut eszünkbe, hogy a Torontál tér és a Bertalan emlékmű közötti városrész — legalábbis ami a városon belüli helyzetét illeti — még valódi városközpont kellene, hogy legyen. De hát Újszegeden mindaddig nem érdekes és nem szabad folytatni a tömeges lakásépítkezéseket, amíg a két városrészt az egyetlen és túlszűfolt híd köti össze egymással. Szeged további városiasodásához, az egészséges városszerkezet kialakításához is műhatatlanul szükséges tehát az új híd.

Nem csoda tehát, hogy immár öt esztendeje nagyon is konkrét elképzelésekben él Szeged újabb hídja. 1969-ben a városi tanács végrehajtó bizottsága tárgyalta a kérdést, s úgy döntött, hogy a legcélszerűbb lenne a híd a Római körút és az Odesszai körút találkozásánál fölépíteni, tehát a jelenlegiől északra. Ezáltal jól ki lehet használni a körutak adta lehetőséget, s a tranzitforgalmat is el lehet terelni a városközpontból, a Nagykörútra, amely ezáltal a város főközlekedési útvonala lesz, amire méretezték hajdanán. Az Országos Tervhivatal, valamint a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium is jóváhagyta a város terveit, s úgy ütemezte, hogy a híd építése, illetve előkészítése kezdődjék meg a negyedik öt éves tervben, s építése az ötödik öt éves tervidőszakban fejeződjék be.

Az új híd megépítését a legelőtöbb feladat között első helyen sorolja a város 1969-ben készült általános rendezési terve is. Erdemes néhány megállapítást idézni az UVATERV által 1967-ben készített közlekedéshálózat-fejlesztési tervből, amelyet a város általános rendezési terve is fölhasznál. A vizsgálatok szerint amíg a város úthálózatán 1956 és 1964 között a forgalom 1,8-szeresére nőtt, addig Szeged és Újszeged között 2,57-szeresére.

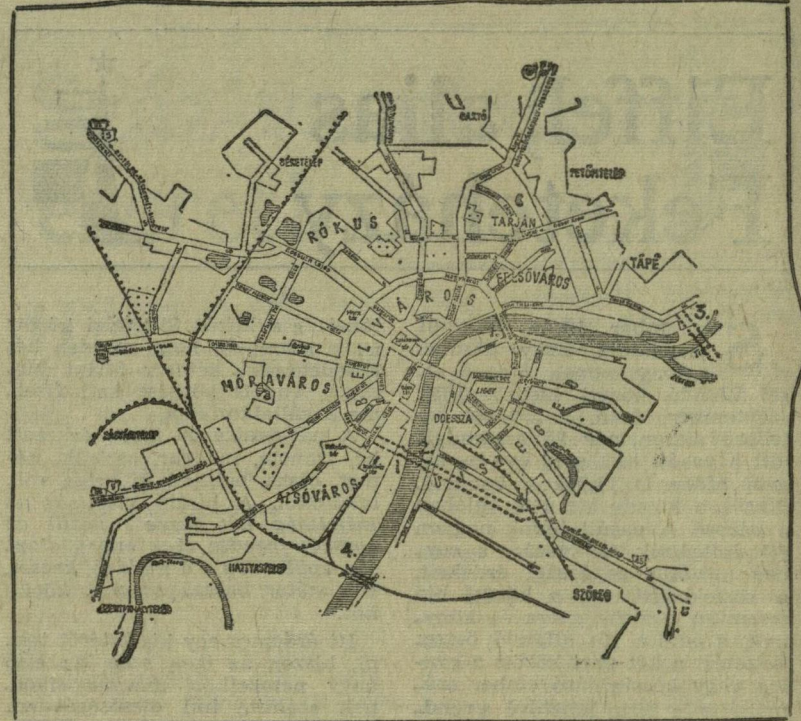
Erdemes szó szerint idézni az összefoglalóból. „A sugárutak egyike sem folytatódik Újszeged felé a központon keresztül, és a sugárutak a Lenin körútnál véget érnek, a Lenin körúton belüli városrész utcahálózata elütő jellegű a kialakított úthálózathoz képest, a Lenin körúton, mint a belvárosi forgalmi gyűrűn sok keresztezés, forgalmi csomópont alakult ki, az ismertetett okok

miatt, a belvárosi utcák szűkek, teljesítőképességük már ma kiemerült, hiányoznak a Nagykörút folytatásában a hidak, amelyek szervesen kapcsolnák össze a folyó két partján elterülő városrészeket, és mentesítenék a Belvárost az átmenő forgalomtól. Az egyetlen közúti Tisza-híd már ma a telítettség határán van, és a rajta beözönlő forgalom súlyos közlekedési helyzetet teremtett a Belvárosban, amelynek értékes és védett beépítése határt szab az utcák kapacitásbővítésének. A helyzet további romlásával kell számolni már a közeljövőben, ha Újszegeden nagyobb arányú lakásépítés, ipartelepítés, a „C” körzetben az olajkitermelés és Romániából a forgalom az új határátkelőhelyek megnyitásával megindul.”

Mindezeknek a szempontoknak az alapján 1971-ben kapott az UVATERV tervezési megbízást az új hídra. Akkor a vállalat hét alternatívára készített beruházási javaslatot, amiről annak idején be is számoltunk lapunkban. Valószínűleg sokak számára emlékeztetnek még az akkori elképzelések, amelyek között néhány kábelhídvariáns is szerepelt. Közöttük talán az volt a legszimpatikusabb, amely egyetlen, újszegedi pilonra függesztette volna az új hídát. Már akkor is nagyon valószínűnek tűnt, hogy a kábelhídból nem lesz semmi, főként azért, mert mintegy egyharmadával többbe kerülne, mint egy felsőpályás, vasszerkezetű híd. De nemcsak drágasága szolgált a kábelhíd ellen. Az Építőművészek Szövetségének helyi csoportjában már akkor is nagy vitát váltott ki a terv, s bár nagyon szép lenne egy egy pilonú kábelhíd, jó néhányan ellene szóltak esztétikai okok miatt is, mondván: egy sík, alföldi város hangulatába, a városképbe nehezen lehetne valóban jól beilleszteni egy kábelhíd 50—60 méter magas pilonját.

Sok-sok érv szolgált tehát amellett, hogy a kábelhíd gondolatát vesse el a város. A legfontosabb talán alighanem az volt, hogy az 700—800 millió forintba került volna, azaz mintegy háromszor annyiba, mint az Algyőnél fölépült új közúti híd. Végül, a beruházási program készítésekor a felsőpályás, vasszerkezetű hídnek három változata szerepelt az UVATERV-nél, s a vállalat a különböző — hidrodinamikai, hajózási stb. — szakvélemények alapján egyet őrzött meg s dolgozott ki programtervként. Ez a terv a napokban készült el, s a város vezetői, valamint a szakemberek a napokban vitatják meg a tervezőkkel, hogy még szeptemberben a végrehajtó bizottság elé kerülhessen az anyag. A tanács végrehajtó bizottsága dönt tehát hamarosan arról, hogy milyen is lesz az új híd.

Az előzetes megbízás és a korábbi döntés szerint a híd feltételeiben az algyői karcsúbb és szebb mása lesz, kétszer két forgalmi sávval, s kétoldalt egy-egy járdával. Átbocsátó képessége óránként mintegy 4200 egység gépjármű lesz. Ha 1978 táján elkészül, a város legelőtöbb gondjainak egyike oldódik meg. Végre lehetséges lesz kialakítani a város egészséges szerkezetét az újszegedi lakásépítkezések folytatásával. Az új híd lehetőséget teremt arra, hogy ne csupán a szegedi part váljon a rakpart át-



Az általános rendezési tervben feltüntetett új hidak helye. 1. Az ötödik öt éves tervben felépülő. 2. A Nagykörut Újszegeddel délen összekötő. 3. A tápéi komp helyén. 4. Vasúti híd

építésével valódi városi folyóparttá, hanem az újszegedi is.

Képzeliük el Szegedet úgy, amilyen, Tápéval, Dorozsmával, Gyálárral, Algyővel és Szőreggel együtt! Erdemes gondolatban északra dél felé haladni a Tisza mentén. Felül, Algyőnél két híd íveli át a folyót, a vasúti és az új közúti, jó összeköttetést teremtve Vásárhely és Békéscsaba felé. Déle haladva a tápéi hajóhidat látjuk, amit bár némi humorral, de a város harmadik hídjaként tarthatunk számon. Annál is inkább, mert az olajipar révén Algyő szinte teljes egészében összeépült már Szeged régi területével, s valamikor, lehet, hogy csak száz esztendő múlva, de ezen a tájon is indokolt lesz végleges hidat építeni. A Római körútnál — képzeliük el — már áll az új híd, s tőle délre feszül a folyó fölött a megszokott, régi kettős ív. Ismét dél felé haladva hídépítési helyként kínálkozik a Nagykörút déli vége, s talán a vasúti híd is újjászültek egykoron. Számoljunk csak! Ez már hét híd lenne. S ami szintén valószínűnek tűnik, a régi vasúti hídtól délre is építeni kell előbb-utóbb egy közúti hidat, mivel a város Újszegeden Odesszától dél felé terjeszkedhet, a szegedi oldalon pedig ott már hozzátartozik Mihálytelek és Gyálárét területe is. Ez lenne a nyolcadik híd, s talán ennek a felépítése a legvalószínűbb a Római körúti után.

Lehet, hogy mindez csak álmodozásnak tűnik. A valóság, a jövő valósága ma már nemcsak a gondos számításokat, hanem az álmokat is könnyen neveltségessé és kisstilívé teszi.

A várhatóan hamarosan fölépülő negyedik híd az autósoknak, a járművel, autóbusszal közlekedőknek kényelmes, gyors és biztonságos összeköttetést teremt majd a lakás és a munkahely, az egyes városrészek között. Ha el-

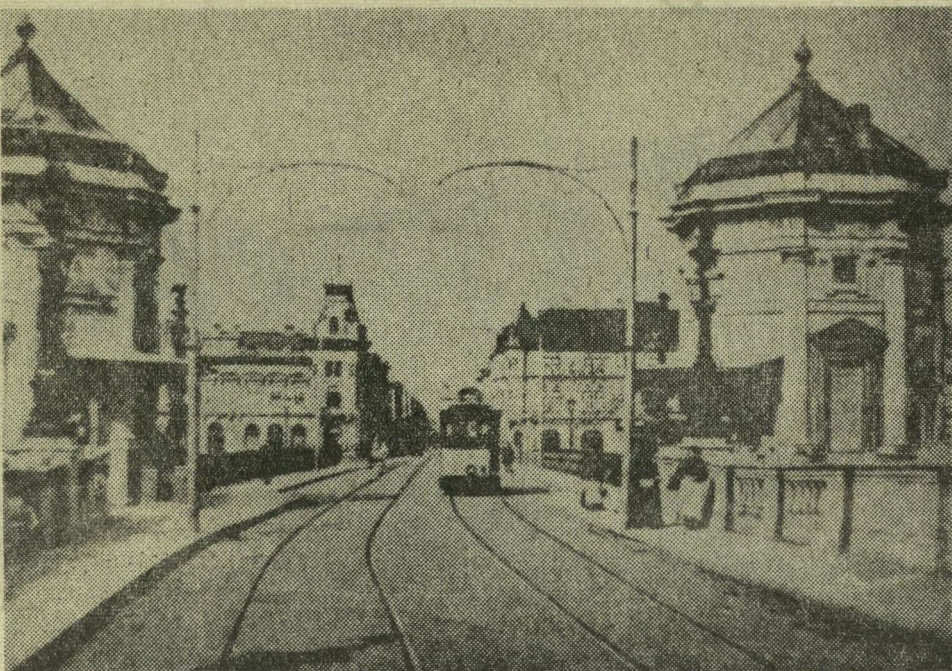
készül, végre valóban olyan csöndes, hangulatos és kedves városközpontja lesz Szegednek, mint amilyenről csak a „jobb időket látott” idősebb korosztály emlékszik. Mert a fiatalabbak számára a kis forgalmú, csöndes városközpont a háború utáni évek szégyenséjét idézik. Ok együtt nőttek föl a forgalommal, a gazdagodó, szocializmust építő, fokozatosan jobb létet teremtő Szegeddel. Számukra a belvárosi nyüzsgő forgalom már-már természetes és jelképe a jólétet teremtő gazdasági fejlődésnek. Annak a fejlődésnek, amelynek eredményeképpen most ismét újabb hídja lesz Szegednek, s a városközpont végre mégis visszanyeri majd eredeti arculatát. Illetve szerencsére mégsem egészen azt.

Visszanyeri a csendet, a viszonylag kis forgalmat, de abban a fejlődésben, amelynek szimbóluma az immár kijebb szorított nyüzsgő forgalom. Visszanyeri valamikori nyugodt képét, hiszen a kocsik, teherautók, autóbusszok helyét mindinkább a sétáló emberek foglalhatják majd el, a sétáló, vásárló, szórakozó és kikapcsolódni kívánó emberek.

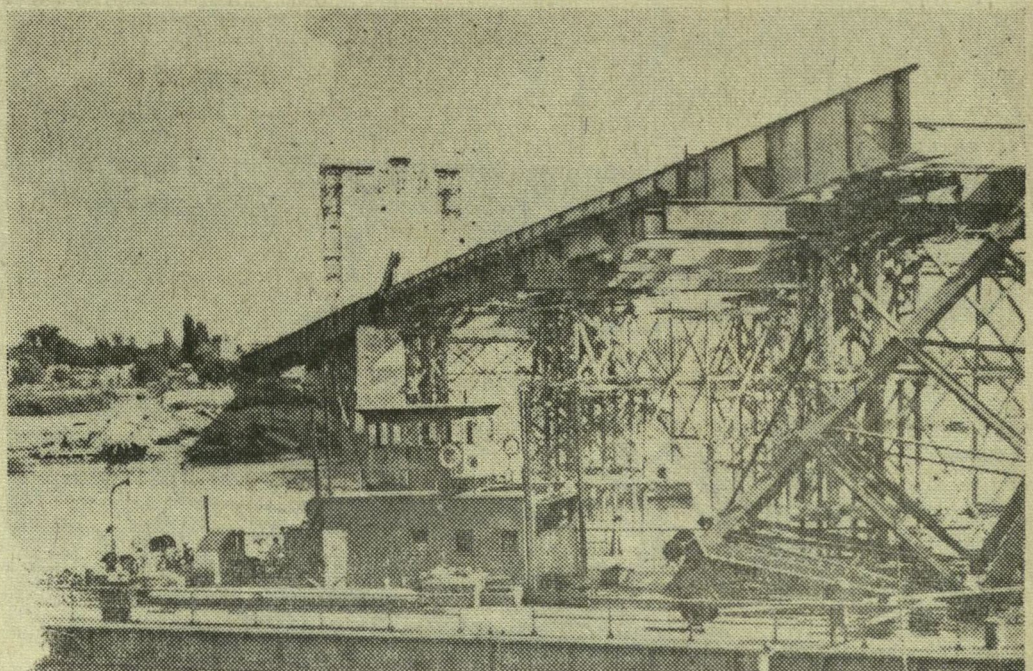
Irtá:
JUHÁSZ ANTAL,
PÉTER LÁSZLÓ,
SZÁVAY ISTVÁN.

Fényképezte:
DR. BENEDEK LÁSZLÓ,
LIEBMANN BELA,
SOMOGYI KÁROLYNE.

Szerkesztette:
FEHÉR KÁLMÁN



Az Eiffel-cég két terve közül az egyiket fogadták el. Tervezője Feketeházy János volt. 1883-ban lett kész



Az új közúti híd másfél év alatt készült el, 1948-ban adták át ünnepélyesen a forgalomnak