



# A tér és tervezői

Emlékeznek még a régi Dugonics térre? A kávéházra a volt cipőlerakó helyén? Nagyon rég volt. A zöldre pingált, tán a század elejéről ottmaradt újságosbódéra? A vaskorlátra, amin olyan jókat lehetett ücsörögni? A villamosra, amely a téren ka... nyarodott a fogklinika elé? A nagyvárosiasodás kezdetét jelző forgalmi dugókra a Lenin körút hét úttal szabdalt alig száz méterén? És vajon mire fogunk emlékezni öt, tíz, s ha megérjük, ötven év múlva a mai Dugonics térből? A Jókai utca földszintes házaira, a Dáni utca sarkán a dűledező fakerítésre, a korzó gyalogos útját unós untalan megszakító járműfolyamra? Vagy 1977 nyarára, amikor megjelennek a munkagépek a lebontott házak helyén? Mit őrizhet meg majd, mondjuk 1980-ban a fényképezőgép nagylátószerű lencséje a térről? Ezt a képet már elképzelték, segítőtársaink városrendezők, építésszek és közlekedéstervezők: Borvendég Béla, Hübner Mátyas, Prágai János, a Szegedi Tervező Vállalattól, Iványi László a BUVATI-tól és Szöllösy György, a Kereskedelmi Tervező Vállalattól.

## Lépésváltás

Az árvíz utáni időkben legkorszerűbbnek tartott sugarasgyűrűs városrendezést napjainkra már mutatja hátrányos tulajdonságait: a városközpont felé tartó forgalom gyors átbecsátásának igénye egyre inkább ütközik a városmag és a sétáló utcák védelmét biztosító törekvésekkel.

Túl a város terjeszkedésének egyéb távlati gondjain, ezt a kérdést is megnyugtatóan tisztázni kellett Szeged általános rendezési tervének, hiszen 1990-re 200 ezer, az ezredforduló után pedig várhatóan 250-300 ezer lakosa lesz a városnak. A ma és holnap ittlakók számára pedig Szeged intézmény- és üzletközpontjának — lényegében a mai belvárosnak — megőrzése, ahol érdemes és lehet, de továbbfejlesztése, ahol szükségszerű és megengedhető, minden bizonnyal a város-szeretők egyik kulcskérdése. S az egyik szemléletes példa épp a Dugonics tér lehet, amely kínálja magát a Kárász utcai üzletsor folytatásának, s ugyanakkor a Honvéd tér, illetve az egyetem, klinikák felé gyalogos útvonalnak is. Így válik majd a tér a belváros új, második fókuszá-

vá, egyensúlyt teremtve az ugyancsak intézményegységet magába foglaló Széchenyi térrel.

Lépést és léptéket váltó korunk városrendezőinek előre kell gondolkodniuk. A Dugonics tér rendezésének ezért vált mostanában egyik lelkiismereti kérdésévé: szabad-e régi korok hangulatát őrzi, műemlékek tartott, vagy legalábbis a városlakók emlékezetében annak számító házakat, utcatorokat bontásra ítélni. (Például a Sulkovszky-küriát, amely ugyan évek óta nincs már a védett műemlékek listáján, de amelynek bontása láttán mégis sokan emlegetik Varsót vagy akár Sopront: ott bezzeg tisztelik a múltat!... Csekély vigaszt, hogy a múzeum megvásárolta a házkaput, s remélhetőleg a nagyáruház tervezői megtalálják a helyét is az új épületben.) A városrendezőnek tehát számolniuk kell azzal, hogy a város-mag, a központ-nem csupán geometriailag kijelölt hely, hanem funkciók együttese, egymást kiegészítő, s megerősítő együttese. Szerencsére örököltünk tartalékterületeket, melyek tartalommal feltöltése — a kor igényei szerinti lépésváltással — mai gondjaink — vagy örömeink — egyike. Elődeink nem voltak szűklátókörűek (ezért használhatnák most intézményeink régi lakóházakat, s fordítva is igaz a képlet), s ez tanulság lehet a manák is: a város-tervező vagy megőrizze a területet azoknak az intézményeknek, amelyek szükségességéről most még nem tudhat, esetleg nincs megfelelő prognóza; vagy pedig olyan épületeket hoz létre, amelyek lehetővé teszik az utólagos átalakítást.

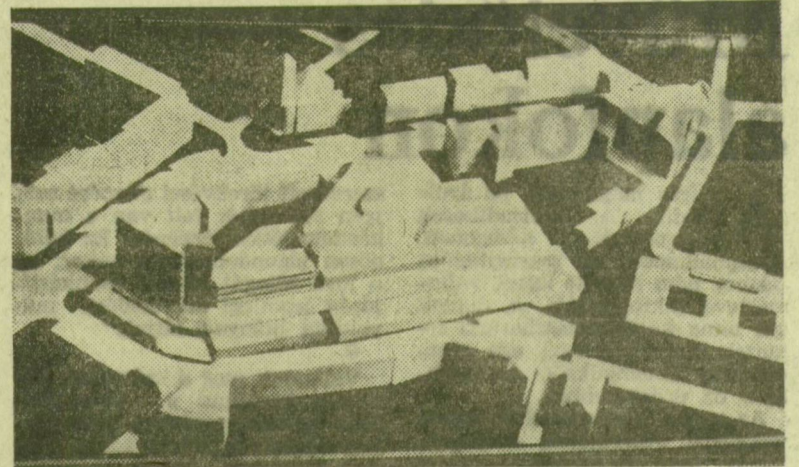
A kitérőnek tűnő gondolat-sor azért kíváncsított ide, mert a közvélemény gyakran félkezli a tervezőkről, mondván: tőlük függ, mi épüljön — esetünkben — a rajtuk múlik. A tervező segíthet Dugonics téren. Pedig ez nem — a maga speciális ismereteivel — az igények feltárásában, megfogalmazásában. Területervezési, pénzügyi, építéstechnológiai köztisztviselők között kell azt a megoldást fellelnie, amely az adott körülmények között az optimális, de úgy, hogy egyúttal biztosítsa az átmenetet a városrendezési koncepció (legyen a Dugonics tér a bevásárló központ folytatása) és a konkrét igény között (hány négyzetmétert kell beépítenie, s mi módon). De gondolnia kell arra is, hogy — maradjunk a nagyáruháznál — az

árufeltöltés, a közönségforgalom megtervezése ne legyen ellentétes a térre megfogalmazott közlekedési tervvel.

## Áruház és kirakat

Hogyan fogalmazódna hát az igények tervvé? Egy-egy adott kérdésre többféle válasz adható, s az országos, vagy helyi tervpályázatok épp ezt a célt szolgálják: a lehetséges módokat közül szűrik ki az alkalmatost. Az országos pályázatra beérkezett alkotások egy-egy sikeres részletmegoldását is figyelembe véve a győztes tervezőkollktíva — vezetője Iványi László — kapott megbízást a Jókai utcai nagyáruház tervezésére. Olvasóink emlékeztetőre idézzük — a makett képével is —, hogy az 500 négyzetméteres ABC-áruházat, az 1600 négyzetméteres vásáruüzletet, a cipő, ruha-, textilfélék árusítására berendezett területet, a teraszos — nappal önkiszolgáló, este hagyományos — éttermet és eszpresszó (éjszaka bárt), népművészeti- és könyvtárat, automata mosószalont, szőrme és óra-ékszertárat, fodrászt, s még néhány kisebb egységet magába foglaló kereskedelmi együttest jelöli a nagyáruház elnevezés, melynek földszintjét fedett sétálóutca — passzázs — osztja meg. (A tér rendezésének, a nagyáruház tervezésének azt a követelményét, hogy elsősorban a gyalogosokra tekintettel meghosszabbodjék a Kárász utca, a tervpályázatra beküldött szegedi alkotás is megvalósította. Az SZTV Tarnai István vezette kollktívájának makettjét ugyancsak bemutatjuk olvasóinknak.) A BUVATI terve kedvez a nézelődőknek is: a fedett utcácskát kirakatok határolják. És összehasonlításképpen: a Centrum áruház alapterülete a raktárakkal együtt 5500 négyzetméter, a nagyáruházé 10 ezer 200 négyzetméter lesz.

S ehhez még nyugodtan hozzáadhatjuk a Dáni utca sarkán megépülő Domus-áruházat is, amely lényegében meggyógyítja a szegedi bútoréllátás krónikus betegségét: láthatóvá teszi az áruválasztékot. Mert találhat ám már ma is alkalmas bútortípust ki-ki kedve szerint, ha van türelme, s erre a zsúfolt raktárakban keresgél. Az új bútoráruház árusítási rendszere a minta szerinti értékesítésen alapul, a Domus-hálózatban kapható valamennyi típust kiállítják az eladóterben, s a vevő kívánsága szerinti színben és összeállításban központi raktárból szállítják házhoz. Ennek megfelelően a Domus földszintje összefüggő kirakatnak számítható, az utcától el-



Iványi László (BUVATI) elfogadott tervének makettje: a nagyáruház

választó üvegtáblák bepillantást engednek az eladótér legfelső pontjára is. Az emeleti eladótér már ablaktalan, ott kapnak helyet a lakástextiliák, szőnyegek, világítási és lakásdekorációs cikkek, az üvegek, porcelánok, amelyeknek nagy része kizárólag a Domus-rendszerben kapható. Az áruházban helyet biztosítanak a különféle szolgáltatások (tanácsadás, garanciális javítás, reklamáció, tapétázás, OTP-hitel, képes árjegyzék árusítása) ügyintézőinek is. A tervezők és a területelőkészítők szerint a DELEP az idén hozzákezdhet az alapozáshoz. (A kiviteli tervdokumentáció elkészülte előtt is bemutat-hatjuk már olvasóinknak legalább az áruház homlokzati rajzát, a kis-Dugonics térre néző főbejáratait.)

Mindkét áruház tervezőinek azt díktálta a belváros beépítési terve, hogy a közvetlen szomszédságban megmaradó házakhoz símitsák, illesszék elképzeléseiket. Régi és új épületek egységet teremtik meg, a Szegedre oly jellemző eklektikus utcafényt őrzik így az áruház tervnek, s alkalmaszák egy másik pályázat, a tér Lenin körút felőli részének közlekedési rendjére született elképzelések eredményeit is.

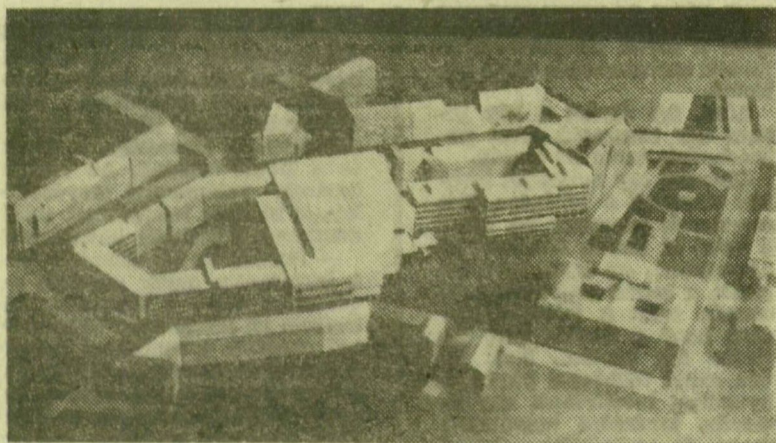
## Az összhangon múlik

Amíg nem lámpa adta a zöld utat a járműveknek és a gyalogosoknak, bizony csak ügyel-bajjal, hosszas várakozás után vállalkozhatott az ember az át-kelésre a tér körül, felőli oldalán. Megállóból elinduló autóbuszok, egymás segítő szándékában bízó autók, villamosok két irányból, gyalogosok a lehető legrövidebb úton — pillanatké-

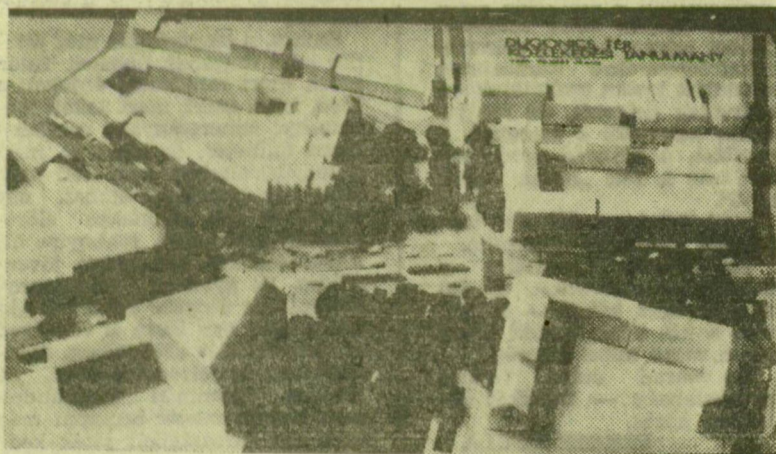
pek voltak ezek a Dugonics tér „lámpa előtti” korszakából. Aztán ideiglenesen — épp az áruházakra, a körüli villamos kétvágányúsításra tekintettel, átmenetileg — mégiscsak át-alakult itt a közlekedés rendje. Az alapvető kérdésekre ekkor még csak keresték a választ a forgalom tervezői és szervezői. A Szegedi Tervező Vállalat is ezért hirdetett nemrégiben házi pályázatot, hogy tervezőitől javaslatokat, tippeteket, de évtizedekre szóló ajánlásokat is kérjen. A pályázatok természetéből adódóan sokféleképpen fogalmazódtak meg végül is a tervezői elképzelések, ám közös tulajdonságuk, hogy a szegedi adottságokat figyelembe vették, s nem akartak többet, mint amennyit meg tud valósítani a város. Mert persze lehetne itt gyalogos aluljáró-rendszer (ha a talajviszonyok alkalmasak volnának), vagy közúti felüljáró (ha „elviselné” a város-kép és a pénztárcánk), de a valóságott minnek szűpíteni: ennyire nagyvonalúak még nem lehetünk. A kéreg alá vitt villamos helyett a kétvágányút kell választani, s a trollra is legfeljebb az előzetes elképzelések fogalmazódhatnak ma még.

De mert azt tudják már a szakmabeliek, hogy a két áruházat, a téren levő intézményeket, üzleteket a sétatér-jelleg megőrzésével kell majd kiszolgálni, áruval feltölteni, (tehát a hátsó, párhuzamos utcák felől), de ahol erre elegendő hely van, a parkoló autókat is be kell engedni (például a Domus bejárata elé, a kis-Dugonics térre), s ugyanakkor az átmenő forgalomnak, a belvárosba tévedt idegennek is lehetőséget kell adni a továbbjutásra — szóval ezek a számításba veendő tényezők már befolyásolókká is válnak. És nem hagyható figyelmen kívül a szabadtéri játékok közelsége, s hogy a Lenin körút átépítésével is hamarosan eljutnak a hététtas kereszteződésig. Mérlegre kell hát tenni mind a hetet, melyik a súlyosabb, melyik kapjon „Átmenő forgalom tilos”, „Behajtani tilos” vagy „Főútvonal” táblát.

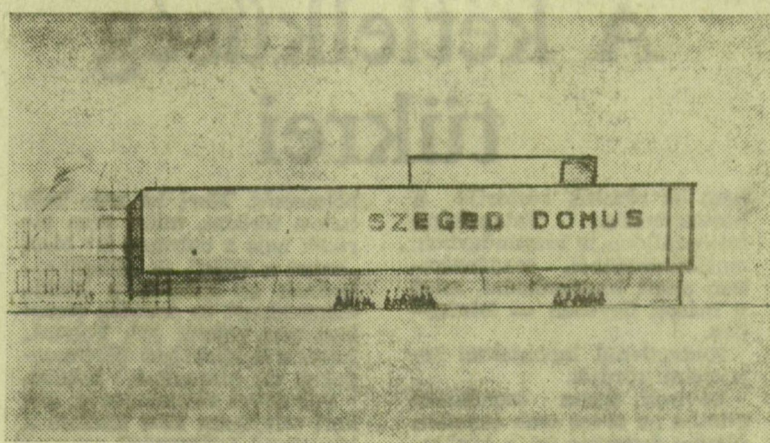
A tervpályázat legjobb elképzelését már az évekkel későbbre megálmodott, és közúti forgalom nélküli belvárosi forgalmi rendjébe is beilleszthetők. Akkor a Lenin körút határrá válik, tovább a Tisza felé már csak az erősen korlátozott forgalmat engednék be, a nap meghatározott óráiban. S akkor a Dugonics téren már a 4-es, és a Tolbuhin sugárúti villamos összekapcsolásához is helyet kell adnia, s az 55-ös úton a városközpont felé tartókat is „osztályoznia” kell, a Petőfi Sándor sugárút, a Centrum Áruház és a klinikák felé.



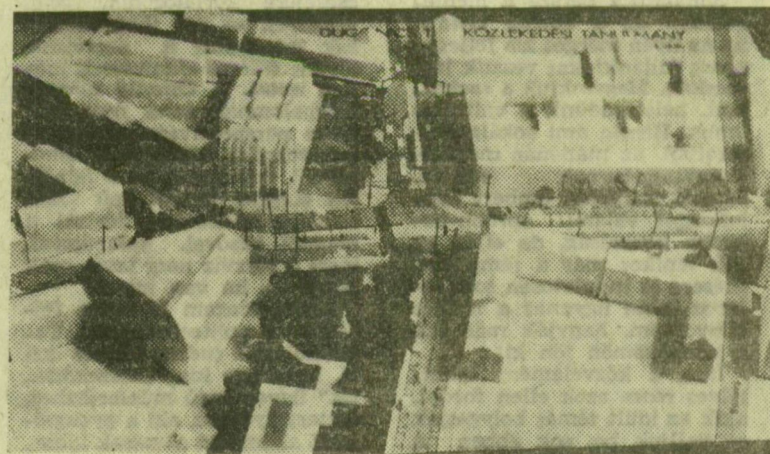
Tarnai István (SZTV) elképzelésének makettje: a nagyáruház



Prágai János (SZTV) így képzelte el a Lenin körtut, a teret



Szóllösy György (KERTI) tervezi a Domus Áruházat



Hopka János (SZTV) közlekedési tanulmánytervének makettje