

Rekonstrukció a Belvárosban

A turistacsoporthoz el van ragadtatva, hogy ilyen szép, meg olyan gyönyörű. Pest után a legrendezettebb magyar város, hangsúlyozza egy idős ember. Közben más városok is említettek. Sokáig nem tudnak megegyezni, de végül is Szeged, pontosabban a Belváros a pálmát.

Ha a Nagykörúton belüli részt képzeletben kiemeljük, Szeged elvesztene varázsát, báját. A Belvárostól igazán Szeged. Szeged. Az épületek hangulata, a tér, az utca, homlokzatok, adja meg azt a karaktert, ami hányzik más megyei városból. De ez természetes is, nem biztos, hogy jó lenne, ha minden település mint két tojás, úgy hasonlítana egymásra.

Határvita

Szeged belvárosa báját és sajátosságait két dolognak köszönheti. A múlt századi nagy árvíznek, mert azután alakították ki sugaras-körutas szerkezetét, s megteremtették a XX. századi modern város alapjait. Másrészt: az unokák folytatták a tudatos építkezést, s az elmúlt három évtizedben a Belváros fejlesztése megkülönböztetett figyelmet kapott. A cél az volt — s jelenleg sem változott —, hogy a régi városképet őrizve, védve (a Nagykörúton belül) épüljenek az új házak, intézmények. Az is megfogalmazódott, hogy az épületek ne uniformizáltak, hanem stílusukban is hangsúlyozott „objektumok” legyenek.

Korunk egyik nagy vitája, hogy a régi stílushoz hogyan lehet illeszteni a mai építkezést. Európában ez a törekvés szinte irányzattá vált, és itthon is kezd meghonosodni. A városrendezésben — hazai tapasztalat — egyre több helyen azzal hívják fel a figyelmet, hogy a régit és az újat sikeresen ötvözik. Miről van szó? Senki nem várhatja, hogy a tervezők olyan eklektikus épületeket álmodjanak, amelyek a múlt század végén, a XX. század elején formálódtak. De a mai építkezést anyagból, az úvegéből és betonból is lehet a történeti városképhez illeszkedő házakat felhúzni.

Azt hiszem, senki nem kifogásolja — vagy biztosan kevés ellenzője van —, hogy a szegedi postapalota a város szívéből nőtt ki. Ugyanis a megyei tanácsköztársaság, az olajos- és DELEP-iroda házzal most már olyan új épület-együttest alkot, amely kitűnően illeszkedik a városközpont régi épületeihez. S ez nemcsak a reprezentatív külső miatt van. A megfélemlítő térképpel, a külső felület megtörésével, tagolásával mozgalmassá ez az épület. Nem unalmas dobozok, nem tükörsima házak. S a mozgalmasság — ami a tér tagolódásából adódik — összekapcsolja a régi építkezéssel, a korábbi korok stílusával, amelyekre ez a tulajdonság jellemző. Így az utcának megmarad az agórszerepe. A városiakok szívesen sétálnak, beszélgetnek, nézelődnek. Mellékesen jegyzem meg, hogy a panelépítkezést nem attól szűrke, hogy nem színesek a falak, hanem attól válik egyhangúvá, s ebben különbözik a korábbi építkezéstől, hogy a homlokzat egysíkú, nem tagolt.

Nem akarom elvenni az építésszek kenyerét, sem pedig vitát provokálni. Rövid fejtegetéssel azt hangsúlyoznám, hogy a Belváros rekonstrukciója milyen gondosságot, felkészülést, fantáziát követel. Érdekes módon a vita elsősorban amiatt van, hogy hol kezdődik a végződik a Belváros. Köztudott a szegedi ember „Széchenyi tér-centrikussága”. Száz közül legalább kilencven ezen a gyönyörű téren igényelne vagy építene lakást. S itt látna szívesen a munkahelyét is. Következésképpen úgy gondolkodik: a Belváros egyenlő a Széchenyi térral, illetve környékével.

Folyamatos fejlődés

A tervezők és a városrendezés elvei szerint a kérdéses terület sokkal nagyobb. Az egyik legilletékesebb, a városi főépítész, Takács Máté megfogalmazásában: a

Belváros a Nagykörút és Odesszai körút határolta rész, viszont a városközpont a Lenin körút és a Tisza közötti terület.

Az elmúlt három évtized alatt a Belvárosban hétezer lakás és hetvennégy intézmény épült. (Összesen 250-300 háztan található mindez.)

A rekonstrukcióra jellemző néhány mozzanat. Szegeden 1965-ig elsősorban csak a Belvárosban építkeztek. Az emeletráépítések és a folyamatos lakáskarbantartás miatt elkerülhetővé vált, hogy egy-egy tömbre rászakadítsák a bulldózereket, s így helyükön nem kellett új lakótelepeket kialakítani. Az a veszély is fenyegetett, hogy mivel az épületek többsége közel egyidős, egyszerre robbanhat le, s egyszerre kell újat építeni. A tervszerű felújítás — nek köszönhetően szerencsére ez nem következett be, és a rekonstrukció a legideálisabb körülmények között folytatódott. A foghíjak — üres telkek — vagy egy-két ház lebontása után felszabadult terület beépítése lehetőséget adott, hogy a Belváros folyamatosan fejlődjön. A folyamatos építkezés körülményei továbbra is fennállnak. Szinte nincs olyan tömb, ahol ne lenne foghíj, vagy a ház állapota miatt előbb-utóbb ne kelljen elkezdni a bontást. A Belváros építkezésében ez garantálja a változatosságot, és a sokszínű fejlődés hosszú távú biztosított. Tudni kell, hogy az építő vállalatok nem tolongnak az ilyen munkáért, több ok miatt sem. Körülményes a fölvonulás, nehezebb megszervezni a munkát, és a nagyobb vállalatok — mint például a DELEP — a tömeges lakásépítésre rendezkedtek be. A kisebbek — építőipari szövetkezetek — pedig a lakáskarbantartásra, -felújításra. Marad a CSO-MIEP, a Szegedi Magas- és Mélyépítő Vállalat, de kapacitásuk szűkös. Sokszor a tanács hosszú ideig próbálja meggyőzni valamelyik vállalkozót, hogy fogadják el a megrendelést. Már néhány éve a tömbrekonstrukciók miatt szívesebben vonulnak fel az évfők a Nagykörúton belül is. A Nemestakács utcai és a Honvéd téri tömbben az eddiginél nagyobb léptékkel halad a városrendezés, úgy, hogy az esztétikai követelményeknek is eleget tesznek.

Ki tudja?

Hogy az elmúlt három évtized tervezői közül kinek a nevére emlékszik majd az utókor, vagy esetleg kinek a nevét írják fel a falra, azt természetesen ma még nem lehet tudni. De a három évtized elegendő ahhoz, hogy legalább a kortárs, a szemtanú ismerje el az eredményeket. Nem végeztem közvéleménykutatást, lehetséges, hogy sok városlakó más nevet és épületet mondana. Elsősorban szakmai véleményét tolmácsolok, amikor megemlítem Borvendég Bélát, aki az Oskola utcai rekonstrukciónak a szellemi atyja. Nagy János a Hungária Szálloda és környékének, Pászár Miklósné a Lenin körúti irodaháznak, Tarnai István és Tarnai László a számos gyönyörű közintézménynek, Darvas Imre a Kazinczy utcai lakóháznak, Kovács-házi László a Dóm téri orvosblokk intézeti tervezője. Természetesen még több nevet lehetne felsorolni, hiszen a Belvárosnak több büszkesége van. A mai ember talán jobban tudja, hogy ki volt Lechner vagy Védres István, mintsem ismerne a városformálás mai mestereit. Lehet, hogy ez így természetes?

Pénz és pénz

Bizonyára volt olyan, aki eltoprengett azon, mennyibe kerülhetett eddig a Nagykörúton belül az építkezés. Nehéz, hivatalos számvetést kimutatni, mert az építőanyagárak többször is változtak. Hozzávetőlegesen azonban ki lehet számítani, hogy milyen értékű az a nemzeti vagyon, ami már a szocialista építés produktuma. Ha mai áron lakásonként átlagosan 500 ezer forintot számítunk — mert van 700 ezer forintot otthon is —, akkor a Bel-

városban a lakásépítés 3 és fél milliárd forintot tesz ki. A közintézmények építési ára körülbelül 1,5 milliárd forint, a közműveké körülbelül 5 milliárd. A legfontosabb útvonalakat az utóbbi években teljesen felújították, ez történt a gáz- és villanyvezetékekkel, és a vízhálózat nagy részét is átépítették. Csak a szennyvízcsatorna a régi. Ehhez még hozzávehetjük az intézmények másfél milliárd forintos és a lakóépületek többszáz millió felújítását. Nagyon hozzávetőlegesen a belvárosi rekonstrukciónak 12 milliárd forint mai értéket számíthatunk. Az összehasonlítás miatt jegyzem meg: a hátezer lakásos Tarján teljes építési költsége — ebben a közművesítés is benne van — 3 milliárd forint. Nyilvánvaló, a Belváros volt — és lesz — Szeged legnagyobb és legjelentősebb építkezési területe.

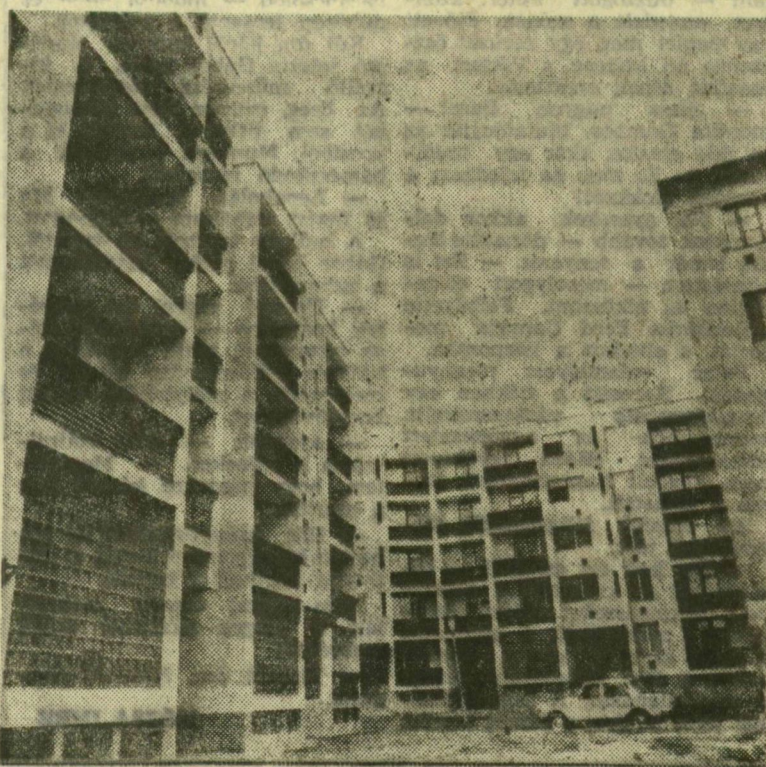
A rekonstrukció terve 15-20 évre előre megszerkesztett, de az elképzeléseket évenként felülvizsgáljuk. A terv biztosítja a Belváros örökös fejlődését és megújulását. Túlágoson farszító lenne egy évtizedre előre egy képzeletbeli utazást tenni, hogy milyen színekkel lesz ékebb a körutak határain belül a város. Elegendő néhány év és kiderül, e rövid idő alatt is mennyi minden történik.

Újabb építkezések

Már jövőre valóra válik az a tervezői álom, hogy Szeged főutcája a Tisza. A partfalépítés befejezésével a Károlyi utca mellett a Tisza-part lesz a másik sétáló-utca. Elképzelhető, és a környezőlakból kitűnik, hogy a Domus, illetve a nagyrúházmilyen jól kiegészíti és fokokza a környező házak építészeti hatását. Megkezdte a Dóm téren a könyvtár és levéltár alapozását, amely újabb büszkesége lesz a városnak. A VI. ötéves tervben tovább terebélyesedik a klinika tömb. A Centrum áruház mögött pedig egy szintes régi üzletházak helyén újak épülnek. És számolni kell azzal, hogy a második Tisza-híd átadása után Újszeged még dinamikusabban fejlődik. A Tisza bal partján az elmúlt néhány esztendő alatt több intézmény épült, illetve most is épül (megyei tanács oktatási központja, megyei KÖJAL). A VI. ötéves tervben az új híd környékén 5-10 szintes házakban 700 lakás kap helyet. A Bal-fásor és az Odesszai körút sarkára 400 személyes kollégium kerül. Az Odesszai körút-Középfásor között és a Róza Ferenc sugárút két oldalán a Holt-Márosgig irdók, intézmények létesülnek. Az elkövetkező évek nagy építkezéseinek színfelvétel a két híd és a Gyapjas Pál utca közötti terület. Itt épülök, gyógyszállók, fűdömedencék épülnek. A SZOT ígéréte szerint a VI. ötéves tervben elkészül egy háromszáz helyes gyógyszálló és oktatási központ.

Ha az idő óriás csizmájával csak egy arasznyit lépünk, akkor is látszik, hogy a Belváros hagyományainak kitaposott ösvényén szépül tovább.

HALÁSZ MIKLÓS



Tömbrekonstrukció a Nemestakács utcában

Ancsa startja

A Gyoma-Körösladány közötti útról rövid elágazás vezet a sorompóig. Az útkörnyezetnél tábla: Körösi Állami Gazdaság mezőgazdasági repülőtér. Ha csak úgy véletlenül csöppentem volna oda, tán még meg is mosolygom a tábla szövegét... Minek ez a nagy zöld, egy darabka gyepl, sima rét miatt? Am Kékesi László, a gazdaság termelési igazgatóhelyettese addigra már felvilágosított: az elnevezés helytálló. Az ország első, szilárd burkolatú kifutópályáját, tehát igazán repülőtérre emlekeztető felszállóásvját építették meg.

— És látunk majd gépet is a betonon? Startot meg leszállást is, közelről?

— Gép van, beton nincs.

— De hát épp az előbb mondtam, hogy az ország első, szilárd burkolatú...

— Mert nem betonból van. Aszfaltból.

Kérdőjele lehet az arcmonon.

— Kiszámoltuk: betonból 15 millió lenne, a mi aszfaltunkból 4 millió az ára a húszszor négyszáz méteres szalagnak. Egyéb előnyei mellett ezért is választottuk az aszfaltszönyeget.

A Körösök vidékén a talaj meglehetősen agyagos, csúszós.



esős időben a növényvédő szolgálat repülői nem mindig tudtak felszállni.

— De hát az aszfalt is csúszik!

— Ez nem. A Hódmezővásárhelyi Közüti Építő Vállalat emberei olyan szemcsés szerkezetű aszfalttal terítették be — 18 centiméter vastagon — a leszálló-sávot, amely elnyeli a csapadék-vizet, s meg a hó is hamarabb elolvad rajta. A lecsorgó vizet csőrendszer gyűjti össze, s vezeti el, távolabbra. A víznyelő aszfalt-sáv másik érdekessége, hogy alá — Dániában gyártott — nyomáselosztó szövetet, úgynevezett flebertextet terítettek, amelyen keresztül a víz felülről leszívárog, de a talajból fölfelé nem. A víz-záró, nyomáselosztó textíliának köszönhető, hogy a kifutó nagyobb gépeket, a növényvédő AN-2-eseket kívül árvízvédelmi és mentőszolgálati gépeket is fogadhat. S nem kell hozzá különleges alapozás, kis túlzással azt is mondhatnánk: a négyszáz méteres kifutópályát szőnyegszerűen fel lehetne göngyölni.

(Ugyanezzel a szemcsés aszfalttal burkolták a 47-es út két és fél kilométeres szakaszát, Hódmezővásárhely és Kopáncs között. Akik gyakran járnak arrafelé, emlékezhetnek: ha másutt áll is

a csapadékvíz az úttesten, azon a szakaszon mindig száraz az aszfalt.)

A dolog hát egyszerű: Ambrus Balázs, a gazdaság igazgatója és helyettese tervezte, segítőitársakat keresnek és találnak, aztán kivitelezőt is — és november elejére elkészült a repülőtér. Az első számításokat februárban írták le — a „kihordási idő” így épp kilenc hónap volt. Ebből az építkezés: mindössze hat hét. S a haszna?

— Ami forintban kifejezhetetlen: erre fel sok a rizstermelő gazdaság, s van olyan rizskártevő, amely ellen ha 24 órán belül nem védekezünk, aztán már majdnem hiába. És a „földi” gépekkel nem is győznénk olyankor az iramot. A műtrágyázást — a tavaszi kukorica, napraforgó alá — már télen elvégezzük, s időben, kora tavasszal megkezdhetjük a gabonafélék vegyszerezését is. A repülőgépes ütemezéssel időt nyerünk, meg a műtrágya értékesítkesését is megakadályozhatjuk.

Az aszfaltburkolatú kifutó révén megnőtt a repülésre alkalmas napok száma is, kilencven-százalékos a valószínűsége, hogy évente 47 százalékkal. S a gép, amely eddig összesen 380 órát töltött a levegőben, most 621 óráig műtrágyázhat, permetezhet.

— A növényvédő szolgálat 52 brigádja számára hasznosak lehetnek az itteni tapasztalatok — s talán épp ezért karolta fel tervünket — amelyet azóta szabaddalmaztattunk — az AGROBER is. A gyomai agrokémiai központnak ez a repülőtér lesz a bázisa, a kifutó mellé az AGROBER műszaki fejlesztési alapjából kapott kétfélmillió forintból építhetünk hát műtrágyatárolót is.

— Kétfélmillió az AGROBER-től, négy az Útépítő Tröszt műszaki fejlesztési alapjából — meg is volt hát a szükséges hatmillió. A Körösi Állami Gazdaság a földmunkákat és a kábeláthelyezést vállalta. Ez így egész jó üzlet a gazdaságnak...

— És példa lehet a többieknek. A tervek készek, gazdaságossági számításaink megismerhetők — remélhetőleg lesznek követőink. A megtérülési idő — népgazdasági szinten — 1,68 év a rentilitér esetében. Ha a szociális érületet, a csatlakozó utat, a műtrágyatárolót is hozzászámítjuk: 2 év és 9 hónap. Csúván abból, hogy a gépek több időt tölthetnek a levegőben, egymillió forinttal növekszik a gazdaság árbevétele. A leszállópályát ugyanis használhatják a környező gazdaságok is: a gyomai Győzelem és az Alkotmány, a dévaványai Aranykálász és a Lenin Tsz, valamint a mi gazdaságunk összesen 30 ezer hektárnyi termőföldjén végzi majd a repülőgép a vegyszeres gyomirtást, permetezést, műtrágyázást.

Közben megjön Ancsa is. A lánynevét névesszen meg senki: vezetője beczi így az AN-2-es típusú gépet. Közeledik az aszfaltsávhoz, sebessége csökken, aztán zökkenés nélkül gurulni kezd felénk. Nyílik az aító, s míg fel-töltik — megtankolják — a gépet újabb adag műtrágyával, azt látogatjuk fiatal vezetőjével, hányszor tud még felszállni a hősésg.

Kenderesen, Gyomától 40 kilométerre ugyanis már szakad a hó, rádiójukon azt is hallották, sorra jelentkeznék a nyugat-dunántúli brigádok: abbahagyják a munkát, elromlott az idő.

Aztán újra felpörög Ancsa motorja, ráfordul arra a táblára, ahol a két jelzőr zászlókkal mutatja, merre kell haladnia, hol kell folytatnia a műtrágyaszórást.

— O nem a mi pilótánk, kölcsön kaptuk a szomszédoktól. A gazdaság repülőgép-vezetője ugyanis néhány nappal ezelőtt koccant a kocsijával. Nem találta a magassági kormányt...

PÁLFY KATALIN