

A városrendezés feladatai Szegeden

VÁROSRENDEZÉS alatt a jelenlegi belterületen jelentkező hiányok pótlását és a hibák kiküszöbölését, míg városfejlesztés alatt a belterületen kívüli területekkel kapcsolatos azon tevékenységet fogjuk érteni, melyekre a hibák megelőzése és a szerves városfejlődés biztosítása érdekében van szükség. Félreértések elkerülése végett ki kell azonban hangsúlyozni, hogy itt elsősorban nem a tényleges építkezésről, a térbeli és mennyiségi gyarapodásról van szó, hanem az azok előkészítését szolgáló várospolitikai tevékenységről.

A kérdéssel való foglalkozás két szempontból is időszerű. Az egyik formai, nevezetesen az 1937:VI. t. c. határidőhöz köti a városok rendezési terveinek kidolgozását. A másik lényegi; levonva ugyanis az 1914—18. évi világháború utáni „telepek“ tanulságát; ezúttal idejében fel kell készülnünk a mostani háború után várható fellendülésre. Ezen felkészülés során számos feladat vár megoldásra, melyek közül a rendelkezésre álló hely korlátozott volta miatt csak a legalapvetőbbekre mutathatunk rá.

A VÁROSRENDEZÉSI feladatok között részben szociális jelentősége, részben telepítéstehnikai vonatkozása miatt a *közműellátás* kérdése áll első helyen. Közismert tény, hogy az alföldi városok közműhiányának oka településük külterjessége, vagyis a kellő teherviselőképeséget biztosítani nem tudó kis lakossűrűség. Ezért mindenekelőtt annak felemelésére kell törekednünk, aminek szegedi viszonylatban négy lehetősége kínálkozik: 1. az 1911. évi építési szabályrendeletben előírt telekhomlokvonalmínimum csökkentése, 2. a királybiztoság által megállapított „eszményi nivó“ leszállítása, 3. a közműépítési-járulék és közműfenntartási-díj rendszerének továbbfejlesztése, 4. a beépítésmódok új szabályozása.

Az első esetben megnyílik a lehetőség a túlnyomórészt 18—20 m. homlokvonallú külvárosi telkek kettéosztására és az így keletkező 9—10 m széles telkeken újabb lakóépületek emelésére. A másodikban lehetővé válik a belterületi építkezés ama kispolgároknak is, akik eddig az eszményi nivó miatt csak a „telepeken“ tudtak építkezni. Ott ugyanis nem kellett félemelettel magasabb házat emel-

rázsolni a „vizeletti“ Szeged egyik empire-biedermeier hangulatú utcáját. Egy különösen finom homlokzatú ilyen épület, a Hutterház még érintetlen formában sugározza magából a múlt század Szegedjének nemesen egyszerű, tisztult polgári építőművészetét.

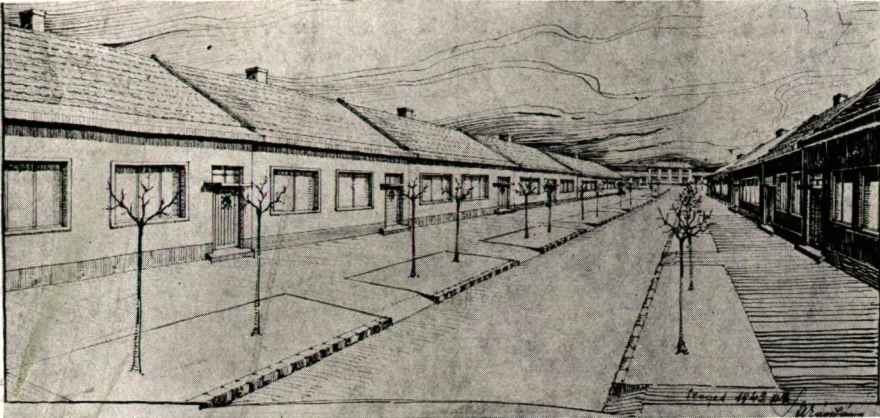
Egészen más problémák adódnak a multtal többnyire már kapcsolatát vesztett reprezentatív útvonalaink kiépítésénél, hogy csak a Kossuth Lajos-, a Boldog Asszony-sugárút, Tisza Lajos-körút, vagy épen a tiszaparti útvonalakra gondoljunk. Ezeknél bizonyos monumentalitásra kell törekedni, amit már az útvonal viszonylagos nagy szélessége is indokol. Viszont arra is kell vigyázni, hogy ezen törekvésünkkel léptékhibába ne essünk s ne akarjunk világvárosi méreteket utánózni. Evégből mindenekelőtt helyesen kell lemérni jelentőségünket a magyar városok rangsorában és tudatosítani kell magunkban középvárosi mivoltunkat. De figyelemmel kell lennünk a helyi szokásokra is, és a tájkitermelte adottságokból kell kiindulnunk. Ezért ezeken az útvonalakon háromemeletes bérházak sorára kell gondolnunk, lehetőségig egyező főpárkánymagasságok betartásával, pasztellszerű színezéssel és a múlt század empire-biedermeier épületeinek szellemében önmérséklettel megoldott homlokzatokkal.

Ha ezeket szem előtt tartjuk, helyes úton fogunk haladni a művészi városkép kialakítása felé, jóértelemben vett magyar arhitekturát művelünk és igazi szegedi tradíciót ápolunk.

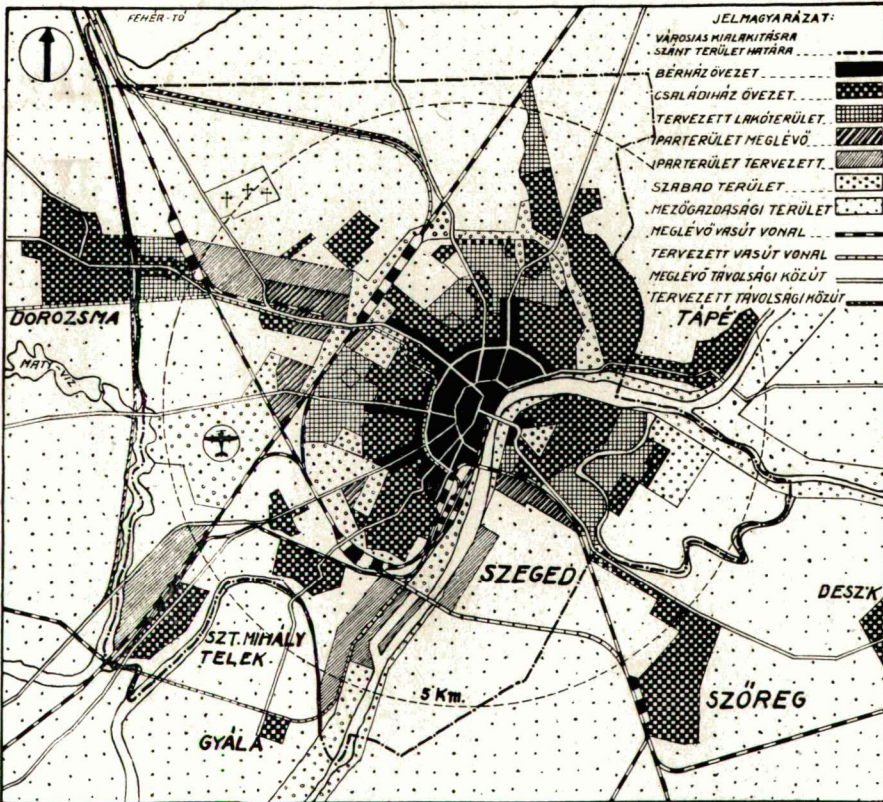
A városkép domináló elemeit, az egyes középületeket jelentőségükhöz mérten az arra legméltóbb helyen emeljük és azok terveit vagy országos tervpályázaton, vagy neves építőművészeknek adott megbízás útján szerezzük be. Ugyanez az elv álljon a közterületen felállításra kerülő szobrokra is.

A városrendezés feladatai sorában jelentős helyet követel a zavartalan belső forgalom biztosítása. Bár a királybiztossági város-terv 20—30 m, sőt helyenként még ennél is szélesebb forgalmi útvonalakat hívott létre, de ezek egyes helyeken indokolatlanul leszűkülnek, illetve csak éles ellentörésekkel vezetnek tovább. Ezt látjuk a Mátyás király-, Szent István-, Vám- és Kálvária-tereknél, de különösen a Szilléri-sugárút belső folytatását jelentő Sajka- és Kálmán-utcák között, mely utóbbi esetben teletömb áttörésre is szükség lesz. A városmagon átvezető közel észak-déli irányú forgalmi útvonalak teljesítőképesebbé tétele az Apponyi-, Kelemen- és Zrínyi-utcák kiszélesítését teszi szükségessé. Ez az ottani egyes végleges jellegű építkezésekre tekintettel nem képzelhető el másként, mint ezek helyén a gyalogforgalomnak az épület belsejében, árkádszerű megoldással történő átvezetésével.

A belső forgalmi kérdések rendezésével egyébként még a piacok végleges elhelyezésének problémája is kapcsolatos. Itt különösen a Széchenyi-téri sátoros- és a Tisza Lajos-körúti gyalog-piac rontják le szinte a használhatatlanságig az ottani főközlekedési útvonalak teljesítőképességét. A piacok elhelyezésével kapcsolatban a Rákóczi- valamint Szt. István-terek jönnek elsősorban tekintetbe, mint távolabbi megoldás pedig a nagy teletömbök belsejének ilyen célra történő kisajátítása jelenti az egyedüli lehetőséget.



1. ábra. Rendezett külvárosi lakóutca eszmei képe, kispolgári sorházas beépítéssel.



2. ábra. Nagyszeged településének és távolsági közlekedéshálózatának vázlatterve.

...központi önkormányzatok
...szervei

A belső területek lakóinak üdülésével kapcsolatban nem anyyira új közterek létesítésének feladata előtt állunk — erről a királybiztosság kellő előrelátással gondoskodott, hanem mindazon terreknek a séta, pihenés és gyermekjátás számára történő visszaadása előtt, amelyek ma nem eredeti hivatásukat szolgálják. Ennek megtörténte után azonban egy alapvető fontosságú lépés van még hátra, az egyes szabadterületi elemek parksávyszerű összekötése, ami szerencsés adottságok következtében nem ütközik különösebb akadályokba.

A VÁROSFELJESZTÉSSEL kapcsolatos feladatok sorában az ipari- és lakótelepülés, a távolsági közlekedés, a külső szabadterületek és Nagy-Szeged kialakításáról kell röviden megemlékeznünk.

Ha a város belterületi lélekszámváltozásából kiolvasható törvényszerűségeket figyelembe vesszük, a következő két emberöltő alatt további 60 ezer — vagyis összesen 150 ezer — belterületi lakóra kell számítanunk. Az előbbi szám maga megfelel Nyiregyháza vagy Hódmezővásárhely teljes lélekszámának.

A város fejlődéséért felelős várospolitikusnak már ma választ kell adni arra a kérdésre, hogy a várható lakostöbblet hol és miként lesz elhelyezhető?

Az elhelyezéssel kapcsolatban mindenekelőtt ismernünk kell Szeged sajátos topografiai helyzetét. Nevezetesen azt, hogy a Tisza-jobbparti terep a város felé, attól mintegy 100 km távolságból kiindulól, lejtéssel bír. Az itt jelentkező 40—50 m-es szintkülönbségeknek következménye, hogy esős évjártokban a fennsíki vizek — az ú. n. vadvizek — a város felé folynak és a környező területeket nem egyszer sík tengerre változtatják. Míg ezen külső területek víztelenítése jórészt a pestmegyei belvízrendezéssel áll összefüggésben, addig a körtöltésen belüli területek túlnyomó része még a mai túlterhelt csatornahálózat és szennyvízátelő berendezés mellett is úgy ahogy vízteleníthető. Ebből következik, hogy a belterületi lakószaporulat elhelyezésének elsősorban itt kell megtörténni.

Az elhelyezés mikéntjére vonatkozóan elsősorban a Lechner-féle belterület befogadóképességét kell ismernünk. Lakósűrűségi alapon végzett számítások azt mutatják, hogy a bérházövezetben még 24 ezer, a családi lakóházak övezetében pedig további 26 ezer lakos elhelyezésére nyílik lehetőség, feltéve, hogy a város beépülése az új övezeti tervnek megfelelően fog történni. Így mindössze 10 ezer ember letelepítését kell a régi belterület és a körtöltés közötti területen biztosítani.

A külső városrészek településmódját vizsgálva azt találjuk, hogy az ottani lakóépületek túlnyomó része földszintes családi ház. Ebből azt a következtetést vonhatjuk le, hogy a lakótelepülésre feltárandó területeken is főleg ilyen házak emelésére számíthatunk. De okulva a külterjes településmód különféle, várospénzügyi, szociális, esztétikai, közegészségügyi, stb. hátrányain, az itteni családi

házak számára házcsoportos beépítésmódot kell előírányozni. Ez a beépítésmód a legjobban idomítható a különféle igényekhez és az utcaképben indokolt változatosságot is biztosít. A 100 ö² körüli telekterület mellett hektáronként 80—100 közötti lakósűrűség lesz elérhető.

A kormánykörökben többször bejelentett ipari decentralizáció a tervszerű ipartelepítés feladata elé állítja a várost. Mivel az új iparterületek helyét az uralkodó északnyugati és déli szélirány figyelembevétele mellett a szállítási lehetőségek döntően befolyásolják, előzetesen ezekről kell röviden szólni.

A vasútrendezési feladatokat nagy vonalakban a múlt év novemberében tárcaközi értekezlet tisztázta. Eszerint a központi személy pályaudvar a mai Rókus állomás kibővítésével nyerne megoldást, ami a Nagyvárad—Szeged—szabadkai vonatok szempontjából már ma is ideális, de aránylag nem nagy vonaláthelyezéssel hasonló megoldást fog jelenteni a Budapest—Szeged—Tiszántúl-i vonatok számára is. Az új rendező p. u. a mainak jelentős kibővítésével nyerne megoldást. Ebből ágazna ki a Temesköz felé vezető új fővonal, mely a Boszorkánysziget táján új vasúti hídon keresztül nyerne becsatlakozást Szőreg állomásba. A mai Szeged személy p. u., mely az új központi személy p. u. létrehívásával elveszíti jelentőségét, a teherpályaudvar bővítésére lesz felhasználható.

E végleges jellegűnek mutakozó vasútrendezés mellett kézenfekvőnek látszik, hogy a város jövőbeni nagy iparnegyede az új vasúti hídtól délre, a Tiszával párhuzamosan nyerjen elhelyezést. E sávyszerű ipartelepülés azután esetleg a Holt-Tisza medréig húzódna. Ez elhelyezést részben a vízi úttal való kapcsolat, részben a rendező- és teher p. u.-ok közelsége indokolja. Természetesen itt kell a korszerűen kialakított ipari- és kereskedelmi kikötőt is elhelyezni, amelynek medencéi számára vagy az élőtisza hullámtér, vagy a Holttisza medre jöhetnek számításba.

A közel jövőben megvalósítható ipartelepülés számára az 525. sz. állami közút mentén fekvő szántóföldek jönnek tekintetbe, az 5. sz. állami közút leágazása és a Máv. budapesti fővonala közötti szakaszon. Ez a csaknem teljesen településmentes terület már ma is meglevő ipartelepüléshez csatlakozik, kiépített közút, távvezeték és iparvágány mentén fekszik, a közúton rendszeres autóbuszforgalom bonyolódik le és a Fehértói-csatorna révén jó víztelenítési lehetőség is adódik.

A távolsági közúti közlekedés feladatai közül csak a léghontosabbakat említjük. A szóbanlevő vasútrendezéssel kapcsolatban szükség lesz az 5. sz. állami közút északi és déli szakaszának új városi bevezetésére. Előbbi a Csongrádi-sugárút, Szt. István-tér és Vidra-utcán át, utóbbi pedig a Kálvária-út, Kálvária-tér és Kálvária-utcán keresztül érne be a városba, s egymással a Tisza Lajos-körúton nyerne összeköttetést. A távolsági közlekedés várható fel lendülésére való tekintettel szükség lesz egy eltérítő útvonal életre hívására is. Ez a mai Kettőshatár vasúti megálló táján ágazna ki

az 5. sz. állami közútból a Fehértói-csatorna illetve Maty-ér nyugati oldalán haladna egészen az 5. sz. út déli szakaszáig, miközben rövidebbre zárná az 54. és 525. sz. állami közutakat.

Az alapvető jelentőségű városfejlesztési feladatok felsorolásánál nem szabad figyelmen kívül hagyni a szomszédos községeket, amelyek nemcsak gazdaságtársadalmi vonatkozásban alkotnak bizonyos egységet Szegeddel, hanem mint település is. Mivel Kiskundorozsma, Szőreg, Tápé és Ujgyála ma még közigazgatásilag függetlenek városunktól, mindössze annyit tehetünk meg a jövő Nagy-Szegedje érdekében, hogy szorgalmazzuk az 1937:VI. tc. hatályának ezen községekre való kiterjesztését. Ezesetben ugyanis kötelezettnének azok községfejlesztési terveik kidolgozására, amit természetesen Szegedre, majd egymásra tekintettel kell megalkotniok, hogy e hatalmas agglomeráció egységes és szerves fejlődése évszázadokra biztosítva legyen.

Nagy-Szegeddel kapcsolatban rá kell még mutatni a település kívánatos kialakulására. E szerint az új nagy településszerkezetnek *sugarasnak* kell lennie. Az egyes településsugarak a főközlekedési útvonalakkal — ideértve a viziutat is — párhuzamosan nyuljanak a szomszéd települések felé. E sugaras településszerkezet nemcsak közlekedési szempontból előnyös; de légöltalmi vonatkozásban is kívánatos. Előnye még, hogy az egyes településsávok továbbfejlesztése — legalább is elvben — nem ütközik akadályokba, szemben a körgyűrűs településmóddal. Az egyes sávok közötti területek beépítése nem engedhető meg, hanem azokat mint állandó jellegű szabadterületet kell fenntartani, ahol legfeljebb temető, repülőtér, szérűskert vagy laza tanyatelepülés létesíthető.

Igen messze vezetne azonban a tárgyalt feladatok további részletezése. Ezért befejezve e vázlatos bemutatást, még egyszer kihangsúlyozzuk ez elmondottak lényegét. E szerint a városrendezés legfontosabb feladata Szegeden — és áll ez általában a többi alföldi városra is — a belterület belterjesebbé, városiasabbá tétele; míg a városfejlesztés főleg a helyes területhasználat biztosítása, nem csak a város területén, hanem a szomszédos községeiben is.

Rendületlenül bízunk abban, hogy a városszervezet élettörvényeit messzemenően figyelembevevő városfejlesztési- és rendezési tervek birtokában, valamint megfelelő jogi- és pénzügypolitikai eszközök mellett nem fog megegyszer előállni az első világháború utáni helyzet, hanem a mostani háború befejeztével a bizton várt fellendülés „áradata“ már mindenképen „szabályozott medrekre“ talál, felbecsülhetetlen javára a közületnek és a városlakók összességének.

PÁLFY-BUDINSZKY ENDRE