

AZ ÁTALAKULÓ SZOLNOK TÉRSZERKEZETE

BAGDI RÓBERT

THE TRANSPOTTING SPATIAL STRUCTURE OF SZOLNOK

ABSTRACT

Szolnok became the county seat of Jász-Nagykun-Szolnok County in 1876, but even in 1945, its urban infrastructure had not reached the level that its administrative status would have required. The reconstruction following the devastation of World War II did not change the structure of the city, although some parts were revitalized. The early 1960s can be considered a turning point in the development of the city, as the realisation of the socialist industrial city began. The demand for modernization was also to be needed, and the first modifications appeared in the structure of the city, such as the development of today's Boldog Sándor István Street as a continuation of Szapáry Street, which meant the creation of a north-south transportation corridor. A modern city needs a city centre, so the groundbreaking took place in 1969. The houses of residents were outdated so expropriation in several areas, such as along the banks of the Zagyva begun, and ten-story panel blocks were built signalling the new times. Several housing estates were developed mainly during the 1970s, but even this proved insufficient. In 1969, the first construction plan for the Széchenyi housing estate was completed, which represented a "greenfield investment" and meant a transformation of the city's structure. Finally, based on a new development plan, the construction of the housing estate began in 1975, and by 1985, more than four thousand flats had been successfully built. However, the city's population growth has stopped, so no more buildings made with factory construction technology were built due to the new social demands. After the change of regime, the local "Rózsa Hill," around Kaán Károly Street, added another element to the structure of the city. The last significant structural modification was brought about by the commercial units settling in the Felső Szandai Rét [Upper Szanda Meadow], triggered by the arrival of Cora.

BEVEZETÉS

Jelenleg nem soroljuk Szolnokot a hazai jelentős turisztikai potenciállal rendelkező városok közé, ami jórészt annak köszönhető, hogy a település az államszocializmus korában meghatározó átalakuláson ment keresztül, ami a városképen hagyta lenyomatát. Sőt, olyannyira magán viseli a város az 1960-as, 1970-es évek építészetének hatását, hogy azok a mindennapi élet szerves részévé váltak, amelynek egyes elemei még a helyi lakosok számára sem tűnnek fel manapság.

Nemcsak épületekről van ugyanis szó, hanem a város belterületi szerkezetéről is, gondolva az utcák rendszerének megváltoztatására. Példaként megemlíthetjük, hogy az átépített belváros utcaszerkezetének korábbi állapotát – ami néhol utcák eltűnését, míg máshol utcák sűrűsödését jelentette – látogatóként, de akár helyi lakosként ma már nem lehet csupán a helyszínen való körültekintés révén felfedezni. Van azonban olyan elem a belvárosban, ami elárulja, hogy határozott beavatkozás érte a történeti fejlődés során kialakult utcaszerkezetet is. A belvárosban gyakorlatilag két, egymással kilométernyi szakaszon párhuzamosan futó főutca található, ami egyetlen, hagyományosan, vagy akár évszázadok során kialakult belvárosra sem jellemző. Egyes utcák különleges helyzetére vonatkozóan ma már csak a közterületek elnevezései engednek következtetni. Vajon a hétköznapi napokban hányan gondolkodtak el azon, hogy a belvárosban miért olyan rövid a Hubay Ferenc utca? Hogyan lehetséges az, hogy a belvárosban a keskenynek tekinthető Batthyány utcát a város egyik széles főutcája keresztezi? Ráadásul az utca két szakasza között – folytatólagosan – nincs zebra a főúton... Mindezen egyedi helyzetek eredete az 1960-as évekhez nyúlik vissza országos és helyi tervek formájában, hiszen a megvalósult fejlesztések egy nagyobb cél és tényleges terv részeként, a szocialista típusú Szolnok létrehozását szolgálták. A város jelenleg magán viseli e szocialistakori jegyeket, de fontos hangsúlyozni, hogy végül is nem valósult meg minden abból, ami a tervasztalon megszületett.

Jelen tanulmány célja, hogy rendszerezze a város életét az elmúlt 5-6 évtizedben befolyásoló tényezőket: hogyan hatott az államszocializmus városépítési szándéka a településre, majd azt követően a rendszerváltás utáni évek hoztak-e még egyéb módosulást? Forrásként az illetékes szervek által képződött dokumentumokat is felhasználtuk, amelyek ma már levéltárban találhatók meg.

1. SZOLNOK FEJLŐDÉSE AZ 1960-AS ÉVEKIG

A történeti városmag eredetileg a Tisza és az abba torkolló Zagyva folyók által közbezárt területre korlátozódik, ahol a vár is feküdt a közép- és kora újkorban, míg első említése 1075-ből származik *Zounok* néven. Szolnok településmorfológiai szempontból „Genua” típusú városnak tekinthető, hiszen csak nyugati irányba terjeszkedett, így nem vált kétparti településsé az évszázadok során (KISSFAZKAS K. – GURDON B. 2014; CSAPÓ T. – LENNER T. 2021). A város számos telepítő tényezőnek köszönhetette létrejöttét, így az árvízmentes magaslatnak, az összeszűkülő árternek, a Tiszán való kedvező átkelési lehetőségnek, illetve az itt áthaladó kereskedelmi útvonalaknak (CSAPÓ T. – LENNER T. 2021). Fejlődésében a 18. század jelentett meghatározó időszakot, hiszen az adózók alapján becsült népességszám 1747-ben 2700 fő lehetett, ami 1828-ra 10 979-re emelkedett, köszönhetően a só szállításában játszott fontos szerepnek (BOTÁR I. 1941). A várost 1847. szeptember 1-jén érte el az ország másodikként megnyitott vasútvonala. Hiába

rendelkezett azonban kedvező közlekedésföldrajzi fekvéssel, az itt élők nehéz anyagi helyzete miatt 1866-ban lemondtak a rendezett tanácsú város rangjáról. Néhány évvel később azonban a létrehozandó Jász-Nagykun-Szolnok vármegye székhelyének kijelölése új szituációt eredményezett: a kormányzati szándékot a város közvéleménye – és személyesen Hubay Ferenc – arra használta fel, hogy a Szolnok megszerezze a vármegyeszékhelyi rangot. A terv megvalósításának első lépése volt, hogy 1874-től rendezett tanácsú várossá válhatott, polgármestere pedig a már említett Hubay Ferenc lett (1874–1876) (FÜLÖP T. 2020). A vasúti csomópontként funkcionáló Szolnok 1876-tól vált ténylegesen vármegyeszékhellyé, infrastruktúráját tekintve azonban a következő évtizedekben jelentős hátrányt kellett ledolgoznia (pl. még az első világháború előtt megkezdődött a városi csatorna kiépítése). A gyarapodó város mindeközben kitöltötte a Zagyva, a Tisza és a vasútvonalak által körbezárt területet. 1926-ban a város területét tíz kerületre osztották fel. A belterületnek ekkor még nem minősülő, a vasúttól északra fekvő Kisgyep a X. kerület lett. Szolnok fejlettségét jól szemlélteti az a kettősség, hogy hiába mutatott a belváros, a mai Kossuth tér környezete már városias képet, mert például 1940-ben a vidéki városok közül Szolnokon volt a harmadik legtöbb két-, illetve háromemeletes ház (GULYÁS K. 2010), ezzel szemben a város egyéb részei inkább falusias jelleget öltöttek, mert a lakások négyötödének fala még mindig vályogból készült az 1941. évi népszámlálás szerint.

A második világháború jelentős károkat okozott, mert 906 darab földszintes és 6 darab emeletes ház dőlt romba (14,6%), illetve 805 súlyosan megrongálódott, harmadrészt 1001 darabot könnyebb behatás ért. Ez utóbbiak közül 150 ház kivételével mindet helyreállították, végül összesen 1062 ház pusztult el Szolnokon (MNL JNSZVL, 1955–1956). Az ezt követő tíz évben további 380 lakóház vált lakhatatlanná (elavultak), s mindezen hiányok pótlása nem történt meg maradéktalanul. A városépítés további sorsa (annak iránya és formája) ekkor még nem dőlt el véglegesen, noha Szolnokon fogadták el a vidéki Magyarország első településrendezési tervét, még 1946. augusztus 28-án (CSÖNGE A. 2018). A terv például előírta az utcásoros beépítést a belvárosban, sőt a II. és a III. kerületben kizárólag négyemeletes vagy annál magasabb beépítést engedélyezett. Az 1950-es évek elején ezért az építési engedélyek kétharmadát el kellett utasítani.

Az 1950-es évek közepén, de a következő évtized elején is kerekítve évi ezerfős vándorlási többlettel gyarapodott a város. Ennek eredménye volt, hogy míg 1949-ben 34 003 főt talált a népszámlálás a városban, addig 1960 elején már 45 640-en éltek itt. A bevándorlóknak, illetve a megváltozó körülményeknek köszönhetően az 1950-es évek elején évente 2–3000 lakásigénylés érkezett a város vezetéséhez, de ebből csak 5–600-at tudtak kielégíteni, így a lakáshiány kínzóan hátráltatta a további fejlődést. Az 1950-es években még alig történt szerkezeti változás a városban, de a mai Szapáry utcát északi irányba „kinyitották” (kisajátítás és szanálás révén), ezzel a meghosszabbítással létrejött az akkor Ságvári Endre körútnak (ma Boldog Sándor István körút) hívott, észak–dél irányban a városon átvezető út (CSEH G. 1993).

2. A SZOCIALISTA SZOLNOK MEGVALÓSÍTÁSA AZ 1960-AS ÉVEKTŐL

1957-ben az Építésügyi Minisztérium úgy döntött, hogy minden hazai település már jóváhagyott rendezési terve hatályát veszti, és az új terveket a Megyei Tanácsokkal kell elfogadtatni (GERLE GY. 1957). Ezzel párhuzamosan az országban több helyen és módon is megindult a regionális tervezés, ami távlati célok kidolgozását is eredményezte (PERCZEL K. 1961). Mindezen tervek közül csak Magyarország 1963-ra elkészült településhálózat-fejlesztési tervét emeljük ki, amelyet ugyan végül nem fogadtak el hivatalos formában, de mintegy 500 hazai település (pl. Debrecen, Szeged) sorsát tudta mégis befolyásolni azzal, hogy az ebben a dokumentumban megfogalmazott népességszám alapján tervezték a növekedésüket (PERCZEL K. – GERLE GY. 1966). Szolnok esetében ez azt jelentette, hogy a tervezett 9 régió egyik székhelye lett volna. A tervek szerint Székesfehérvár és Szolnok központtal „belső régiók” (ami alatt az országhatárral nem érintkező területi egységet értünk) jöttek volna létre, amelyeknek székhelyei a Budapestre vándorlók közbülső megállóhelyeként játszottak volna szerepet (BAGDI R. 2024). Budapest népességének további növekedése ugyanis már nem volt kívánatos a kormányzat szerint, így az ország közepére való vándorlásban kívántak szerepet adni Szolnoknak. Legyen Szolnoknak olyan infrastruktúrája, hogy a belső vándorlásnak egyik célpontjává váljon: amennyire lehetséges tehermentesítse Budapestet! A településhálózat-fejlesztési terv végül a népességszám növekedésének elmaradó dinamikája miatt maradt papíron (PERCZEL K. – GERLE GY. 1966). A szolnoki vezetők fejében azonban maradandó nyomot hagyott.

Szolnoknak mindenképpen szüksége volt új rendezési tervre is. A Városépítési Tudományos és Tervező Intézet (VÁTI) építészmérnöke, Novák Péter már 1961. február 2-án arról beszélt a Szolnok Városi Tanács Végrehajtó Bizottság (VT VB) Műszaki Osztályán tartott ülésén, hogy „lényegében új arcú várost kellett formálni, illetve Szolnok várost bizonyos mértékig újjá kellett formálni. 1980-ra azt mondhatjuk, hogy a felépített szocializmusban fogunk élni. Ez új megközelítést kíván” (MNL JNSZVL, 1961).

A város erősödő központi szerepét mutatja, hogy 1960-ban 2494 fő ingázott napi szinten, közülük 2300 fő a környékbeli hús településről járt be dolgozni, így a város vonzáskörzete mintegy 30 km-re terjedt ki. Két évvel később már 6777 fő járt naponta dolgozni a megyeszékhelyre, és további 1048 fő hetente ingázott a Tisza partján fekvő városba (BAGDI R. 2024). Velük hosszabb távon a város vezetése úgy számolt, hogy előbb-utóbb mint lakásigénylők fognak a VT VB látókörébe kerülni (MNL JNSZVL, 1962).

A városépítés ügyét tehát több tényező együttesen gyorsította. A város rendezési tervének megalkotása gyakorlatilag a teljes 1960-as évtizedben ott lebegett a város vezetőinek szeme előtt. A város teljes területét lefedő rendezési terv elkészültéig egyes városrészek tervei készültek el, és ezzel kezdetét vette a város átépítése.

Az 1960-as évtizedben számos beruházás valósult meg a városban (CSOMA K. 1972; ROMÁN A. 1974). A belvárosban sor került például a Kossuth tér átépítésére, további emeletes házak épültek a tér szomszédságában, a korábban itt található piacot pedig áthelyezték. A Vosztok úti 1116 lakásos lakótelep (ma Tallinn) megvalósítása (1962–1970) is megkezdődött (KÖRNER Zs. – NAGY M. 2006). A második főutca létrejöttét eredményezte a mai Ady Endre utca kiegyenesítése és kiszélesítése. A mai Batthyány utcát a leendő főutca ekkor osztotta gyakorlatilag kettéfelé, de az elnevezés mindkét oldalon megmaradt.

Az 1960-as évek közepén a legfontosabb teendő a városközpont kialakításának szándéka (BARNA G. – PAKSY G. 1966) volt, amelynek első lépéseként 1962. március 20-án a Szolnok VT VB és az Építésügyi Minisztérium közösen írt ki pályázatot a városközpont megtervezésére. 1962. október 13-án írták alá a VÁ-TI-val a városközpont tervezésére vonatkozó szerződést, amelyben a „regionális szerepkörű város központját” is figyelembe kellett venni. Ennek területéül a mai Baross, Ady és Boldog Sándor István utcák által közbezárt területet jelölték ki, ami nyugati irányba, a mai Kápolna utcáig ért volna el. A 15 hektárnyi kiterjedésűre – több toronyházzal – tervezett városközpontot egy régiós központként funkcionáló 120 ezer fős népességgel rendelkező település méltó központjának tervezték. A korábbi utcaszerkezet ezen a területen lényegében megsemmisült, így járt például a Hubay Ferenc utca, végeredményben csak a keleti vége menekült meg. Noha az új városközpont alapkövét végül 1969. július 28-án tették le, ennek ellenére az állampárt helyi székháza, a „pártház” átadása már 1965-ben megtörtént.

A város egyéb területén például a ma MÁV-kórházként ismert épületegyüttest az 1960-as évek közepén valósították meg, működését 1967-ben kezdte meg. Az átalakuló Szolnok közlekedését nagyban hátráltatta a Rékasi úton működött vasúti átjáró, a gondokat megoldó felüljárót végül 1970. november 6-án adták át.

Szolnok város fejlesztése 1968–1969 folyamán lehetett a legintenzívebb szakaszában. Az új gazdasági mechanizmus következtében helyben lehetett dönteni a fejlesztésekről, ennek pénzügyi oldalát a korábbiakhoz képest több mint tízszeresére növelt alap biztosította (BAGDI R. 2023).

1968. november 14–15-én a megyeszékhely – az országból elsőként kapott ilyen lehetőséget – „Szolnok bemutatkozik a fővárosban” című rendezvény keretében kapott figyelmet. Az esemény a Magyar Építőművészek Szövetsége, a Magyar Urbanisztikai Társaság és a Tudományos Ismeretterjesztő Társulat (TIT) Kossuth Klubja szervezésében valósult meg és kiállításokat, filmbemutatókat és a város urbanizációs problémáival foglalkozó szakmai tanácskozásokat foglalt magában (SZOLNOKI VÁROSI TANÁCS 1985).

A város leglátványosabb elemeinek a toronyházakat szánták, így a belváros alapkövetételét követte a vízügyi székház építése, majd a Várkonyi téren, és a mai Tallinn városrész északi végében is megindultak a munkálatok. Kádár János 1969. október 29–30-án hivatalos látogatásra érkezett a városba és megtekintette az épülő toronyházakat is. A lázas építőmunkát jó eséllyel a felszabadulás 25., illetve Lenin

születésének 100. évfordulójának a méltó megemlékezése is motiválta (N. K., 1970). 1969 őszén további toronyházak tervei is elkészültek, így a Mátyás király út és a Tököli út sarkára, vagy a Csokonai és Ady utcák találkozásánál (M. L., 1969).

1970-ben a város 18 470 lakásából 7963 (43,1%) még mindig egyszobás volt, 9775 (52,9%) rendelkezett vezetékes vízzel, és 8304 (44,9%) lakásban található vízöblítéses WC-vel (KSH, 1972). Az 1970-ben indult újabb ötéves terv Szolnokon 80%-ban többszintes lakások építését írta elő „paneles, középblokkos és egyéb korszerű technológiával” megvalósítva őket (BAGDI R. 2022). Szolnok elavult városrészei ekkor kezdtek eltűnni a Zagyva közelében és épült fel a Zagyvapart lakótelep (a mai Szolnok Ispán körút mentén), ahol végül 1452 lakás valósult meg (KÖRNER Zs. – NAGY M. 2006). A Kassai úti lakótelepen 740 lakás épült, de például a Mátyás király út, a Csokonai, a József Attila utcák mentén is paneltömbök épültek (*I. ábra*). Az új városközpontban a vízügyi székház (III. számú irodaház) építése 1972-ben leállt (TARNÓCZI L. 1972), majd végül 1974-ben adták át. Szolnok fejlődésében külön fejezetként jelenik meg az 1975. évi jubileumra való készülődés, ami a város első okleveles említésének 900. évfordulóját jelentette. A vasútállomás környékének és előterének (Jubileum tér) teljes rendezése ennek a folyamatnak a részét képezte, például már 1970 elején tervezni kezdték a jelenkori Magyarország legmagasabb lakóépületét, egy 24 emeletes toronyházat. A Jubileum tér elrendezésének módja 1972. november 4-én kapott nyilvánosságot. A 22 emeletnyi lakószinttel (176 lakás) rendelkező toronyház tényleges építése 1973 októberében kezdődött el. Végül nem tudták a jubileumi évben befejezni, az első lakók 1976. április 1-jén kezdték el a beköltözést (BAGDI R. 2023).

3. A KISGYEPEN MEGVALÓSULÓ SZÉCHENYI-LAKÓTELEP

Hiába épült azonban a város számos területén lakótelep, a városvezetésnek újabb területre volt szüksége a városba való folyamatos bevándorlás, illetve az ezredfordulóra jósolt kb. 100 ezer fős népességszám elhelyezése miatt. Számos terület felmerült lehetséges helyszíneként, így Szanda, Alcsisziget, de a két vasút közti terület is. A Kisgyep fokozatosan a lakásépítés egyik lehetséges helyszínévé vált, miközben 1960-ban került sor egyáltalán a belterületté nyilvánítására. 1968 elején még úgy tűnt, hogy a „Kisgyep területén elhelyezett lakótelep megnyitja ugyan a város szerkezetét, a vasúton túl azonban továbbfejlesztés ebben az irányban már csak az autópálya miatt nemkívánatos” (MNL JNSZVL 1971). Az autópályára történő utalás a megépíteni kívánt M4-re vonatkozott, aminek elkészültét hiába várták a szolnoki lakosok a következő évtizedekben.

A következő évben a Szolnok VT VB 186/1969/IX.9./ számú határozatával elrendelte a Kisgyep intenzívebb beépítését, 18 ezer lakos elhelyezésével számolva. Ekkor 4000 lakásigényt tartottak nyilván a városban. A város rendezési tervét

is csak 1970-ben tudták elfogadni, amelyben több helyszínt is megneveztek építkezési lehetőségként (MNL JNSZVL 1970).

Noha a Kisgyep beépítési terve már 1969-ben elkészült, még a következő évben is vita tárgyát képezte a leendő városrész helye, a kisgyepi területtel kapcsolatban a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium részéről az egyik főosztályvezető annak a véleményének adott hangot, hogy a „kisgyepi telepítést csupán kényszermegoldásnak” nevezte, de elismerte, hogy „azonnali szanálásmentes terület csak itt van” (MNL JNSZVL 1970).

A Kisgyep első beépítési tervét a Lakó és Kommunális Épületeket Tervező Vállalat (LAKÓTERV) készítette el 1969-ben. A tervezett lakótelep nagyságát 92,88 hektárban határozták meg, melyből a tervezett 5000 lakás 14,21 hektárt foglalt volna el, és mintegy 22 ezer lakossal számoltak. A kivitelező a Szolnoki Állami Építőipari Vállalat (SZÁÉV) lett volna, amely évi ezer lakás felépítésének kapacitásával tudott volna ebben a folyamatban részt venni (SZ. N., 1972).

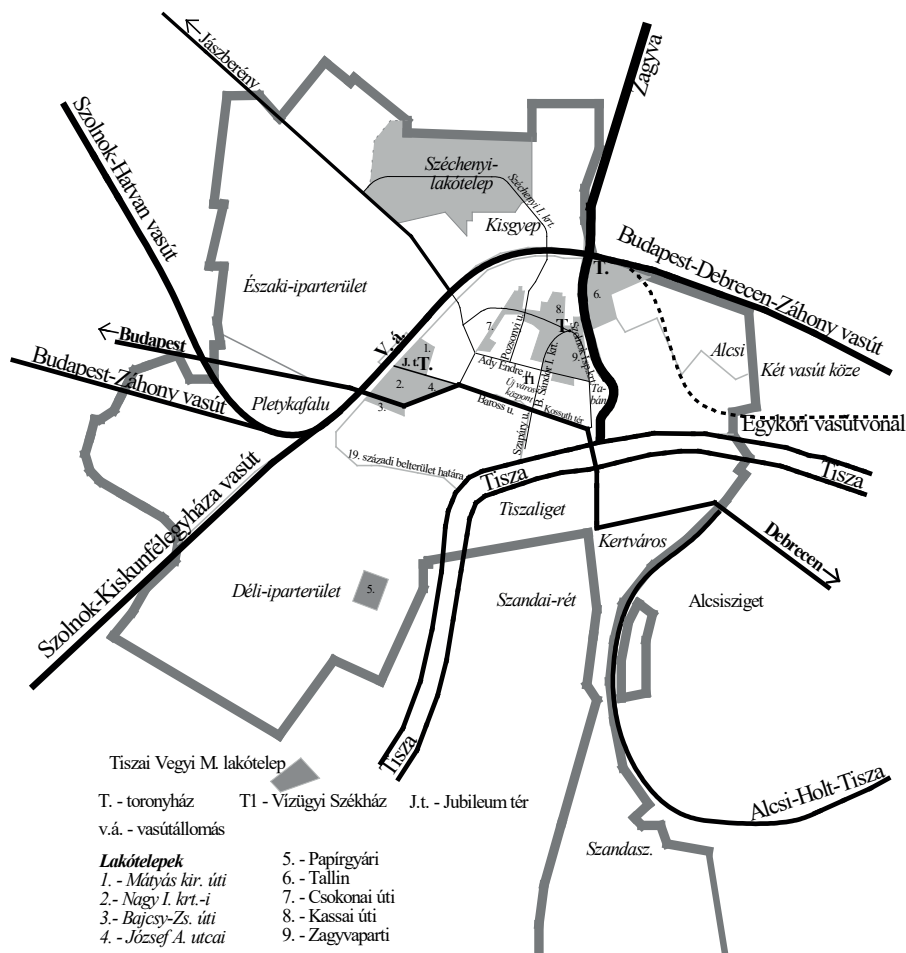
A „kifordított város” (BARNA G. 1970) koncepciója szerint egy közlekedési gyűrűn belül épültek volna meg a többnyire tíz lakószintes panelházak. A paneltömbök típusát a dunaújvárosi C típusú panelházak alapján képzelték el, a szintszámot tekintve 5, 7 és 10 emeletben gondolkodtak. Mindezeket a tömböket lábakra helyezték volna, így az épületek alatt zöldfelületet terveztek, hogy a mikroklima kellemes legyen. A gyűrű területének közepén egy 22 lakószintes garzonházat képzelték el, ami egy létesítendő kéthektárnyi felületű tó partján állt volna. Az épület magában foglalta volna a lakótelep víztárolóját is a 12. szint magasságában. Hivatalosan esztétikai, biológiai és légkondicionáló szerepet szántak a tónak, ténylegesen viszont azért vált a terv részévé, mert valahonnan ki kellett termelni a terület feltöltéséhez szükséges földet. A gyűrű külső oldalára 1–3 szintes alacsony beépítettségű lakóövezetet képzelték el, mintegy ezer lakással számolva (MNL JNSZVL 1969).

1971-ben megindultak a munkálatok a földmunka előkészítésével, azonban a következő évben a városban beruházási stopot rendeltek el, mert számtalan munka – más lakótelepek (*l. ábra*) építése – volt folyamatban, amelyeknek a befejezésére kellett inkább összpontosítani. Időközben a helyi építőipari vállalat újabb paneltípusra állt át, a helyi vezetők pedig felemelték a kívánt 5000-es lakásszámot 6000-re, így teljesen új beépítési tervet kellett készíteni.

A LAKÓTERV készítette a beruházási programot, míg a Városépítési Tudományos és Tervező Intézet (VÁTI) az elrendezési tervet dolgozta ki. A kivitelező kiválasztásában végül 1974. január 17-én a Debreceni Házgyárra esett a választás (VÁTI, 1974).

A Kisgyepen felépítendő Széchenyi-lakótelep tervét végül 1974. december 9-én tárgyalta és fogadta el a Szolnok VT VB, teljes költségét mintegy négymilliárd forintnyi összegben állapította meg. Az 1974. évi tervben négy különböző területtel számoltak, így a tömeges lakásépítés, a családi házas, a városi népességet ellátó intézmények és a közpark és véderdő területével (VÁTI, 1974).

1. ábra: Lakótelepek Szolnokon 1980-ban
Figure 1 Housing estates in Szolnok in 1980



Forrás: Saját szerkesztés

A tömeges lakásépítés területén a teljes 76,3 hektárnyi területből az épületek ténylegesen 8,1 hektárt foglaltak volna el. A terv 6006 darab lakás felépítését tartalmazta, amelyek ütemezését évi 600 lakás átadásával tíz évben határozták meg. A módosítás lényegesen befolyásolta a leendő Széchenyi-városrész szerkezetét, mert a debreceni házgyár által tervezett lakóépületek kelet–nyugati tájolással rendelkeztek, ezért a lakótömböknek észak–déli hossz tengellyel kellett rendelkezniük (HEGEDŰS J. – TOSICS I. 1988). Ez azt eredményezte, hogy a gerincutat (leendő Széchenyi István körút) középre kellett tervezni, a súlyvonalra. A lakóterületet funkcionálisan 10 lakóegységre tagolták és ezeket 200 méteres távolságra tervezték

egymástól, a lakóutcák pedig merőlegesen futnak ki a gerincútra. A gerincút mentén az alközpontokat úgy tervezték, hogy egymással szemben két különböző funkciójú alközpont álljon, ha az egyik oldalon általános iskola és szolgáltatóház, akkor a másik oldalon óvoda, bölcsőde, ABC-áruház és vendéglő legyen. Az új városrész középső részére (egyfajta városközpontként) négy darab pontházat terveztek, amelynek magasságát függőben hagyták (VÁTI, 1974). Végül nem épültek meg ezek a 16 emeletesnek gondolt toronyházak, a tízemeletes pontházból is csak kettő darab van.

A Széchenyi-lakótelep építése végül 1975 elején kezdődött meg az előközművesítési munkákkal, majd az első házgyári elem ünnepélyes beemelésére 1976. március 15-én került sor. 1977 januárjában költözhetek be az első lakók, az átadott lakások száma gyorsan gyarapodni kezdett. 1977 nyarán már 350, az év decemberében 1084, 1978 júniusában 1500, 1979 októberében 1773, 1980 májusában 2279, 1983 elején 3200, majd 1985 végén már 4272 lakás készült el. A „Széchenyi” így nagyobb lakásszámmal rendelkezik, mint a nagyságrendileg következő három lakótelep együttesen. A felépült szolnoki lakótelepek közül a Széchenyi-lakótelep megbontotta a város szerkezetét azzal, hogy új kapcsolatok kiépítését (a vasúton túl) tette szükségessé, ami azonban a várossal való összeköttetésben mindössze egy vasúti aluljáró megépítését jelentette a városrész déli oldalán, míg nyugatról a Rékasi úthoz (32-es főút) csatlakozik a Széchenyi körút. A nagyságrendileg közel 20 ezer fős népességnek e két úton lehetséges a város többi részének az elérése.

Jelképes tény, hogy mindaz, ami az államszocializmus korában 1977-ig felépült Szolnokon, azt eredményezte, hogy Szolnok város – a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulóján – megkapta a Hild János érmet a Magyar Urbanisztikai Társaságtól. Ezzel elismerték az „átgondolt és következetes városfejlesztési stratégiát” és a „tartós és eredményes szocialista városépítést”, ami a majdani „100–120 ezres város észszerű térbeli rendjéhez” szükséges (CSOMA K. 1987).

4. SZOLNOKI FEJLESZTÉSEK 1985 UTÁN

Szolnokon lényegében 1985-ben lezárult a panellakások teleszerű létesítése azáltal, hogy leállították a Széchenyi-lakótelep építését, és azóta sem fejezték be. Ennek okai között nemcsak általánosságban a pénzhiányt lehet megemlíteni, hanem számos egyéb okot is. A Széchenyi-lakótelepen összesen 4272 lakás épült fel 1985 év végére, de már egy évvel korábban szó esett a városi tanács ülésén a folytatás kérdéséről, mert „az eddig felépült lakóépületek és maguk a lakások is bizonyos tartózkodást váltottak ki a lakókból, ezzel együtt az ott felépítendő – elsősorban OTP finanszírozású – lakások iránt lecsökkent a kereslet” (MNL JNSZVL 1984). Számos ok vezetett e helyzethez, például a város népességszáma sem gyarapodott olyan ütemben, ahogy azt a korábbi években, sőt évtizedekben tervez-

ték. A megváltozó lakossági igények ugyancsak a panellakások építése ellen hatottak, hiszen a panellakások árát már magasnak tartotta a közvélemény (KRIZSA S. 1981). A lakótelep nem, vagy csak késve tudott szolgáltatásokat biztosítani az ott élőknek: a gyermekes családokat például a nem elegendő óvodai, iskolai férőhelyek foglalkoztatták, míg általánosságban a közlekedési rendszer, a Széchenyi István krt. csatlakozásának kérdése, a közterületek használatának módja, a parkolók és a még szabad területek hasznosítása is mind-mind megoldásra várt. A végeredményben kedvezőtlen környéknek tartott városrész ráadásul jelentős távolságra esett a városközponttól, a városi főépítész ezért „változatosabb, embe-ribb léptékű” megoldást és tervmódosítást javasolt.

A szolnoki lakásépítés a magánkezdemenyezésű egyedi lakásépítésben látta a jövőt, melynek kiemelt területévé Szandaszőlös vált, ahol már 1981-ben megkezdődött a közművesített telkek kialakítása előbb 40, majd 1982–1983-ban 100-100-at meghaladó nagyságrendben. 1985-ben került a városfejlesztés látókörébe, a Zagyva partján fekvő, eddig még érintetlen Tabán. A városi tanács előterjesztése alapján „népi jellegű, csoportos, korszerű családi házak” kialakítása szerepelt a tervekben, de a megvalósításba be kellett vonni hat helyi vállalatot, mert az itt kialakított telkeket magasabb áron értékesítették, mint a szandaszőlősieket (MNL JNSZVL 1985).

A város életében jelentős változást jelentett, hogy 1987 végén a kormányzat megígérte a déli elkerülő út megépítését, amit végül 1992 augusztusában tudtak átadni: a 4-es főút tranzitforgalma elkerülte Szolnokot. A belváros így tehermentesült az átmenő forgalomtól, de még 15 évnek kellett eltelnie, mire a Kossuth tér új arculatot kapott, és gyakorlatilag kitiltották a személygépkocsi-forgalmat. A belvárosban az utcaszerkezet már nem változott, de a növekvő forgalomhoz kellett igazítani, például szélesítés által (Szántó körút, Pólya Tibor utca) (SZ. N. 2002). Épületeket tekintve nem minden valósult meg, például a mai vásárcsarnokkal szemben parkolóház építése is felmerült (Sz. E. 1994). A városközpontot azonban új épületek gazdagítják: 2001-ben adták át a Plázát, 2008-ban a Peli-kán bevásárlóközpontot, míg 2014-ben a már meglévő Aba-Novák Művelődési Központhoz csatlakozó Agóra épületét. A belváros és a Tiszaliget kapcsolatát erősíti a 2011-ben átadott Tiszavirág gyalogos híd. A város kerékpárútjai több szakaszban valósultak meg, az 1990-es évtizedben, illetve az után.

A Széchenyi-városrész azonban a rendszerváltást követően is bővült azzal, hogy az egykori Nád utca (ma Kaán Károly utca) és a Zagyva között, „zöldmezős beruházásként” kiépült egy olyan lakóövezet, amelyet helyi „Rózsadombnak” is lehet nevezni. A terület eredetileg a zagyvarékasi Béke Termelőszövetkezet tulajdonában állt, a 36 hektár kiterjedésű területet a Tisza Limes Kft. 1991-ben vásárolta meg. A belterületté nyilvánítás után került sor Szolnok város általános rendezési tervének módosítására is, amely magánlakás övezetté nyilvánította a területet. 1992. október 20-án foglalkozott a város közgyűlése a Zagyva menti terület sorsával, majd a sikeres határozatok után néhány nappal már meg is jelentek

az első hirdetések az eladó telkekről a helyi napilapban. A területet előbb teljesen közművesíteni kellett, aminek elkészültét (a csatornázást is beleértve) a következő év közepére ígérték. (Sz. E. 1992) A létrehozandó 300 telek nagy részét szinte azonnal lejegyezték, előleggel le is foglalták az érdeklődők azzal, hogy néhány héten belül le kellett tenniük a leendő vételár felét (mintegy 200 ezer forintot). A telkek végső árai 300 ezer és félmillió forint között alakultak mérettől függően. 1994 júniusára fogytak el teljesen az eladásra kínált telkek és 1997–1998-ra alakult ki a városrész mai arculata, míg a belső utcák úthálózatának befejezése 1998 őszére valósult meg.

A ma Felső-Szandai-rétnek nevezett terület a 20. század folyamán a Tisza árterének számított, azon szarvasmarhacsordák legelésztek. Az ezredforduló éveiben azonban fordulópontot hoztak azzal, hogy 1999-ben a Cora üzletlánc megvásárolt egy földarabot, hogy azon üzletet nyisson. Ezzel párhuzamosan eldőlt az is, hogy nem lesz árvízi vésztározó a területen. A Cora azonban csak 2004 folyamán nyitotta meg kapuit, majd nyomában az OBI, a Praktiker és az egyéb üzletek. (TÓTH A. 2004) A Felső-Szandai-rét üzletekkel való benépesülése egyben a város Tisza jobb parti jelenlétét erősítette meg, illetve a Kertváros és Szandaszölös irányába a város folytonossága immár nem szakad meg.

ÖSSZEZÉS

Szolnok hagyományosan Tisza jobb parti település, hiszen az árvízveszély lehetősége mindig fenyegette a másik oldalt. A Tisza, a Zagyva és a Szolnok–Debrecen vasútvonal által közbezárt terület a 20. század közepére vált szűkössé, mert egy növekvő létszámú szocialista, iparral is rendelkező város (SEBŐK B. 2015) felépítése volt a modernizációs cél. Lényegében minden irányba sikerült tágítani a város határait a 20. század folyamán. A Zagyvától keletre eső terület került először látókörbe még a második világháború előtt, markáns fejlődést azonban a Vosztok (ma Tallinn) lakótelep megvalósítása jelentett az 1960-as években, amihez még toronyházat is társítottak. Északi irányba, a vasútvonal nemcsak fizikailag, de úgy tűnik, sokáig mentális gátat is jelentett, végül 1969-re készült el a Kisgyep első paneltömbökkel történő beépítési terve. A második terv alapján egy teljesen új városrész valósult meg 1975 és 1985 között, négy és félezer panellakás átadása történt meg. Mindezt később – már a rendszerváltás után – keletről, egy manapság elit környéknek számító családi házas övezet egészített ki. A város nyugati irányba is átlépte a vasútvonalat: Pletykafalu az Abony felé vezető út mentén fekszik. Déli irányba, a Tisza jobb partján az ipartelepek tudták tágítani a város határait. Ugyancsak déli irányba, de a Tisza bal partján, előbb a távolabb fekvő Szandaszölös és a Kertváros vált fontos családi házas területté, majd a Felső-Szandai-rét bevásárló funkciójúvá alakulása eredményezte a mai helyzetet. A jelenleg csökkenő népességszám miatt a további terjeszkedés egyelőre nem aktuális.

FORRÁSOK

Magyar Nemzeti Levéltár Jász–Nagykun–Szolnok Vármegyei Levéltára
MNL JNSZVL XVI. 16. Balogh Gergely ajándéka. Szolnok város rendezésével kapcsolatos iratok.

Jelentés a város lakásügyi helyzetéről a gazdaságos lakásnyerésről és lakóépítkezésekről. [Évszám nélkül, 1955–1956?]

MNL JNSZVL XXIII. 612.a Városrendezési iratok (1962)

MNL JNSZVL XXIII. 602. Szolnok Városi Tanács Végrehajtó Bizottságának ülésjegyzőkönyvei (1962–1984)

MNL JNSZVL XXIII. 602. 124. Szolnok V.T. V.B. V.B. Jegyzőkönyvei. 1984. X–XII.

MNL JNSZVL XXXVI. 2. 115. a. Szolnok általános szabályozási tervének műleírása. (1971. nov.) 12.

Szolnok város tanácsától. Jelentés Szolnok város általános rendezési tervének elfogadásáról. (1970.)

MNL JNSZVL XXXVI. 2. 119. a. Szolnok Kisgyep városrész Beépítési Terve. 11/B – 10/18. Műszaki leírás. (1969.)

KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL (KSH) 1972: 1970. évi népszámlálás. 19. Szolnok megye adatai. KSH, Budapest. (559 p.+L)

IRODALOMJEGYZÉK

BAGDI R. 2022: Szolnok város térszerkezetének megváltoztatása az 1970-es években. – In. HORVÁTH GERGELY KRISZTIÁN (szerk.): Ellenszélben. A településpolitikai és a falvak a kommunista diktatúra évtizedeiben. Bölcsészettudományi Kutatóközpont – Nemzeti Emlékezet Bizottsága, Budapest. pp. 429–455.

BAGDI R. 2023: Szolnok város költségvetése a harmadik és a negyedik ötéves terv idején a jubileum és a modernizáció jegyében (1966–1975). – In. KÖVÉR Gy. et al. (szerk.): Magyar Gazdaságtörténeti Évkönyv 2023. Városi gazdálkodás – Üzleti kooperáció. – HUN-REN Bölcsészettudományi Kutatóközpont – Hajnal István Alapítvány, Budapest. pp. 105–130.

BAGDI R. 2024: Szolnok, mint regionális központ az 1960-as évtizedben? – Zou-nok 37. pp. 97–117.

BARNA G. 1970: Szolnok-Kisgyepi városrész terve. – Jászkunság 16. 3. pp. 113–118.

BARNA G. – PAKSY G. 1966: Városrekonstrukció Szolnokon. – Jászkunság, 12. 4. pp. 162–174.

Botár I. 1941: Szolnok települési, népesedési és gazdasági viszonyai a XVIII. században. – Szolnoki Könyvtár- és Múzeumegyesület, Szolnok. 72 p.

CSAPÓ T. – LENNER T. 2021: Szolnok történeti földrajza és településmorfológiája. – Történeti Földrajzi Közlemények 9. 1–2. pp. 194–217.

- CSEH G. 1993: Szolnok város utcanevei. Helytörténet adattár. – Szolnok Megyei Jogú Város Önkormányzata, Szolnok. 182 p.
- CSOMA K. 1972: Gyors fejlődés – gondokkal. – Figyelő, 1972. december 20. pp. 18.
- CSOMA K. 1987: Elismerés a tervszerű fejlesztésért – 10 éve Hild-érmes város Szolnok város. – Szolnoki Közélet 5. 3. pp. 1–3.
- CSÖNGE A. 2018: Ki volt Szolnok városrendezésének atyja? – Tisicum 26. pp. 351–367.
- FÜLÖP T. 2020: Megyeszékhelyből város. Szolnok város településfejlődési törekvései a megyeszékhellyé válás és a második világháború közti évtizedekben. Tanulmánygyűjtemény. – Neumann János Egyetem – MNL Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltára, Kecskemét–Szolnok. 439 p.
- GERLE GY. 1957: A regionális tervezés előkészítő műveletei a népgazdasági tervezés szolgálatában. – Építésügyi Szemle 1. 3–4. pp. 107–109.
- GULYÁS K. 2010: A konszolidálódott szocializmus évtizedei. – In: M. ROMÁN BÉLA et al (szerk.): Szolnok könyve. Fejezetek a város történetéből. Szolnok Megyei Jogú Város Önkormányzata, Szolnok. pp. 165–173.
- HEGEDŰS J. – TOSICS I. 1988: Városfejlesztés és lakásfejlesztés Szolnokon (a rehabilitációs, lakótelepépítési és családiházass városfejlesztési stratégiák az utóbbi két évtizedben). – Alföldi tanulmányok 12. pp. 205–216.
- KISSFAZEKAS K. – GURDON B. 2014: A várostest morfológiája. – Építés–Építészettudomány 42. 3–4. pp. 173–205.
- KÖRNER ZS. – NAGY M. 2006: Az európai és a magyar teletszerű lakásépítés története 1945-től napjainkig. – Terc, Budapest. 464. p.
- KRIZSA S. 1981: Lakásgazdálkodás hatékonyságát emelő V.B. döntések. – Szolnoki Közélet 1. 2. pp. 32–36.
- M. L. 1969: Pillantás a rajzasztalokra. – Szolnok Megyei Néplap 1969. november 19. pp. 3.
- N. K. 1970: Évfordulók jegyében. – Szolnok Megyei Néplap 1970. január 31. pp. 3.
- PERCZEL K. 1961: A regionális tervezés eddigi munkáiról és tapasztalatairól. – Településtudományi Közlemények 10. 13. pp. 50–55.
- PERCZEL K. – GERLE GY. 1966: Regionális tervezés és a magyar településhálózat. – Akadémiai Kiadó, Budapest. 445. p.
- ROMÁN A. 1974: A városképek védelmével kapcsolatos helyzetfelmérés. – Építés–Építészettudomány 5. 1–2. pp. 233–248.
- SEBŐK B. 2015: Szolnok megye szocialista iparosítása (1950–1970). – Magyar Nemzeti Levéltár Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltára, Szolnok. 306 p.
- SZ. E. 1992: Kertváros épül a Széchenyi mellett. – Szolnok Megyei Néplap 1992. október 21. pp. 1.
- SZ. E. 1994: Parkolóház pro és kontra. – Szolnok Megyei Néplap 1994. április 6. pp. 8.
- SZERZŐ NÉLKÜL (SZ. N.) 1972: Szolnok megye újjáépül. A Szolnok Megyei Állami Építőipari Vállalat. – Figyelő, 1972. december 20. pp. 30–31.

- SZERZŐ NÉLKÜL (SZ. N.) 2002: Útszélesítés – észrevételekkel. Szolnok Megyei Néplap 2002. június 6. pp. 4.
- SZOLNOKI VÁROSI TANÁCS 1985: A Városi Tanács működése (1950–1985). – Szolnoki Közélet 5. 1. pp 1–19.
- TARNÓCZI L. 1972: Szolnok. – Városépítés. 8. 4. pp. 34–36.
- TÓTH A. 2004: Kereskedelmi „csatatérre” változott Szolnok. – Szolnok Megyei Néplap 2004. november 2. pp. 6.
- VÁROSÉPÍTÉSI TUDOMÁNYOS ÉS TERVEZŐ INTÉZET (VÁTI) 1974: Szolnok Kisgyep. – VÁTI, Budapest. [oldalszám nélkül]