

Tartalomjegyzék

Bevezetés

1. A település fejlődésének történeti áttekintése
2. A városszerkezet kialakulása
 - 2.1. A Belváros kialakulása
 - 2.2. Az Alsó- és Felsőváros kialakulása
 - 2.3. Az Erzsébetváros kialakulása
 - 2.4. A Tókertváros kialakulása
3. A tudatos városfejlesztés megjelenése
 - 3.1. Az 1939-es jegyzőkönyv
4. A második világháborút követő koalíciós időszak városfejlesztése
 - 4.1. Sulyok Dezső 1945-ben elkészített városfejlesztési terve
 - 4.2. Lux Kálmán 1949-ben elkészített városfejlesztési terve
5. Az államszocializmus időszakának városfejlesztése
 - 5.1. Pápa funkcionális felosztása
 - 5.2. Az 1953-as városfejlesztési program
6. A lassú fejlődés és lemaradás évtizedei
 - 6.1. Pápa város 20 éves távlati fejlesztésének irányelvei: 1968-1988
 - 6.2. Tömbszerű lakásépítések Pápán
 - 6.3. Családi házas övezetek terjeszkedése a város peremén
7. A rendszerváltozást követő városfejlesztési elképzelések

Összegzés

Jegyzetek

Irodalomjegyzék

Mellékletek

Bevezetés

Jelen dolgozat egy Veszprém megyei, nagy múltú barokk középváros, Pápa alaprajzának változásait kívánja bemutatni történeti földrajzi és településföldrajzi vonatkozásban. A települések mai képében összegződnek korábbi fejlődésük eredményei, ezért a 20. századra eső választást az indokolta, hogy döntően ekkor alakult ki a város mai alaprajzi arculata. Ezen állapot egymásra épül, a korábbi korok egymással szerves egységet alkotnak, az azokat kiegészítő, bővítő elemek pedig egy hosszabb fejlődés eredményei. Megértésük csak a település történetének megismerésével lehetséges, így a történeti földrajzi vonatkozások háttérként funkcionálnak, amelyekbe beleékelődnek az egyes időszakokra jellemző településszerkezeti változások. A változások ismertetése a városfejlesztési politika segítségével történik, bemutatom ezek hatását a településszerkezet módosulására. Dolgozatomban törekszem a felkutatott dokumentumok összevetésére, esetleges hibás elképzeléseik, vagy éppen a későbbi megvalósulás szempontjából előremutató javaslataik kiemelésére.

A téma feldolgozását könyvtári irodalmazás, levéltári adatgyűjtés, valamint empirikus kutatás előzte meg. Az irodalmazás révén megismertem Pápa múltját részletesen, a második világháborút követő koalíciós időszak és az államszocializmus korszakának tárgyalása viszont már levéltári források, városfejlesztési dokumentumok alapján zajlott. Az utóbbiaknál előfordulnak olyan elképzelések, amelyek sosem valósultak meg, ezért az egyes koncepciók külön-külön kerülnek bemutatásra, hiszen a megvalósult és a megvalósulatlan ötletek egyaránt tanulságul szolgálhatnak a jövő nemzedék számára. A megvalósult elképzelések igazolásához járult hozzá egyrészt az empirikus kutatás - pápai lakosként magam is résztvevője vagyok a város életének, naponta használom a városi teret -, másrészt pedig a kutatott időszak minden évtizedéből származó várostérképek.

Dolgozatom végén a fenti szempontok szerint összegzem megállapításaimat és válaszolok a következő kérdésekre: A rendelkezésemre álló városfejlesztési dokumentumok közül melyik gyakorolta a legnagyobb hatást a város alaprajzi fejlődésére? Összevethetők-e a különböző korszakokban készült koncepciók egymással? Ha igen, milyen szempontok alapján? Milyen tényezők befolyásolták egy-egy ötlet megvalósíthatóságát?

1. A település fejlődésének történeti áttekintése

A Pápai-síkságon már a neolitikumtól kezdődően léteztek települések, de a köztük lévő kapcsolat még nem volt folytonos. A mai város területén az első nagyobb telepek az avar korban jöttek létre, egy földvárszerű védelmi övezet tagjaiként. Az eredetmondák azt bizonyítják, hogy az első – német – telepések Gizella királyné meghívására érkeztek a területre. 13. századi írásos emlékek a bajor-frank származású Poppo nemzetség lakóhelyeként említik a települést ezen a néven. Pápa pontos kialakulásának idejét egyébként nem lehet tudni, keletkezésére nézve kevés forrás áll rendelkezésre, okmányok és tárgyi emlékek pedig nincsenek. Az államalapítás után, a földművelésre való áttéréssel három faluszerű helység jelent meg: Agyaglik, Pápa és Udvaroska. Formálódásukat a kezdeti időszaktól földrajzi környezetük és a történeti tényezők befolyásolták, amelyek közül négy kiemelése szükséges:

- A folyóvíz, mint erőforrás: a Tapolca ivóvizet, ipari vizet és a malmok működtetéséhez energiát is biztosított.
- A történeti tényezők: a királyi udvarnokok városfejlesztő tevékenysége, s egy gazdag főúri család, a Garaiak településüket fejleszteni akaró politikája.
- Vásárvonalon fekvés: a Bakony és a Kisalföld közötti vásárvonal természetes cserehelyként funkcionált.
- Közlekedésföldrajzi helyzet: a vásárvonalat ezen a ponton metszette a Bakonyt és a Tapolcát keresztülágó városlódi – farkasgyepői - tapolcafői út.

A három település közül Pápa a legrégebbi, a mai Alsóváros területén alakult ki. Tőle északra, a mai Belváros területén szláv udvarnokok épületei álltak Udvaroska néven. Agyaglik volt a legkisebb település. 1401-ben Zsigmond király rendi országgyűlést tartott Pápán, a város tehát már ekkor alkalmas volt jelentős tanácskozás megrendezésére (BOGNÁR I. E. 1943.).

1439-ben a Garaiak kapták meg az ítélkezés jogát a város jobbágysai és polgárai felett, a kereskedők mentesültek a kincstárnak járó harmincad megfizetése alól. 1500-ban a kiváltságok folytatódtak: a pápai polgárok az egész ország területére kiterjedő adó- és vámmentességet nyertek el, miközben az „**oppidum Pápa**”, mint a Bakony északnyugati részének vámhelye szerepelt, s vidékének közigazgatási központja lett. A 16. században, a török fenyegetés árnyékában az „**oppidum Pápa**” „**castrum Pápává**” alakult át, Veszprém megye nyugati végeit védte a Csesznek – Ugod - Döbrönte – Somlóvár – Devecser váraiból

álló övezet tagjaként. Miután 1552-ben Veszprém és Devecser elesett, a pápai vár a dunántúli védelem első vonalába került, végvárként való megtartása és korszerűsítése országos érdek lett. A törököt kétszer is visszaverték falai alól: 1543-ban és 1555-ben. 1554-ben a dunántúli főkapitányság székhelyévé jelölték ki.

Közben a mezőváros királyi birtokként újabb és újabb család kezére került. Az enyingi Török család gazdasági és kulturális téren is központtá emelte Pápát. 1624-ben Esterházy Miklós nádor szerezte meg a várost és három évszázadon keresztül a család kezén is maradt. Több szempontból is fontos időszak következett. Pápa a reformáció centrumává vált azáltal, hogy a dunántúli református egyházkerület szellemi központja volt. Itt működött a híres Református Kollégium 1585-től. A 18. század közepén alakult ki a **„barokk Pápa”** arculata, a település a felemelkedés útjára lépett. 1702-ben lerombolták a városfalakat, majd a század közepén a városi tanács indítványozta a helyőrség megszüntetését és a vár lebontását. A város rendezését Esterházy Károly egri püspök végezte el (BOGNÁR I. E. 1943.; HARIS A. 1992.).

Ez a fellendülés látszólag kedvező feltételeket teremtett a polgári fejlődéshez, de a következő évszázad, különösen a 19. század második fele ellentmondásosra sikeredett. A kapitalista fejlődés kibontakozására rosszul reagált Pápa, a relatív hanyatlási folyamat felgyorsult. A megváltozott gazdaságföldrajzi helyzet kihívásaira a város nem találta meg a kellő válaszokat, így regionális jelentősége, gazdasági hatóköre összeszűkült. Akkor fektettek be a textilipar fejlesztésébe, amikor az nem számított már húzóágazatnak, s nem tudta maga köré szervezni a város gazdaságát. Ígéretes kézmű- és manufaktúraipara is visszaesett, a kiépülő országos vasúthálózat rendszerében pedig másodlagos szerepet kapott (BOGNÁR I.E. 1943.; MAJDÁN J. 2001.). Meglévő kisiparos és kiskereskedő társadalma nem tudott a város kapitalista fejlődését előmozdító réteggé felnőni. Mindezt a város vereségként élte meg gazdasági riválisaival – Szombathellyel, Győrrel és főként Veszprémmel – szemben. Míg Szombathely lakossága 1840 és 1940 között hatszorosára, Győré kétszeresére emelkedett, Pápáé alig másfélszeresére, körülbelül 24 ezer főre nőtt. Beluszky Pál a „Hiányos városi társadalmú, központi szerepkörű közép- és kisvárosok” csoportjába sorolta a várost: ezen kategóriába olyan települések tartoztak, amelyek megyeszékhely szerepkörűek voltak, de mégis szerényen városiasodtak (BELUSZKY P. 1999.). Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a 20. század első felében a várost **„a Dunántúl Athénjeként”** emlegették jó hírű iskolái miatt. A Református Kollégium és Teológia, a volt Bencés Gimnázium, az ország legnagyobb Talmud-iskolája¹ adták Pápának az iskolavárosi rangot, amivel együtt a város meghatározó szellemiséget sugárzott szét tágabb környezetére (NÁDASDY L. 1993).

2. A városszerkezet kialakulása

2.1. A Belváros kialakulása

A 16. század elején több mai belvárosi utca létezett már, mint például a Piac utca (Fő tér) környéke. 1531-ben az egyik déli fekvésű utcát Új utcának nevezték el, ami arra enged következtetni, hogy Pápa déli irányban terjeszkedett tovább. A törökkori város a védelmi szükségleteknek megfelelően alakult. A település a várral együtt a legvédelettebb helyet foglalta el, a legmagasabb térszínen helyezkedett el, amelyet keletről a Bakony-ér és a Tapolca által táplált tó határolt. A városfalakon belül szintén ennek a szempontnak a hatásai érvényesültek az utcahálózatban. A város tengelye a belső várból kivezető főút, a mai Kossuth Lajos utca volt. A falakkal határolt város egészen beépült, így a házhelyek egyre kisebb területre szorultak. A védelmi szempontnak megfelelően a két főutcát (Bástya és Kossuth utcák) „közlesorral”² kapcsolták össze, a falak jobb megközelíthetősége érdekében. A várkapu előtti területet – szintén védelmi szempontból – nem építették be, s ebből fejlődött ki a mai Fő tér (BOGNÁR I.E. 1943.).

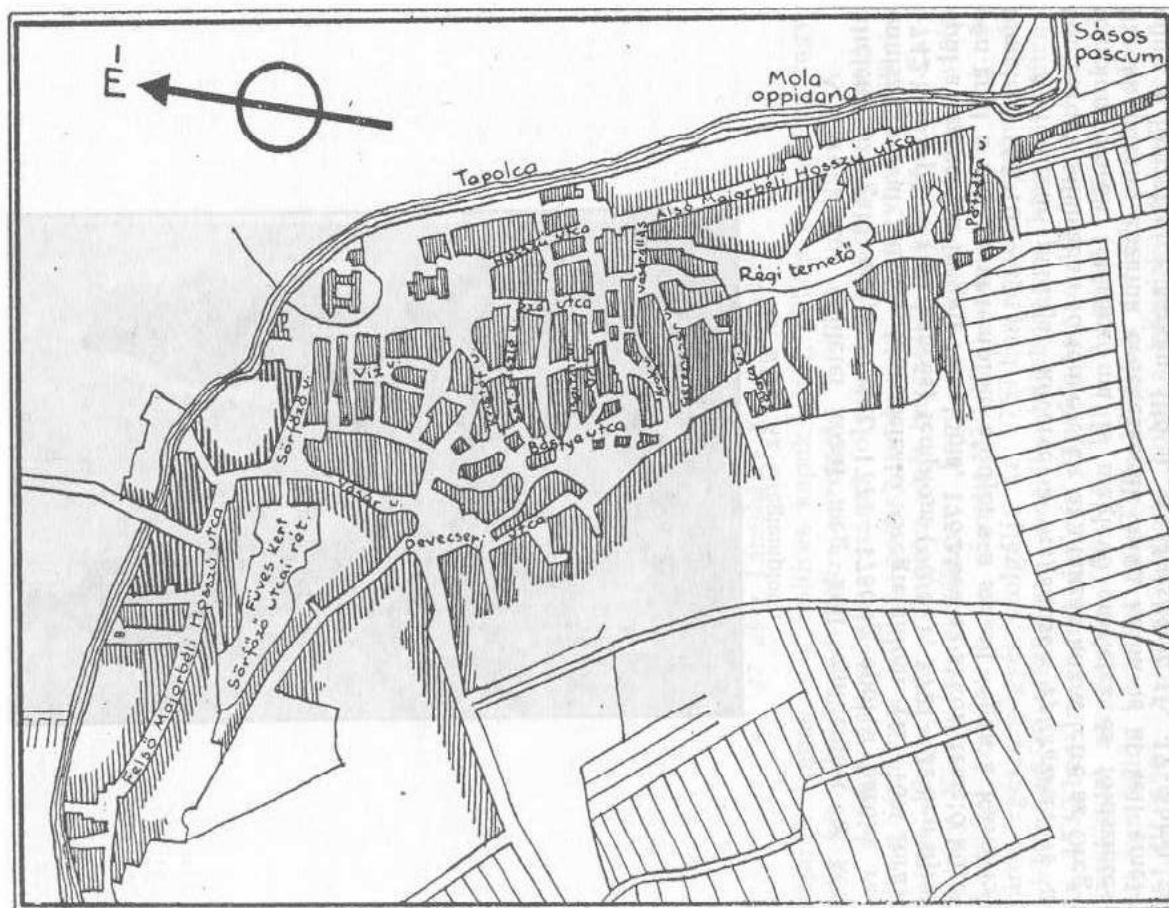
2.2. Az Alsó- és Felsőváros kialakulása

Pápa alaprajzi fejlődésének második szakaszához köthető, amely a várfalak lebontása után, a 18. század végétől következett be. Mint falusias telepek, többszöri pusztulás után is újból felépültek, s miután lebontották a vár falait, a szűk város e területek felé terjeszkedett. A városba vezető kereskedelmi forgalom a Belváros utcahálózatát csak részben, az új városrészekét viszont teljes mértékben érintette. Az új utcacsoportok a változó közlekedésföldrajzi követelményeknek megfelelően alakultak ki, s így jöttek létre a régi városkaputól kiinduló utcák: Győri út, Török Bálint utca, Beloiannis út, Jókai utca. Az első utcák a lebontott várfalak mentén épültek meg: Muli József utca, Gyurácz Ferenc utca, Kerekes testvérek útja, Somogyi Béla utca.

Az újonnan épült utcák már szélesebbek lettek, de mivel nem szabályozták építésüket, rendezetlenek és szabálytalan elágazásúak voltak. A barokk korban az új városrészeknek számító Alsó- és Felsőváros déli és nyugati irányban teljesen körülvették a városmagot, amely ezáltal központi szerepkört kapott. A megnövekedett városnak már nem a Bástya és Kossuth utcák voltak a tengelye, hanem a Tapolcával párhuzamosan futó Fő utca, és az annak folytatásában lévő Jókai utca. A többi utca vagy ezekkel párhuzamos, vagy merőleges volt,

anélkül, hogy sakktáblaszerű elrendeződést mutattak volna. A városba vezető utak nem egy közös pontban keresztelték egymást, hanem a főútba vezettek.

1. ábra: Pápa alaprajza 1793-ban.



Forrás: BOGNÁR I. E. 1943.

2.3. Az Erzsébetváros kialakulása

Napjainkban Erzsébetváros alatt a Tapolca medrétől északra elhelyezkedő, gyárkörnyéki területeket értjük.

A városrész kialakulása a vasút kiépítésével áll összefüggésben. A vasútnak köszönhetően a helyi gazdaság és a társadalom jobban bekapcsolódhatott az ország vérkeringésébe, az iparosok versenyképesebbek lettek a távoli tájak termelőivel, az emberek könnyebben felvehették a kapcsolatot az ország más tájain élő társaikkal, a boltok polcaira felkerülhettek az addig csak a nagyvárosokban elérhető termékek. Az állomások épületei üde színtartott hoztak a vidéki városok életébe: noha a megállóhely fontossága szerinti títupstervek alapján építették őket, mégis más, modernebb stílust honosítottak meg (MAJDÁN J. 2001.). A

fontosabb pályaudvarokon a restin túl lakásokat is építhettek a kiszolgáló személyzet számára. A vasútállomások a korabeli tekintélyüknek megfelelően egy széles, legalább kővel burkolt úttal kapcsolódtak a városhálózatba (Pápán a helyi igényekhez és arányához képest talán egy kicsit nagyobb állomásépület készült el). Az összekötő utca pedig az Esterházy út, amelyet az 1922-es várostérkép is aszfaltborításának jelöl.

1. kép: Az Esterházy út a századfordulón.



Forrás: JÓKAI MÓR VÁROSI KÖNYVTÁR, PÁPA.

A szélesen elterülő út mellett a századfordulón megjelentek az első villák, valamint a dohánygyár emeletes épületei. Az út az épületek időtállóságának köszönhetően megtartotta régi képét, az azt kísérő fasorral valóban a századforduló hangulatát nyújtja.

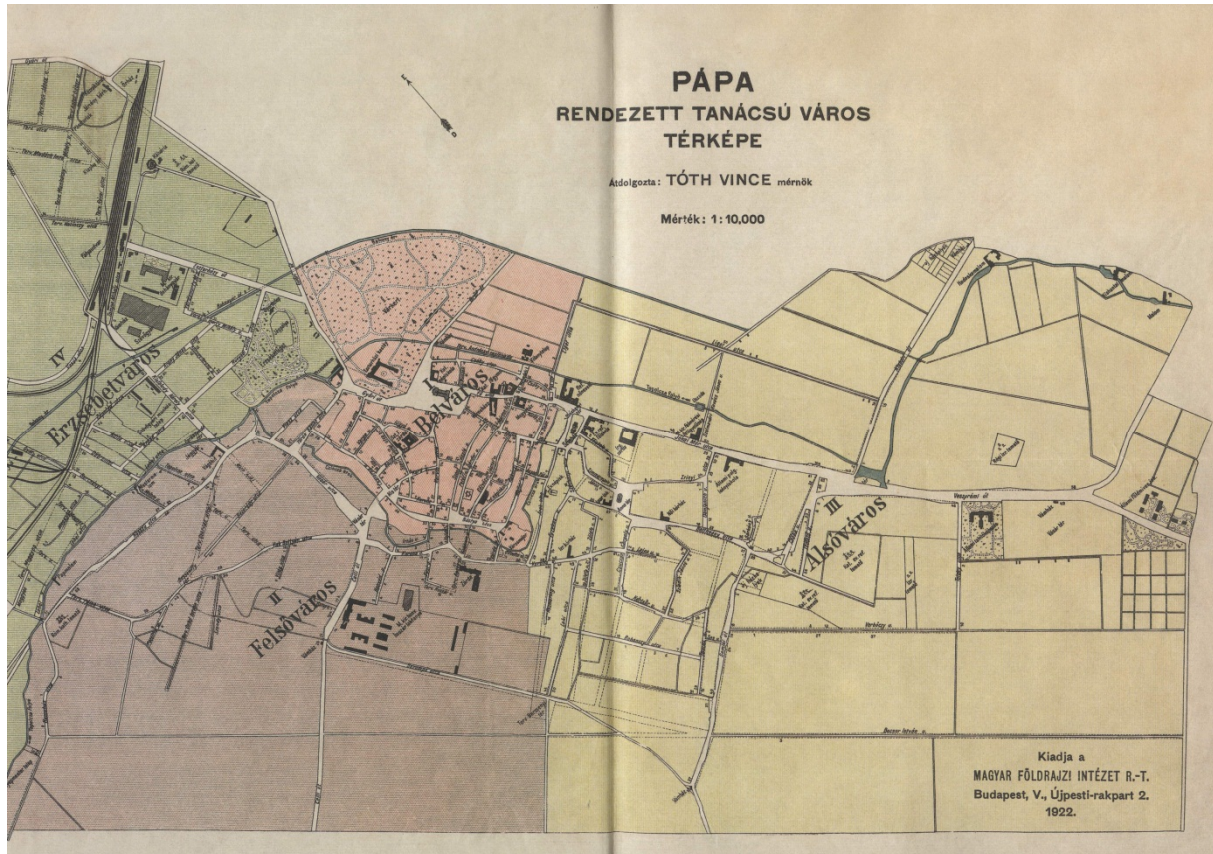
2. kép: A pápai vasútállomás.



Forrás: JÓKAI MÓR VÁROSI KÖNYVTÁR, PÁPA.

Az Erzsébetváros kialakuló gyárnegyedeinek utcái kezdetben az Esterházy úthoz próbáltak igazodni. A természetföldrajzi adottságok következményeképpen (a Bakony-ér és a Tapolca medrei miatt a terület vizenyős) és a Felsővárossal való összekötő utak megléte folytán szabályos utcahálózat itt nem alakulhatott ki, ennek ellenére a városrész mindig törekedett azt betartani. A mélyebben fekvő Győri út környékén a városvezetés 1899-ben közparkot hozott létre a tragikusan elhunyt Erzsébet királyné tiszteletére, majd szintén ebben az évben kezdték el építeni a szomszédos Arany János és Hunyadi utcák házait is. Ezek kapcsán az újonnan felépülő városrészt is Erzsébet királynéről³ nevezték el. Kezdetben az Esterházy út és a Kisfaludy utca által határolt rész épült be, majd az 1940-es évekig a Kisfaludy utcától nyugatra eső területek: szintén nem a szabályos utcatervezést követve (SOMFAI B. 2000.). Mai formáját hozzávetőleg ötven év alatt nyerte el, ezek után csupán kisebb utcahosszabbítások és hozzáépítések történtek.

2. ábra: Az újonnan kialakuló városrészek elhelyezkedése a település szerkezetében.



Forrás: Az 1922-es várostérkép, VEML PÁPAI FIÓKLEVÉLTÁRA.

2.4. A Tókertváros kialakulása

A 20. század elején végbemenő városi demográfiai robbanás következtében kialakult népességtöbblet területigényét nem elégítették ki az Erzsébetváros gyárai mellett gazdaságosan kifarcellázott telkek. Az emelkedő bérék és a gazdasági fellendülés azt eredményezték, hogy az emberek elegendő tőkét tudtak felhalmozni önálló házépítésekhez. Az európai és az országos mintához hasonlóan ebben az időben Pápán is megjelent a kertváros beépítésének láza: a lakosság a zsúfolt, történelmi belvárosból és a füstös gyárak szomszédságaiból valósággal menekült a nyugodtabb és olcsóbb peremi zöldterületekre. (VLADIMIR D. 2006.).

Hasonló célú beépítéshez Pápán csak a Tókert kínált megfelelő helyet. A terület évszázadokon át a város két patakja által táplált mocsaras tó borította. Fokozatos lecsapolása védelmi funkciójának feleslegessé válása után, a 18. század közepétől kezdődött. Az

Eszterházyak tervezői mesterséges medret ásattak a Bakony-érnek és a Tapolcának, az egykori tófenéken létrejövő kertekhez dűlőutakat alakítottak ki. Ezek gyűjtőútjától (a mai Gróf út) északra, angol mintára parkot létesítettek, délre pedig a városnak haszonbérbe adott telkeken zöldségeskerteket gondoztak a helyiek. Az alsó- és felsővárosi kertekkel ellentétben a tulajdonjogi viszonyok, valamint a vízelöntés veszélye miatt itt nem épültek lakóházak (SOMFAI B. 1993.).

Az első építkezések 1912-től, a Tisztviselőtelep kialakításától kezdődtek a Bakony-értől nyugatra eső részen. Ezen a környéken épültek fel az első nagypolgári villák, s ez a beépítési forma a patakon túl, az Eszterházy Károly ligetben (később Néphadsereg tér, ma Kisliget) és a környező utcákban is folytatódott. 1928-ra a Tókert egyharmada beépült, körülbelül 300 család lakta, 1937-ben pedig 627 ház állt területén (BOGNÁR I. E. 1943.). A hirtelen területnövekedést az okozta, hogy 1923-ban az Országos Földbirtokrendező Bíróság az uradalom 120 kataszteri holdnyi birtokát vagyonváltsággként az államnak ítélte. Az annak akarata szerint eljáró városi tanács pedig hadiözvegyeknek, hadirokkantaknak, nincsteleneknek és tisztviselőknek osztotta ki áron alul a parcellákat szociális segítségnyújtásként (SOMFAI B. 1993.).

Nem minden telep került gyors beépítésre: a Tisztviselőteleppel szembeni terület később, az 1960-as évekre vált teljessé. A Jókai utca házainak kertjei a Tapolca medréig értek, a Szalmavári-féle telekből kialakított út mellett a második világháborúig nyilvános uszoda létesült, s egy malom is működött a patakon. A Dózsa György utcáig tartó terület beépítése a második világháború utáni évtizedekben kapott erőre: az átlagos tókerti telekméretnél kisebb parcellákat alakítottak ki, a Beke utcában megjelentek az első emeletes társasházak is. A rendszerváltozás után, a patak medrének kiszáradása után többszintes villákkal építették be a Tapolca feletti kerteket.

A Tókertváros terveit Geba András helyi főmérnök készítette el a már meglévő dűlőutak vonalvezetése alapján (SOMFAI B. 1993.). Tizenegy ÉNY-DK futásirányú és négy, ezekre merőleges utca terve készült el és nyert megvalósítást a második világháborúig. A Bakony-éren túli szabályos, sakktáblás alaprajz oka a terület gazdaságos helykihasználásában keresendő. Az épített környezet hiánya és a homogén természetföldrajzi adottságok miatt csak a meglévő városszerkezethez kapcsolódó utak és az eredeti uradalmi birtokot határoló telkek képezték a városrész kiterjedésének határvonalát. Az utcák háromszög alakban csúcsosodó formája a város keleti határán lévő egykoron egybefüggő telek és a Gróf út találkozása miatt alakult ki.

A Belváros és a Tókertváros összeköttetése a tervezés hiányossága miatt máig nem kielégítő. Északról az 1,7 km hosszú, egyenesen futó Gróf út fűzi fel a számozott utcákat, míg délről csupán az Ötödik utca gyűjti össze a Gyimóti út felé irányuló forgalmat. Részleges összeköttetést jelent még a Kisligetből kiágazó Tókert utca és a Dózsa György utcába torkolló Aradi utca, szűken vett lokális szerepe van a Fiumei és a Nagyvárad utcák gyalogoshídjainak. Az elszigeteltség az 1920-as évek végén is problémát jelentett az idetelepülőknek. Erre kapták ellenszerként a Nagyvárad és Tókert utcai hidakat, viszont a városrész főútjaként működő Aradi utat sosem kötötték be a város fő közlekedési tengelyét képező Jókai útba (BOGNÁR I. E. 1943.).

A második világháborút megelőzően mégis a közművesítés hiánya volt a legégetőbb megoldásra váró probléma a Tókertben. Az 1930-as évek eleji lapok hasábjain a városrész említésével szinte együtt járt a csatornázatlanság kiemelése. A probléma oka abban keresendő, hogy hirtelen, eltérő irányokban növekedett a város: míg a népesség hatezer fővel nőtt, addig a terület négyszeresére bővült (HORVÁTH E. 1936.). Pápa a második világháború idején már a maihoz hasonló kiterjedésű volt: alaprajza É-D irányban rendkívül elnyújtott, a népesség pedig elszórtan lakta a városperemi területeket. A rendszertelen telekkiosztások és a hiányos építkezési szabályok miatt a Tókert utcái egyszerre kezdtek kiépülni, de üres tömbök is akadtak a kertek és a házak között. Ilyen viszonyok mellett az infrastruktúra minél hamarabbi kiépítése nagy terhet rótt a városvezetőségre nyakába. Az a tény is nehezítette a helyzetet, hogy a Tókert alacsony fekvése és a patakok medrének magassága következtében ki volt szolgáltatva a nedves időjárásnak, talajvízszintje magas és a csatornavíz lefolyása nehézkes egy ekkora területen. A fejlődés további gátló tényezője a burkolt utak hiánya: az esősebb időszakokban a terület nagyon nehezen volt megközelíthető.

A korabeli kritikus hangú helyi újságírók az áldatlan állapotok felszámolására a megoldást az utcák kiárkolásában vagy a csatornahálózat teljes kiépítésében látták, illetve szerették volna, ha ezzel párhuzamosan mélyítenék a Bakony-ér medrét is (PÁPAI HÍRLAP 1929.). A problémamegoldásra az elkövetkező években sor is kerülhetett, mivel a város egymillió pengős, hosszúlejáratú hitelt vett fel, több városi cél mellett a Tókert árkaiknak rendezésére és egy vízmű létesítésére is (PÁPAI HÍRLAP 1928.).

A közművesítés végeztével továbbra sem váltak az „V. kerület” lakói egyenjogú városi polgárrá. Az alapfunkciók kiépítése egy ideig váratott magára: 1933-ban adták át a ligetben az Egészségházat, öt évvel később nyílt meg a Kertvárosi Elemi Iskola és Napközi, kialakítottak egy Leventeotthont a Tókert utcában, valamint ugyancsak számukra

egy sporttelepet a mai Spartacus-pálya helyén. 1945-ben még önálló római katolikus plébánia is létesült az Aradi utcában.

A többi városrésztől való elzártságot tovább erősítette, hogy a Tókertvárosnak a közintézmények szerveződése után sem alakult ki saját központja, nem volt a tervekben legalább egy olyan központi tér, amelyre telepíteni lehetett volna legalább az alapfunkciókat ellátó létesítményeket. A főbb intézmények és szolgáltatások így a területen elszórva találhatóak: a két telephelyen üzemelő általános iskola az Aradi és a Fiumei utcákban van jelen, a körzet egyetlen orvosi rendelője és az óvoda az Ötödik utcában található. Az 1970-es évektől enyhítette a helyzetet a Gróf út északi oldalán kialakult Vajda Péter lakótelep, ahol a lakótömbök közé több kiszolgáló létesítményt is terveztek (pl. áruház, bölcsőde, óvoda, posta), ami által a Tókertváros keleti felének ellátásbeli gondjai megoldásra találtak.

3. ábra: A Tókertváros szabályos utcahálózata napjainkban.



Forrás: Saját szerk., 2007-es várostérkép, VEML PÁPAI FIÓKLEVÉLTÁRA.

3. A tudatos városfejlesztés megjelenése

Az 1930-as évekre befejeződött a dualizmus korát követő iparosodási hullám és merőben más folyamatok kezdtek hatni a magyar településhálózatra. Az első világháború és Trianon következményeképpen átalakult a hazai városhierarchia, a hazai piacok beszűkülésével és a külföldi piacok elvesztésével fontos iparágak tűntek el, ami általános elszegényedéshez vezetett. Az ország megcsonkításának gazdasági és társadalmi hatásai kevésbé érintették tragikusan az új határokon messze belül fekvő városokat, így Pápát is. A Bethleni konszolidáció évei alatt a helyi stabil gyáriparnak köszönhetően nem csökkent a lakásépítési kedv, csupán az 1929-1933-as gazdasági világválság éveit követően történt visszaesés. 1930-ban a két gyárra szakadt textiliparban 885-en dolgoztak, a dohánygyár 819 munkást foglalkoztatott, a háborús üzemi leállítást követően a műtrágyagyár is egyre több embert alkalmazott, ezeken kívül bővült a városi közbiztonsághiból kinövő húskonzervgyár is. A szekunder szektorban dolgozók aránya elsősorban az Erzsébetvárosban és a Tókertvárosban volt jelentős – ők leginkább a gyáriparban dolgoztak, míg a Belvárosban pedig a hagyományos kisiparosok nyitottak műhelyeket.

A város hitéletében is átalakulás történt: 1928-tól Pápa református püspöki székhely lett, majd három évvel később, a lebontott közsínház helyén felépült az új, kéttornyú református templom. Ezekkel a változásokkal a Széchenyi tér (Március 15. tér) a már működő kollégiummal és a teológiai akadémiával regionális szinten a reformátusok központja lett, városi szinten a Fő tér ellenpólusává nőtte ki magát.

1937-ben befejezték a keleti határon a katonai repülőtér felépítését, amely többszöri átalakítások után ma is üzemel. Napjainkban a NATO hasznosítja a C17-es program keretében és a jövőben vegyes reptérre kívánják átalakítani.

A népesség lassan bővült: 1920-tól 1935-ig szinte pontosan háromezer lakossal növekedett Pápa, 22242 főt számlálva (BOGNÁR I. E. 1943.). A megnövekedett lakónépesség nem csak az Erzsébetvárosban és a Tókertvárosban talált otthont magának, hanem kisebb várostömörülések is létrejöttek.

Az északi részen, az Erzsébetvárostól függetlenül kialakult a Bertalan Árpád út (Vaszari út), amely inkább egy városhoz tartozó falunak tűnt ebben az időben, mivel egy földút mentén jött létre és három évtizeden át semmilyen beépítés nem kötötte össze a várossal. A délnyugati területen a Bocsor István utca, a Laki út (Munkás utca), a Sorompó utca (Erkel utca), a Teleki utca és a Verbőczy utca (Szabó Ervin utca) által határolt

rész viszont már sokkal jobban kapcsolódott a város szerkezetébe. A Somlai úttól északra fekvő terület a XIX. században is lakott volt, a két majorságból kinövő városrész összeérése után az Alsóváros ebbe az irányba terjeszkedett tovább. Az út másik oldalán, a temető végében beépült a Verbőczy utca és megjelentek az első házak a Bocsor és a Teleki utcákban is. Az 1920-as, 1930-as években a térképek tanulsága szerint csak néhány kisebb háztömbbel bővültek ezek a területek, amiben minden bizonnyal a nagymértékű tókerti telekkiosztás játszotta a fő szerepet. A harmadik településszéli házcsoport a Földmíves Iskolán túl, a Külső-Veszprémi út keleti oldalán kezdett formálódni a Hantai malomhoz vezető út mentén (BOGNÁR I. E. 1943.). Itt ma is csak az akkori két utca áll, s noha a második világháború után épültek még házak, ennek a területnek mégis a szolgáltató funkciói a meghatározók (autószalonok, benzinkutak, szervizek). Amint az 1942-es várostérkép mutatja, Pápa alaprajza nemcsak elnyújtott volt, hanem létrejöttek az összefüggő városrésztől különálló egységek is, a szűken vett városon belül pedig a növekvő gépjárműforgalom és az ésszerűtlen beépítések miatt sok helyen élehetetlen utcák: tehát nem megfelelő utcahálózat született meg.

3.1. Az 1939-es jegyzőkönyv

Éppen ezért a társadalom igénye egyre nőtt a városszerkezet szabályozására, a városrendezésre. 1937-ben ki is dolgozták a VI. számú törvénycikket az építésügyről és a városrendezésről, amely előírta a települési szintű tervezést, egy városfejlesztési terv elkészítését. A Pápa és Vidéke 1939. április 16-i számában hírt adott arról, hogy helyi szakemberek és a miniszteri bizottság bejárták a várost, tárgyalásuk után jegyzőkönyvbe foglalva városrendezési elképzeléseiket.

A Helyi Építési Szabályzat (HÉSZ) elődjeként beépíthetőség alapján négy csoportra különítették el Pápát, megkülönböztetve zárt sorú földszintes, zárt sorú emeletes, félig zárt sorú földszintes, illetve villaszerű osztályozásokat, továbbá kijelöltek egy egyszobás házakkal beépíteni kívánt tömböt a Kertsor (Kmetty György), a Rohonczy és a Szladik utcák között.

A Svencel-rétre a gabonapiac áthelyezését és egy gabonaközlraktár felépítését tervezték, a vasúton túli területeken a házépítések leállítását igyekeztek végrehajtani, mert itt a később létrejövő ipari üzemek kaptak volna helyet.

A városon áthaladó utak tervezésekor a történeti városképi szempontokat teljes mértékben figyelmen kívül hagyták: a Győri út - Fő utca - Jókai út közlekedési tengely mentén a forgalom áthaladását akadályozó utcásorok levágását kezdeményezték. A Várkastélyhoz tartozó kerítés elbontását, az út nyomvonalának eltolását tűzték ki célul, ami a

polgármester 1945-ben feljegyzett városfejlesztési gondolataiban is megmutatkozik (SULYOK D. 1945.). További fontos útvonalakat is áthelyeztek volna: a nyugat felé kivezető Somlai utat az alsóvárosi temető átvágásával a Csóka utca (Budai utca) meghosszabbított vonalában képzeltek el, a Celli út forgalmát egyenesen a Fő térre irányították volna, ami miatt a történelmi Belváros súlyos károknak lehetett volna kitéve. Szerencsére ezek közül egyik ötlet sem valósult meg, mint ahogy a Belváros elkerülésére tervezett sugárút sem, ami a Celli útból kiindulva a Kard utcán és a közlék kiszélesítésén keresztül a Batthyány utcába vezetne volna a forgalmat. Ezt a javaslatot Bognár Imre Ede is hevesen támadja monográfiájában: hangsúlyozza, hogy az amúgyis zsúfolt Belváros közepére koncentrálná ez a sugárút a forgalmat, ráadásul néhány utcával odébb készen áll a tehermentesítő útvonal a Batthyány-Korona-Vásár utcák révén. Bognár a kelet-nyugati közlekedési tengely kialakítását viszont már elfogadhatónak találja: eszerint a Kolozsvári-Tókert-Deák-Major-Zárda utcák mentén hoztak volna létre egy, a Fő utcát keresztező útvonalat, valamint a Sorompó (Erkel Ferenc) utcáig meghosszabbították volna a Zárda utcát. E terv segítségével próbálták orvosolni az észak-dél irányban elnyújtott városalaprajzot (BOGNÁR I. E. 1943.). Az elképzelés máig sem valósult meg, mivel a Deák és a Major utcák egyirányúak, ezért a Zárda utcáról a Tókertvárosba irányuló forgalom a Gyurátz Ferenc utcát használja.

A jegyzőkönyv tartalmazta még a csatornahálózat kiépítését, a közterületek fásítását, újabb zöldterületek kialakítását, új intézmények létesítését és néhány jelenlegi bővítését is (PÁPA ÉS VIDÉKE 1939.).

Összességében ez a dokumentum nem sok ésszerű ötletet kínált a városfejlesztéshez, pozitív tényező viszont, hogy legalább vitaalapul szolgált a helyi településfejlesztést illetően, amihez hasonló korábban sosem történt. A hasznos ötletek egy részét a következő dokumentumok készítői átvették, ezek a tervek a pénzügyi lehetőségek elemzésekor újra és újra megfontolásra kerültek és némelyik közülük, ha nem is ugyanolyan formában, de megvalósult.

4. ábra: Az 1939-ben tervezett útvonalak elhelyezkedése

4. A második világháborút követő koalíciós időszak városfejlesztése

A második világháború után gyökeresen átalakult az élet hazánkban, a lakosságnak olyan újszerű problémákkal kellett szembenézni, mint az áruhiány. Az épületállomány vagy megsemmisült, vagy megrongálódott a bombázások alatt: a legnagyobb pusztítás a főbb közlekedési útvonalakat és a hadiüzemeket érte. A mezőgazdaság és az ipar lassan tudott helyreállni: nagy veszteség érte az állatállományt, a földek parlagon heverték, a gyárak az elhurcolt termelőeszközök nélkül működésképtelenné (felvevőpiac hiányában maga a termelés is nehézkes volt).

Pápa 1945-re frontváros lett, menekültek és sebesültek ezrei találtak menedéket maguknak. A köz- és magánépületekben egyaránt súlyos károk keletkeztek: 81 rombadőlt, 91 súlyosan, néhány száz könnyebben sérült; a katonai repülőtér és a Műtrágyagyár épületeinek többsége megsemmisült, továbbá a laktanyában is keletkeztek károk.

A népességszámot tekintve óriási veszteség következett be, a háború végére az állandó lakosok létszáma több mint nyolcezer fővel csökkent! Jelentős szerepet játszott ebben a város nagyarányú zsidóságának (1941-ben a lakosság 12%-a) elhurcolása és elpusztítása, a hadifoglyok visszatérésével is csak egy évtizeddel később emelkedett a lakosságszám a háborút megelőző szintre (BOGNÁR I. E. 1943., ORBÁN S. 1994.).

5. ábra: A népesség számának változása Pápán a 20. században

4.1. Sulyok Dezső 1945-ben elkészített városfejlesztési terve

Sulyok Dezső 1929-től a pápai képviselőtestület tagja, a második világháború zavaros időszakában városunk polgármestere és országgyűlési képviselő. A Független Kisgazdapárt elkötelezett tagjaként bírálta a szélsőjobb és a baloldal munkáját egyaránt, ezért is látott benne minden párt ellenfelet. Pápán végzett fejlesztői célú munkássága kiállta az idő próbáját, megbecsülését jelzi, hogy az egykori polgármesterek közül kizárólag neki emeltek szobrot, amely közvetlenül a polgármesteri hivatal épülete mellett kapott helyet.

1945-ben megírt városfejlesztési terve az első összefoglaló jellegű, helyi dokumentum. Megalkotását a század elején rögzített elképzelések segítették – az 1910-es és az 1922-es várostérképen jelölt elképzeléseket ő is átvette, illetve az 1939-es gondolatokból is hasznosított néhányat. Rendkívül precíz munkája során fontos újdonságokat vezetett be a tervezés területén: azokat a meglévő jogszabályi háttérhez kötötte, a városszerkezet

szabályozásához felvásárlásra ítélt telkek helyrajzi számát pontosan rögzítette, helyszínleírásait a történészek is kiválóan tudják hasznosítani.

Kéziratában nem különül el élesen egymástól a városfejlesztés és a városrendezés. Elsőként, az ún. „Rendelkező részben” egymás mellett szerepel a meglévő utcák rendezése, az újonnan létesítendő utak megnevezése, a városi közintézmények áthelyezése, a város terjeszkedési irányának kijelölése és az ezekhez kapcsolódó pénzügyi feltételek megteremtése. A dokumentum második felében e szempontok indoklására kerül sor.

A következőkben az egyes szempontokat a megvalósítandó célok szerint fogom bemutatni.

Új utcák nyitására az eddig is tervezésben lévő helyszíneket tárgyalja újra a polgármester. A városképet tekintve a legnagyobb változást az Anna tér átalakítása jelentette volna, itt egy új utcát terveztek nyitni a templom hossztengelyében, ami a Jókai út és az Alsóváros közvetlenebb kapcsolatához járult volna hozzá. A létrejövő utcában a közigazgatást ellátó intézmények kaptak volna helyet, a már működő irgalmas rendi kórház nyomvonalba eső melléképületeit pedig a város saját költségén építtette volna újjá. Szintén az Alsóváros elszigeteltségének mérséklésére szorgalmazta a Sárkány utca meghosszabbítását a Jókai útig, továbbá a Somlai út forgalmának átvezetését erre a széles, új utcára, amelyet két oldalról is park övez. Ez az ötlet szembemegy az 1939-es tervekkel, mert egyáltalán nem gondolkodik a Gyimóti és Somlai utak összeköttetésén, amely a forgalomszervezés szempontjából nem túl szerencsés. Végül egyik terv sem valósult meg, a Sárkány utca kinyitására is csak a 2000-es évek közepén került sor.

A tervezett, új utcákon kívül szó esik a meglévők rendezéséről is. A legnagyobb hangsúly itt is a főútvonal forgalmának gyorsításán, a „belógó” sarkok levágásán van. Ennek tekintetében a Deák Ferenc utca és a Jókai út sarkán álló Leszámítoló Bank épületének kisajátítását és felszámolását tervezték, a fennmaradó helyen pedig egy városi üzletház felépítése került szóba. Az Antal Géza tér (Böröczky domb) kibővítéshez kapcsolódik az előbbivel szemben, szigetszerűen álló telek megszüntetése, amelyen egy rossz állapotú ház állt. Az 1950-es, 1960-as években építettek ide az eredeti tervekhez hasonlóan a Fő utca vonalába illeszkedő kétemeletes házakat. A tárgyalt térből kelet felé ágazó Tókert utcában is átalakításokat helyezett kilátásba a polgármester. Az utca déli oldalán hosszan elnyúló, elhagyatott Adamovics-ház akadályozta a Jókai útról lehajtó forgalmat, a telek elnyúlt egészen a Gömbös Gyula (Dózsa György út) utcáig, amivel a Tapolca mentén fekvő terület beépítését gátolta (SULYOK D. 1945.). Sulyok a felvásárolt házhelyet a kiigazítás után

továbbértékesítésre szánta, azonban az városi kézben maradt és 1948-ban az új városvezető elit számára építettek rajta kettő egyemeletes lakóházat (SOMFAI B. 2004.).

A fejlesztési dokumentum tervei között megtaláljuk a város egyes kiemelt területeinek hasznosítására vonatkozó irányokat is. A későbbiekben, a részletes rendezési tervek (RRT-k) összeállításánál figyelembe vették ezeket a leírásokat. A Gróf úttól északra fekvő angolpark még mindig a grófi család kezében volt, akik tulajdonukat körbekerítették és a város polgárainak belépését díjhoz kötötték. A kialakult helyzetben Sulyok Dezső helyesen ismerte fel, hogy a város korszerű működéséhez és organikus fejlődéséhez ezt a területet is fel kell vásárolni a jövőben, abban viszont nem volt igaza, hogy a természetvédelmi és városképi szempontból meghatározó Külső-Várkert egészét házhelyeknek osszák ki. A második világháborút követő földreform aztán segített az uradalom kisajátításában, de végül a drasztikus felparcellázásra nem került sor. A városrész beépítése sokkal kíméletesebben zajlott le: az 1960-as években sportpályákat alakítottak ki a Várkert út mentén, az 1970-es években a peremterületek mentén lakótelep-építésbe fogtak, ami méginkább elzárta a zöldterületet a város elől; az utóbbi évtizedben a zöldterületek megóvásával egy rekreációs városrész kialakítása zajlik itt, míg a Belső-Várkert természetvédelmi területi besorolást kapott. A kapkodó tervezésnek ez esetben útját állta az ésszerűség.

A polgármester további területi besorolásainál érdemes még megemlíteni, hogy az új ipari területet nem a vasúton túl jelölte ki, hanem a pápai major területén – ami nagyjából a szeméttelp és a téglagyár magasságában van. E területtől északra új házhelyek kiosztását tervezte, amivel a már említett Vaszari út házainak a városszerkezetbe kapcsolását érte volna el. A terv megvalósítása szintén az új korszak városi tanácsára maradt, az 1970-es években létre is jöttek a Téglagyári út mentén a Galamb-Páva-Rét-Terv utcák, valamint a Wallner testvérek útja (Rigó utca). További házhelyek kiosztására megjelölte még a Tókertváros déli oldalán fennmaradó Kluge-féle telket és valóban, a háború után az V. kerület terjeszkedése ebbe az irányba folytatódott.

A kiemelt területekhez tartozik az állatvásártér és a gabonapiac áthelyezése a Svencel-rétre, ami már az 1939-es jegyzőkönyvben is szerepelt. A polgármester a rá jellemző részletességgel feltárja a célterület adottságait, illetve javaslatot tesz az addig használt piacterek hasznosítására is. A Tanítóképző mellett fekvő veszprémi úti állatvásárteret szintén felparcellázásra ítélte, mert szerinte az könnyen bekacsolható a város meglévő infrastruktúrahálózatába. Döntését igazolja, hogy az 1960-as években itt indították el az első lakótelep létesítését. A gabonapiac áthelyezése mellett a zsibvásárt is el akarta tüntetni a Nagytemplom mellől, amire a legjobb helyet a Tapolca partjának Gróf út felőli oldalán látta.

Említést tett a hat évvel ezelőtti javaslat kapcsán már tárgyalt kastélykerítés elbontásáról és a Fő út kiegyenesítéséről, de ennél sokkal helyesebb a tér parkosításáról és a barokk műemléképületek megőrzéséről való értekezése (SULYOK D. 1945.).

Megkérdőjelezhető tervei ellenére ez a dokumentum lényeges elemévé vált a 20. század közepi helyi fejlesztéseknek. Értékét az mutatja a legjobban, hogy az államrendszer és a városvezetés átalakulásával együtt az észérveken alapuló elképzeléseket nem hanyagolták el, azokat ugyanúgy felhasználták a szocialista mintájú város kialakításában is.

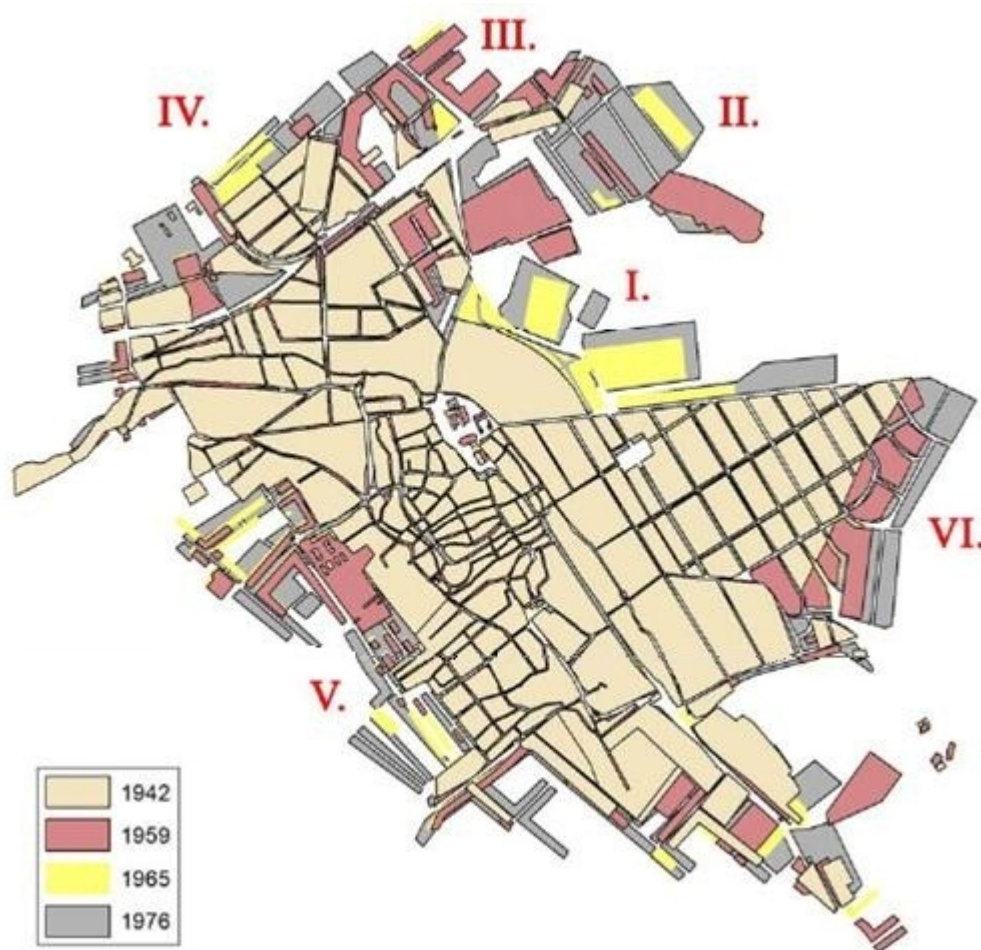
4.2. Lux Kálmán 1949-ben elkészített városfejlesztési terve

1946-tól kezdődően az Építés- és Közmunkaügyi Minisztérium kezelte a lakáshiány leküzdéséhez szükséges építkezések lebonyolítását. Az első pápai terveket és vizsgálatokat központilag készítette el az intézmény, Dr. Lux Kálmán tervei alapján.

Külön műleírás született a város forgalmi hálózatának átalakításáról és javaslatot tettek a helyi területhasználatról, besorolást készítve a város egészére. Tizenhat területet jelöltek ki lakóingatlanok kialakítása céljából a város különböző részein, de a későbbi gyakorlattól eltérően csak városperemi építkezéseket javasoltak. Az, hogy a Belváros érintetlen maradt ilyen szempontból, köszönhető egyrészt a költséges bontásoknak, másrészt magának Lux Kálmánnak, aki 1934-től a Műemlékek Országos Bizottságának vezető építésze volt, ennek tükrében érzékenyebben állhatott hozzá a műemléki területek átalakításához.

A tervezés szerepének felértékelődését, a tervek feltétlen teljesítését mutatja, hogy az 1959-es, az 1965-ös és az 1976-os várostérképek szerint valóban a felvázolt irányokba terjeszkedett a város a következő harminc évben.

6. ábra: Sulyok Dezső és Lux Kálmán tervei alapján megvalósult településfejlődés.



I.: Sportpályák, II.: Téglagyári úti városrész, III.: az egykori Leipnik-telep, IV.: Búzavirág utca környéke, V.: Erkel utca menti területek, VI.: A Tókertváros terjeszkedése.

Forrás: Az 1942-es, az 1959-es, az 1965-ös és az 1976-os várostérképek. JÓKAI MÓR VÁROSI KÖNYVTÁR, PÁPA.

A vasúton túli területek a korábbi célokkal ellentétben nem kerültek kizárólagosan ipari besorolás alá: a Győri út keleti oldalán folytatták tovább a Leipnik-telep beépítését, a korábban tárgyalt, Úrdombra tervezett utcák helyét felülírta az Úrdomb és az Avar utcák kialakítása, a Vasút utcát meghosszabbították és róla leágaztatták a Búzavirág utcát, amely máig a település legészakabbi utcája (VEML 1949B). A város nyugati részében ekkor alakították ki a legszélső utcát Határ utcára keresztelve. Ezen a két utóbbi területen a mai napig nem történt komolyabb építkezés, aminek okát egyrészt a Búzavirág utca elzártságában kereshetjük, másrészt a Határ utca környéke a Szabó Dezső utcában található szennyvíztisztító védőterülete miatt nem terjeszkedhetett tovább. Kertes házak épültek a tervezetnek megfelelően a huszárlaktanyától délre: a Martonfalvay és Toldi utcák a

megváltoztatott nyomvonalú Erkel utcával párhuzamosan épültek, míg mellettük a Szilos (Rozmaring) utca a század elején beépült a Munkás utca futását követte. Az Erkel utca és a Somlai út kereszteződését az 1960-as évek elején áthelyezték a városhatáron belülré és ennek megfelelően az Erkel utca korábbi vonalát az akkor még eddig elnyúló, beépítés nélküli Szövetkezet utca vette át – mígnem az 1970-es években az Erkel utcával párhuzamosan kialakították a Kandó és Bánki utcákat.

Pápa keleti oldalán is folytatódott a kertes házak építése (7. ábra, VI-al jelölt részen): a Tókváros szabályos alaprajzát igyekezett a tervező utcagörbítéssel színesíteni, így a hosszanti Bem (Fiumei) és Tavasz utcák ívszerűen hajlanak. A Sulyok-tervhez hasonlóan kelet felé bővült a Tókváros: öt kisebb utca jött létre, a Schönherz (Tizedik) és Segesvári (Tizenegyedik) utcákat pedig megtoldották. A Tapolca és Bakony ér között elterülő, szórványosan beépült területsávon is jelöltek ki Lux javaslatára utcákat. Így első ütemben, 1960-ig elkészült a Hóvirág és Ibolya utca, majd a Gyimóti úthoz közelebb eső részeken az 1970-es évekre kialakult a Hódoska - Kun Béla (Jácint) - Landler (Kankalin) - Paár (Zsemlér) - Zsoldos utcák házsora is.

Meg kell még említeni, hogy a Devecseri vértanúk útja (Esterházy út) keleti oldalán fekvő tömb teljes beépítését is tervbe vették, kicsit nagyra is sikerült, ugyanis az Ág és Hársfa utcák beépítésével elég magas laksűrűséget értek el a villabeépítésű városrészben. A fennmaradó lakáscélú beépítésre javasolt területeken általában csak elenyésző mennyiségű ház épült fel. Ugyanakkor kiemелendő, hogy a tervezet „külön rendeltetésű területként” megemlíti – de nem veszi városi szabályozás alá – a várostól délre, a Pápakovácsi út mentén létrejött szovjet katonai laktanyatelepet. A titkosítás miatt a rendszerváltás előtti térképek egyáltalán nem jelölik az itt álló épületeket, mint a város északkeleti határában fekvő katonai repülőteret sem, helyüket csak a dűlőutak futása sejteti (VEML 1949B).

A város új forgalmi hálózatának átalakítása a lakóterületek kijelölésével ellentétben nem csak „szűz területeket” érintett volna, hanem a korábban beépített területek jelentős átalakítását vonta volna maga után. Ennek köszönhető, hogy a nagyszabású tervek megvalósítása elmaradt. A tíz éve csak tervekben létező vasúti felüljáró gondolata Lux elképzeléseiben is visszaköszön, annyi különbséggel, hogy ő már részletesen tárgyalja a technikai megvalósítás részleteit. A felüljárót a jelenlegi vasúti átjáró helyén képzei el, amely a Vasvári utat is átvéli, megszüntetve a vasúti pálya előtti kereszteződést. A Belvárost elkerülő főút mellé nagyszabású tereket is kilátásba helyezett a tervező: a Bajcsi-Zs. és Kolozsvári utca sarkán, valamint a Teveli úti csomópontban kaptak volna helyet ezek. A Belváros további forgalom alóli tehermentesítése érdekében kivonta volna a kelet-nyugati

forgalomból a Korvin utcát és a Török Bálint utca felé terelte volna el a gépjárműveket. A forgalmi hálózat fejlesztésére kiemelt gyűjtőutakat jelölt ki: ilyen szerepet kapott volna a Bajcsy-Zs. (Gróf) út, amelyen jelenleg is bonyolódik a Gyimóti és a Győri út közötti teherforgalom; illetve az Aba Sámuel (Tókert) és Kolozsvári utcák, valamint a Teveli útból kiinduló Öreghegyi út, amely ebben az időben és nagyjából még ötven évig burkolatlan, bevágásban haladó dűlőút volt (VEML 1949A).

A forgalom átalakítására vonatkozó elképzelések sosem nyertek megvalósítást, de azért figyelemre méltó, hogy a Belváros tehermentesítését – amely napjainkban nyer megvalósítást - a korábbi tervekkel ellentétben keletről kívánta megoldani a tervező, így ötletet adott a későbbi tervezésben a város keleti oldalát használó forgalom irányításához.

5. Az államszocializmus időszakának városfejlesztése

A szocialista területfejlesztési politika hagyományos polgárvárosként megbélyegezte Pápát, amely nem illeszkedett bele a Veszprém megyébe, illetve az egész Közép-Dunántúlon formálódó nehézipari tengelybe. A település a megye második legnagyobb városa volt a népességszámot figyelembe véve, mégis az összefonódó település- és iparfejlesztés szempontjából egyre csekélyebb szerep jutott neki a városhierarchiában. A megye központi elhelyezkedésű (Veszprém), nyersanyagban (barnakőszén, bauxit) gazdag települései (Ajka és Várpalota) kapták meg a fejlesztési pénzek nagy részét, amelyek segítségével új üzemeket létesíthettek, a meglévőeket bővíthették, a hozzájuk kapcsolódó lakóterületeket és intézményeket kiépíthették. Látványos népességyarapodást produkáltak, ami többek között annak volt köszönhető, hogy a minőségi lakóhelyek és a jobb megélhetést biztosító nehézipari munkahelyek a falvakon kívül a környékbeli városok (így Pápa) lakosságából is szívtak el embereket (IVÁN L. 1994.). A Veszprémmel küzdött „versenyben” az 1971-es Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció elfogadását követően maradt alul végleg a város, mert míg a kiemelt központok gyorsított fejlesztésben részesültek, addig a kisebb jelentőségűeket korlátozták.

Pápa fejlődése a gazdaság erősödésén volt nyomon követhető: noha jelentős ipartelepítés nem történt, a meglévő könnyűipari üzemek (a húskombinát és az összevont textilgyár) mégis kibővített létszámmal és folyamatos modernizáció mellett tudtak dolgozni, valamint a fővárosból letelepített háztartási gépgyártás is fejlődésen ment keresztül. A

korszerűen felújított katonai repülőtér következményeképpen magyar és szovjet csapatok tartózkodtak itt, előbbieknek az állam épített lakóházakat, utóbbiaknak a Pápakovácsi úttól északra eső területeken építettek tábort, később laktanyát.

5.1. Pápa funkcionális felosztása

A beépítés és a munkahelyek térbeli elhelyezkedése segítségével megállapíthatók és elkülöníthetők a városok funkcionális övezetei, kirajzolódik a városszerkezet. Pápa hazai viszonylatban középváros, azaz nem olyan nagy lélekszámú és kevés jelentős központi (regionális) funkcióval rendelkezik, ezért a nagyvárosokhoz képest nem fordul elő minden funkcionális övezet. Így hiányzik az oktatási, egészségügyi és az új típusú bevásárló-szolgáltató övezet. A városban hét egymástól jól elkülönülő funkcionális öv található, melyek közül három lakófunkciójú, négy pedig más, munkahelyi és egyéb központi szerepkörű.

Minden városban az egyik legfontosabb, s a városra jellemző a városmag, amely gyakran a települések karakterét is megadja. Pápán a városmag a település nagyságához képest jelentős, hosszan elnyúlik a fő utca mentén, de kiterjed a Török Bálint, Vásár, Korona és a Gyurácz Ferenc utcák által határolt térségre is. Itt a beépítés többszintes és/vagy földszintes zárt, itt található az államigazgatási, kulturális, művelődési intézmények zöme csakúgy, mint a szaküzletek és a lakossági szolgáltatások jelentős része. A városmagot körbefogja, és nagy területre terjed ki a belső lakóöv, amely nevéből fakadóan elsősorban lakóhely szerepkörű, de találunk itt elszórtan néhány kisebb, főleg szolgáltató jellegű üzlet és intézmény is. A belső lakóövből főleg zárt és félig zárt földszintes beépítés jellemző. Szerepkörüket tekintve szintén lakóterületek a tömbös beépítésű lakótelepek is, ahol a helyi lakosság ellátására elszórtan találhatók kisebb kereskedelmi, szolgáltató egységek, csakúgy, mint alapfokú oktatási és egészségügyi intézmények is. Végül a lakóterülethez soroljuk a zömmel családi házas, esetenként sorházas beépítésű külső lakóövet. Ez a terület nagy kiterjedésű, egyrészt a várostesten belül, annak a külső részein, másrészt a csatolt, egykori önálló falvakban találjuk. Munkahelyek, vagy kereskedelmi, szolgáltató egységek csak ritkán fordulnak elő ebben az övezetben.

7. ábra: Pápa funkcionális felosztása

Markánsan elkülönül Pápán az ipari öv, amely jelentős területet foglal el. Ritkán keveredik lakóterülettel, csak néhány esetben, a vasútvonaltól északra eső részeken. A déli ipari terület, amely a Pápai Ipari Park környékén van, sokkal homogénebb szerepkörű, de itt a klasszikus termelő üzemek mellett már előfordulnak az új típusú bevásárló és szolgáltató egységek is egyaránt. Mélyen beékelődött a várostestbe Pápán, a város tüdejének számító üdülő és rekreációs öv, amely egyaránt jelent kikapcsolódást, szórakozást és felüdülést a helybélieknek és másoknak egyaránt. Végül igen kis területen ugyan, de meg kell különböztetni az egyéb funkciójú városterületet, amely itt csak a temetőket jelenti.

5.2. Az 1953-as városfejlesztési program

Váratlan eseményként hatott, hogy 1953-ban maga a Városi Tanács készített egy programot, amely felhasználva az előző két évtized tapasztalatait egy mindenre kiterjedő, alapos fejlesztési dokumentuma lett Pápának.

Elemzi a helyi természetföldrajzi adottságokat és azzal szoros összefüggésben a gazdasági tényezőket külön ágazatok szerinti lebontásban. Az iparfejlesztésre különösen nagy hangsúlyt fektetnek a munkában, a program fele a gyárak elhelyezéséről, bővítéséről szól. A területhasználat szinte pontosan megfelel a Lux-féle műleírásnak, néhány helyen kiegészítve azt. Kiemeli például, hogy a várostól északra elhelyezkedő iparterület az uralkodó szélirány miatt a lakosság szempontjából nem túl szerencsés, de a gyárak vasúti forgalma és vízellátása miatt „áthelyezésük nem kivitelezhető”: rendkívül fontos lépés, hogy beleszöttek a városlakók érdekeit is a fejlesztésbe. Utcarendezésekről kevés szó esik a tervben, a Munkás utca kinyitását tervezték a Széchenyi utcára, valamint a Mohács utcát vezették volna ki a Torma (Somlai) útra. A közlekedési hálózat fejlesztésének ötleteit is egy az egyben Luxtól vették át, csupán a burkolandó utak felsorolásával bővítették ki elképzeléseiket. Távlati tervek fogalmazódtak meg a közszolgáltatások javítására, ezen belül új szociális ellátási, egészségügyi és oktatási intézményeket terveztek a város különböző pontjaira. Itt vetődött fel először egy termálfürdő megépítésének gondolata. Üdvözlendő intézkedéseket hoztak a beépítések terén: a VÁTI és a MUMOK (Múzeumok és Műemlékek Országos Bizottsága) javaslata alapján műemléki védelem alá vonták a Belváros néhány utcáját. Ezt a javaslatot úgy alkották meg, hogy a történelmi belváros nyugati oldalának egyetlen háza sem került védettség alá, sőt, komoly átalakításokat terveztek ezen a területen (VEML 1953).

A területhasználatot tárgyaló részben is tettek utalásokat arra, hogy a Bástya - Csokonai (Major) – Korvin - Kossuth utcák között fekvő területen jóval sűrűbb a beépítés. Itt

voltak megtalálhatók főként a Bástya utcához közel eső részeken a város legrégebbi és szerkezetileg teljesen elhasználódott épületei, és ahogy a tanulmány fogalmaz: „Helyreállításuk és javításuk súlyos egészségügyi hiányaiknál fogva gazdaságtalan és felesleges volna” (VEML 1953). Tény, hogy az említett városrész ebben az időben Pápa legelmaradottabb, komfort nélküli, lelakott házait foglalta magába. A második világháború legsötétebb éveiben ennek a területnek a lezárásával alakították ki a helyi zsidó közösség gettóját, a háború elmúltával pedig a helyi tanács osztotta ki az elkobzott lakásokat a nincsteleneknek (IVÁN L. 1994.). Így nem csoda, hogy az 1950-es évek elejére tragikus állapotba jutottak ezek az utcák, a korabeli primitív városrekonstrukciós tervezés a teljes újjáépítést tartotta csak helyénvalónak. Az Eötvös és Rákóczi utcák eltüntetésével, beleértve a zsinagóga épületét is, a Petőfitől a Major utcáig egy új alapokon nyugvó, modern városközpont tervét vázolták fel: itt kaptak volna helyet irodaházak, a járási színház, üzletházak, a városi pártház, a zeneiskola. Az új intézmények egy zöldterülettel tagolt központi tér körül csoportosultak volna. A további területek „szanálásának” irányzásait az épületek arányának megfelelően adták meg. Ezek szerint a házak több mint fele szorult bontásra a Beloianisz (Celli) – Korvin - Szelestey utcákon belül, a Batthyány és Garbai (Korona) utcától nyugatra eső területen ez az érték már 60% volt! A városkép szempontjából teljesen mértékben megfontolatlan terv csak a lakáshiány megoldásával kapcsolatban tartalmaz racionális elképzeléseket. Eszerint a népesség gyarapodása és a területek szanálása esetén 1970-ig 2226 új lakást kellene felépíteni. (Az 1959-es tervezet már 3000 új, állami lakásról beszél.) (VEML 1962). A legfontosabb viszont: a tanács kikötötte, hogy a Belváros leromlott épületeinek eltüntetése csak abban az esetben kezdhető meg, ha legalább 200 új váltó lakás elkészült. Ez lehetett az a pont a tervben, amely a pénzeszközök korlátozottságánál fogva megghiúsította az esztelen rombolást: a Veszprém Megyei Tanács 1954-ben értesítette a városvezetést, hogy az adott évben „lakásépítés nem lesz” (ORBÁN S. 1994.). Ezekkel az eseményekkel is összefüggésbe hozható, hogy Pápa belvárosát ma nem a szabadon álló sáv- és tömbházak látványa határozza meg.

Új, többszintes beépítés csak fokozatosan ment végbe az egykori várfal helyén épült rossz állapotú házak cseréjével. Ilyen egyszerű homlokzatú épület áll a Deák Ferenc utca sarkán és vele szemben, a várfal folytatásában épült két szocreál stílusú, kétemeletes lakóház az Árok és Major utcák között (VEML 1953). 1951-1952-ben készült el a Bástya – Batsányi – Korona - Korvin utcák által határolt területen három darab háromszintes lakóépület, amelyek 120 lakást foglaltak magukba (GERŐ L. – SEDLMAYR J. 1959.). Ezeket a Budapestről központilag letelepített háztartási gépgyár szakembergárdájának részére emelték fel a gettó

szegényes házainak elbontásával nyert területen. Az Elekthermax-lakótelepként emlegetett házcsoport az ötvenes évek jellegzetes telepszerű építkezései szerint formálódott: a minimális homlokzati elemekkel díszített házak egy tágas területet fogtak közre, melynek igényesen kialakított zöldterületét kerítésekkel vették körül (KÖRNER ZS. – NAGY M. 2006.; ORBÁN S. 1994.). Napjainkra oldódott a tömb zártsága, de lakossága (többségében nyugdíjasok) miatt még mindig elkülönül a városrész többi utcájától. A várfallal kapcsolatosan megemlítendő még, hogy a Városmajor helyén az 1950-es években kialakították a tűzoltólaktanyát, a Vásár (SULYOK D.) téren pedig felépítettek néhány új, többszintes lakóépületet. A tervezetnek számos olyan épülete van, amely ma is rontja a Belváros összképét: ilyen a Várkastély tőszomszédságában álló, 1964-ben elkészült kétemeletes Járási Pártház vagy az alumíniumhomlokzattal és széles üvegfelületekkel kialakított Kossuth utcai egykori ÁFÉSZ Áruház és a Deák Ferenc utcai Petőfi mozi (VEML 1964).

A városfejlesztési program a Belvároson kívül megemlít további beépítésre szánt területeket, ezek mindig ipari létesítmények vagy közintézmények számára lettek kijelölve – az állami és magán lakásépítések céljára helyben hagyták a Lux Kálmán-féle tervet. Noha lakóingatlanok építésére nem tartották alkalmasnak a Külső-Várkertet a magas talajvízszint miatt, mégis több közintézményt terveztek ide: egy 10 tantermes általános iskola, két, 600 fős diákotthon, valamint egy úttörőszékház alkotta az új oktatásügyi elképzeléseket, valamint a kórház kapacitásbővítését is itt képzelték el. Sportcélokra egy 6000 fő befogadására alkalmas footballstadiont és egy 1000 fős kapacitású sportcsarnokot terveztek (VEML 1953). A sportpályák hamarosan fel is épültek, azonban befogadóképességük elmaradt a tervezettnél. Az újonnan létrejövő Várkert út mentén előbb az Elekthermax Vasas sporttelepe készült el, majd az 1960-as évek elején a Textiles klub is átköltözött a Köztársaság (Erzsébet) ligeti stadionból a Gróf úton felépített sorházak mögé. A honvédség is kialakított egy lőteret a két pálya között. Ezután, az 1990-es évek elejéig nem zajlottak további fejlesztések a Várkert külső részén (VEML 1953).

A településfejlesztéshez kapcsolódóan az iparfejlesztés kitüntetett szerepet kapott az 1953-as fejlesztési tervben. A város ipari helyzetének leírásában felsorolták a gyárakat külön-külön, a nagyobb egységek esetében a környezeti ártalmakat (bűz, égéstermék, zaj) is megemlítették. A lakóházak közé ékelődött káros üzemeket különböző kategóriákba sorolták. Eszerint hosszútávon kitelepítendőnek ítélték a Pápai Húsipari Vállalatot (egy központi döntés hatására egy évtizeddel később mégis helyben növelték az üzemméretet), helyben fejleszthető maradt az 1952-ben, az OTH (Országos Tervhivatal) döntésére betelepített Elekthermax, a Dunántúli és a Pápai Textilgyár, valamint a városszerkezetbe ékelődő egyéb

kisebb üzemek (sajtgyár, téglagyár). A Pápai Textilgyár esetében a hosszú távú bővítést (30-40 év távlatában) a Köztársaság ligetig képzelték el az Arany és Hunyadi utcák felszámolásával. Hasonló nagy volumenű beruházásoknak adtak volna helyet az Elekthermax esetében is, amelynek kettős számú üzemrészét az Eszterházy út szemközti telkére tervezték, a két rész zavartalan összeköttetésére aluljáróval keresztezték volna a gyárat. Az Elekthermax végül az addig katonai raktárként funkcionáló Mútrágyagyár telkét vette birtokba, az elektromos gépgyártást már abban a részlegben kezdte meg. (VEML 1953; ORBÁN S. 1994.).

A monumentális tervek továbbra sem értek véget, állami támogatással tovább bővítették volna a város könnyűiparát, mint a cipőgyártást, a műszergyártást és a textilgépek gyártását. A környék mezőgazdaságára alapozva konzervgyárak és egy szeszfőzde létrehozását vették tervbe. Ezek közül az ártalmasabbak a Sulyok Dezső által is kijelölt Pápai-majorban kaptak volna helyet, a többinek a vasúttól északra található területeket találták megfelelőnek. Az elképzelések nem születtek meg, azonban a város lehetőségeihez mérten arányos beruházások készültek. 1954-ben 200 vagon befogadóképességű gabonaraktárt adtak át a Győri úton, 1964-ben pedig megkezdte működését a Külső-Veszprémi úti kenyérgyár (VEML 1953; VEML 1964).

6. A lassú fejlődés és lemaradás évtizedei