

SZAKDOLGOZAT

Prokaj Fatime

2024



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

Budai Campus

Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet

Tájrendező- és kertépítő mérnök alapképzési szak

**Az ipari fejlődés hatása a város kialakulására, Dunaújváros
példáján vizsgálva**

Belső konzulens: Szövényi Anna Andrea
tanszékvezető,
egyetemi docens

**Belső konzulens
intézete/tanszéke:** Településépítészeti és
Települési Zöldinfrastruktúra
Tanszék

Külső konzulens: Takács Eszter
okl. építészmérnök
vezető tervező

Készítette: Prokaj Fatime

Budapest

2024

Tartalomjegyzék:

Bevezetés	2
Átfogó vizsgálatok:	
1. Dunaújváros elhelyezkedése és földrajzi adottságai	3
2. A népesség alakulása az elmúlt évszázadban	4
3. A város szerkezete, a Településszerkezeti terv és a Fejér Vármegyei Területrendezési Terv elemzése	6
4. Dunaújváros történetének rövid ismertetése	10
Részletes vizsgálatok:	
5. 50'-60' évek, a szocreál város és a Vasmű	13
6. 70' évek, a hegytetős városrészei és a Vasmű fejlődése	19
7. 80' évek, a kitelepedések kora	24
8. 90' évek, a privatizáció kezdete	28
9. Összefüggések elemzése	31
10. Javaslattétel	34
Összefoglalás	40
Képtár	41
Források	45
Ábra jegyzék	47

Bevezetés

A szakdolgozatom témája az ipari fejlődés városépítészeti hatásait vizsgálja Dunaújváros példáján keresztül. A szovjet modell alapján megvalósuló iparosítás nemcsak a gazdaságot, hanem a városok szerkezetét és arculatát is átalakította. Hat területen idézett elő jelentős változást, melyek maga az urbanizáció fellendülése, lakótelepek építése, közlekedési infrastruktúra változása, szociális- és közszolgáltatások előtérbe kerülése, térszerkezeti változások, valamint új kulturális hatások/hagyományok kialakulása.

A dolgozatban 4 időintervallumban fogom megvizsgálni, hogy hogyan és milyen ütemben fejlődött együtt a város és az ipar, illetve a szakdolgozat végén kicsit kitérek majd a fentebb említett szempontokra, hogy megjelentek-e Dunaújvárosban, és ha igen akkor pedig milyen formában/mennyiségben. Az elemzés első felében az általános adatokat vizsgáltam meg, például földrajzi adottságok, népesség változás, rövid történeti áttekintés, valamint a város szerkezetét, a Település szerkezeti tervet és a Vármegyei területrendezési tervet is belefoglaltam ebbe a részbe. A vizsgálat alanya pedig Dunaújváros lett, mivel itt épült az első nagy Vaskohászati gyár a 20.században, ezzel együtt pedig az első új iparvárosok egyike lett. A város és maga az ipar is, a kommunizmus alatt folyamatosan bővült és fejlődött minden évtizedben, így jól meg tudja mutatni minden kor sajátosságát.

A II. világháború végén, Magyarország a vesztesek oldalán tudhatta magát. A Szovjet Unió fennhatása alá került a kis ország, mely gyökeres változásokat hozott magával. Miután kommunista vezetők kerültek a vezetés élére, az új kormány célul tűzte ki, hogy Magyarország az „Acél, a vas és a gyárak országa” legyen, ehhez azonban nagy változásoknak kellett bekövetkeznie iparilag, az eddig inkább mezőgazdaságáról ismert országnak.

Az első nagy gyárt az Első 5 éves tervbe foglalták bele, melyben helyszínéül meg is jelölték, az akkor még Dunapenteleként ismert, Dunaújvárost. Azonban a gyárba munkások kellettek, a munkásoknak pedig otthon, melyet az itt lévő kis falucska nem tudott biztosítani, így a kohóval szinte majdnem egy időben, a város is elkezdett épülni.

1. Dunaújváros elhelyezkedése és földrajzi adottságai

Dunaújváros helyileg Fejér vármegye délkeleti határán található (1.ábra), a Mezőség kistájon. Budapesttől körülbelül 67 km-re, Székesfehérvártól pedig 50 km-re van. Dunaújváros járáshoz tartozik és 1990 óta saját maga is megyei jogú város (*DUNAÚJVÁROS HELYI ÖNKORMÁNYZATA*).



1.ábra: Saját ábra – A város elhelyezkedése

Földrajzi adottságait tekintve a Pentele-i löszplató magaspartján helyezkedik el, valamint az abba megvágódott mellékvölgyben. A talajának a fő összetevői a különböző korokból származó lösz típusok, szám szerint 15-19 féle. Az eltérő löszrétegek egymásra épültek körülbelül egy 50 méteres magasságban a Duna felett, ezzel létre hozva Dunaújváros magaspartját. Ezt a jelenséget löszösszletnek nevezzük. Az első 20 méternyi rétegben főként homokos és típusos (nagy részben mésszel cementált homoklisztszemcsékből álló) löszrétegek találhatók. A löszkötegek mellett a hordalékkúpsíkságok is jelentősnek számítanak. (ACZÉL 2000) A löszből már adódtak kisebb csúszamlási problémák párszor, azonban az első nagyobb 1964 február 29-én történt, amikor körülbelül 7 millió köbméter csúszott meg, majd március 8-án még 4,5 millió. Szerencsére senki nem halt meg, illetve fontosabb üzemeknek sem esett baja. Földtannal és építkezéssel foglalkozó szakemberek megállapították, hogy a szakadóparti részen a vastag löszbe beszivárgott víz eliszaposította az agyagréteg fölötti talajt, mely azzal a veszéllyel jár, hogy előbb-utóbb tovább fog csúszni, omlani a felső partszakasz. Több lehetőség is felmerült a probléma megoldására, azonban a terület nagysága miatt csak az jöhetett szóba, hogy a partot lejtősitik, fásítják és az alján összegyűlt rétegvizet elvezetik. Így született meg a terve a város



2.ábra: Dunaújváros jellegzetes partszakasza

egyik jellegzetes karakterének (2.ábra). A munkálatok 1964-ben kezdődtek el, és csak 1985-ben fejeződött be. A parton egyébként egy biztonsági határvonal húzódik végig, amely nem engedi ott az építkezést, ezért is van, hogy haláleset nem történt '64-ben. (INT-01)

Dunaújváros és környéke (ebbe beletartozik, Rácalmás, Baracs, Mezőfalva, illetve Nagyvenyim is) tagoltabb halomvidékekre és síkságokra különíthető el. A magaspart a halomvidék egyik jellegzetes része. A város eróziós-deráziós völgyeire jellemző, az egyenletes lejtősödés, illetve a ritkább löszpusztulási formakincs.

A város mezőgazdasági területeinek fő részein kiváló minőségű mezőszégi talajtípusok találhatóak. Például típusos mészlepedékes csernozjom vagy az alföldi mészlepedékes csernozjom. „A jó vízgazdálkodású, mészlepedékes csernozjom talajok magas humusztartalmúak, vastag, 1 méter körüli termőrétegük van, ezek következtében igen kedvezőek a szántóföldi művelés számára.” (ACZÉL 2000 12. o.)

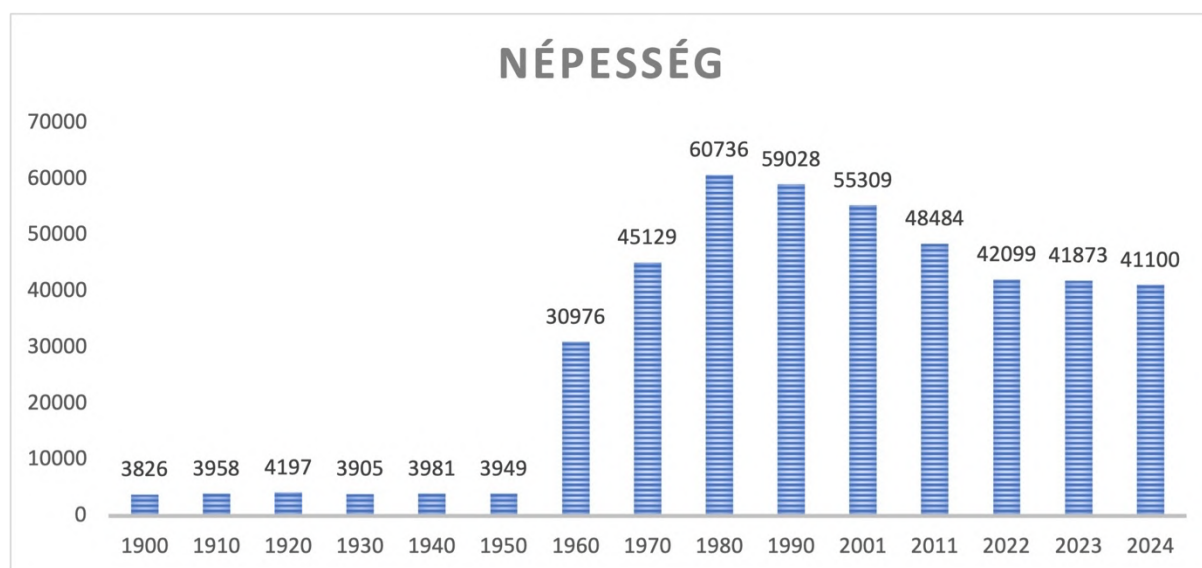
A város természetes növénytakarója elsősorban erdős sztyeppből állt, ehhez jött hozzá a zárt erdő kisebb részben. Ma már ezeknek az erdőknek csak a töredékük található meg.

A legfontosabb vízrajzi eleme a Duna, ami a város keleti oldalán körülbelül egy 10 kilométeres szakaszban húzódik a város mentén. A város térségében levő vízfolyások is mind a Duna felé tartanak, például: Északi-övcSATORNA, Nagyvenyim-Baracsi-ér, Nagykarácsonyi-ér, Kertkanális, Dunatömlőcsatorna stb... A talajvizek a jóval a felszín alatt találhatóak Dunaújváros területén. A vékonyabb lösztakarójú helyeken 2-3 méter mélyen, azonban a magaspartnál 25-35 méter mélyen húzódnak a talajvizek. A város Duna menti szakasza Natura2000 terület. (ACZÉL 2000)

2. A népesség alakulása az elmúlt évszázadban

A népesség változást a 20.században és a 21.század elején vizsgáltam meg, mivel ez a releváns a szakdolgozatom szempontjából. (INT-02) Az ábra (3.ábra) jól szemlélteti, hogy a XX. század első felében nem volt jelentős népmozgás. 1920-tól figyelhető meg egy kis csökkenés a lakosok számát illetően egészen 1950-ig. Innen azonban ez majdnem a tízszeresére ugrik a lakosság száma, 30 976 főre, 1960-ra. Ekkora készültek el nagyjából az első beépítési tervekkel és a kohó első üzemeivel. A következő pár évtizedben folyamatos népességnövekedés figyelhető meg, ahogy bővült az ipar és a város. 1970-re 14 153 fővel nőtt a lakosság száma, így téve összesen 45 129 főssé a várost, 1980-ra szinte majdnem ugyanannyi fővel növekedett

a város, így 1950-hez képest már majdnem hússzorosára nőtt a népesség Dunaújvárosban. 1980 után azonban a létszám folyamatos csökkenésnek indult meg a városban.



3.ábra: Népesség változása az elmúlt évszázadban (saját ábra)

Ennek több oka is lehet, például, hogy '90-ben történt meg a Vasmű privatizációja, az lakásokra való igény általánosságban csökkent, emellett pedig felnőtt az a generáció, akik főiskolára/egyetemre mennének, így ők is nagyobb számban mentek el a városból. egy másik ok az elvándorlásra, hogy a környező falvakba költöztek ki inkább az emberek, például: Rácalmás, Baracs, Mezőfalva és Nagyvenyim; hiszen itt akkor még olcsóbban lehetett telekhez jutni, mint a város kertvárosias területein. Ezek a települések mind körülbelül 20 percre helyezkednek el a várostól, így a napi ingázás sem megterhelő, valamint a tömegközlekedés is jól működik mindegyik település irányába. A kedvező árak mellet az is közrejátszott, hogy az emberek megunták a városi életet és egy privátabb és tágasabb környezetre vágytak. 2000 után pedig az elvándorlások megindítója a nagyobb elbocsájtások voltak a Dunai Vasműben, mely a privatizációk idejében, valamint a gazdasági válság alatt is megtörtént, kisebb-nagyobb tömegekben küldték el az embereket. Mivel egypólusú a város gazdasága, nem tudtak nagyon máshol munkát találni az elbocsájtott emberek, így nem volt más választásuk, mint a költözés. Munkahely hiányában az is közrejátszik, hogy a legtöbb gyárban inkább a vendégmunkásokat kezdték el alkalmazni, bár ez inkább már 2010 utáni probléma. Még egy fontos indok pedig, hogy az újak számító egyéni kisiparosok, illetve kisvállalkozók, boltosok egyszerűen nem tudnak megmaradni és megtelepülni a városban, ami azt generálja, hogy máshova költöztetik el vállalkozásukat.

3. A város szerkezete, a Településszerkezeti terv és a Fejér Vármegyei Területrendezési Terv elemzése

Dunaújváros kiváló helyen van közlekedési szempontból tekintve. Keleti oldalán a Duna található, nyugati oldalán a vasútvonal, a 6-os főút, valamint az M6-os autópálya (4.ábra). Déli irányban a városközponttól körülbelül egy 10-15 percre található a Pentele híd, mely átjutást biztosít a folyó másik oldalára, valamint a híddal egybekötve húzódik az M8-as autópálya is (4.ábra). Ezek a hálózatok számos szállítási lehetőséget biztosítanak. A Vasmű, illetve a Papírgyár nem szállítat az úton, viszont a vízi és vasúti szállítás lehetőségét kihasználják. A vízen sokszor érkezik a rakomány, melyet aztán a kikötőben vonatokra raknak és elszállítják a gyárak egyikébe. A vasúthálózatnak vannak iparvágányai, melyek bemennek a Vasmű és a Papírgyár területeire, így téve egyszerűvé és közvetlenné az alapanyag és áruszállítást.

Magában a városon belül is egy egészen jó úthálózat működik. A városba 4 irányból is behajthatunk, mindegyik a 6-os főútról csatlakozik be. Ezek a becsatlakozók a Magyar út, a Petőfi Sándor utca/Aranyvölgyi út, a Dózsa György út, valamint a Papírgyári út. Ahogy közeledünk a városközpont felé a Dózsa György út is egy fontos központi úttá válik, mellette pedig a Vasmű út a legfontosabb. A két út együttesen volt a városban az első tervezett és elkészült út, melyet egy T tengelyre rendezett Weiner Tibor a terveiben. Weiner Tibor volt az, aki a város egyik vezető tervezője volt és egyben az első Főépítész is. A Vasmű út a főutca, melynek tervei készítése előtt Weiner a Barcelonában található Rambla utcát vette alapul és azt formázta meg úgy, hogy beleilljen a városba képébe. A Vasmű utat egy dupla sávós széles útnak építették, melyet középen egy széles zöldfelület választ ketté. (ACZÉL 2000) Ma már csak a szélesebb része a főút, a zöld másik oldalán levő csak egy sima mellékutca.

A központban található meg a Szent Pantaleon kórház és a Fehér Sztk (mely szintén egy egészségügyi központ), egyéb hivatalok, mint a városháza, a posta és a bankok (OTP, Unicredit, MBH bank, Cif bank, K&H, valamint a Raiffaisen). A szórakozási lehetőségek keretein belül a mozi és színház mellett még számos vendéglátó egység található itt. A központban még helyet kaptak bölcsődék és óvodák, 2 általános iskola – a Móricz Zsigmond és a Vasvári Pál, valamint középiskolák is, melyekből egy gimnázium, a Széchenyi István Gimnázium, mellette pedig 2 szakközépiskola található a Rosti Pál, illetve a Kereskedelmi. Igaz a középiskolák inkább már a központ peremén helyezkednek el.



4.ábra: Saját ábra - Városszerkezet

5.ábra: Fejér Vármegyei Területrendezési terv

4. Dunaújváros történetének rövid ismertetése

Dunaújváros Óváros városrésze az egykori Dunapentele, melynek történetéhez egészen 900-ba, a Honfoglalás idejére, kell visszamenünk (7.ábra). Miután a magyarok szövetségese, a keleti frank uralkodó meghalt, a magyarok elfoglalták a Dunántúl területét. Ekkor érkeztek meg az, akkor még Intercisaként (ennek a helyén ma a Római városrész található, mely erről is kapta a nevét)



7.ábra: 1.Katonai felmérés - Dunapentele

ismert, egykori katonai táborhoz. Feljegyzések még nincsenek erről az időszakról, azonban ásatásokkal tudták bizonyítani a letelepedést a környéken. 2 temető/temetkezési helyet is találtak az építkezések alatt, az egyiket a Vasmű területén, a másikat pedig az Óvárostól, mely városrész az egykori Dunapentele, nyugatra. Esetleges lakóépületeket ebből a korból nem találtak, azonban lehetséges, hogy az egykori erőd épületeibe költöztek az letelepedők, ami nem az első alkalom lenne a történelem során.

Mint fentebb említettem, nincsenek ismert adatok, okiratok a korból így pontosan nem tudhatjuk, hogy a település a Dunapentele nevet mikortól is viselheti, azonban az eredetét ismerjük. Első királyunk, Szent István több kolostort és monostort is építtetett uralkodása során, ebből az egyik Dunapentele mellett lévő Szalki-szigeten épült. Az itteni monostor Szent Panthaleon nevét viselte, aki később a település névadója is lett. Kutatások alapján a monostor épülését az ezredforduló első évtizedeiben alakulhatott. Ez időtájt szintén háborúban álltak a magyarok. A bizánci császárral vívtak háborút a bolgár cár ellen, melyből végül győztesként kerültünk ki és határosak lettek az országaink a bizánci birodalommal. Ebből adódik, hogy számos monostor görög szertartású volt, a szalki-szigetet is beleértve. Első írásos említés a kolostorról azonban csak 1238-ban lesz, akkor is egy peres ügygel kapcsolatban. A kolostor együttesről egy 3D látványterv is készült a korabeli leírások alapján, melyet Szabó Zoltán Róbert készített el (8.ábra). (INT-03)

Az évszázadok alatt volt elnéptelenedés, főként a török idők alatt, valamint a világháborúk után, visszatelepítések a kormány által. Így jutottunk el 1949-be, a szakdolgozat számára releváns időszakba. (ACZÉL 2000)



8.ábra: A dunapentelei Kolostor rekonstrukciója

1949-ben, a második világháború után, Magyarország immáron Magyar Köztársaság lett. A szovjetek segítségével és a „szalámitaktikával”, a kommunista pártok szép lassan átvették a magyar kormány irányítását. Sikerükhöz az is hozzájárult, hogy a Magyarországon állomásozó szovjet katonák egyszerűen nem mentek haza. Szintén, még ez évben, fogadták el az Első 5 éves tervet, melynek célja az volt, hogy Magyarország az „acél a vas és a gyárak” országa legyen. Ez azt eredményezte, hogy hazánkban megkezdődtek a gyorsütemezésű iparosítások. A Minisztertanács döntést hozott arról, hogy Magyarországon valahol a Duna mellett lapos hengerelt acél áruféleségeket gyártó kohászati kombinátot kell létrehozni. Több település is szóba jött. Elsőre Mohácson szerették volna megépíteni a gyárat, azonban a megromlott Jugoszláv kapcsolat miatt úgy döntöttek, hogy jobb lenne másik településen megépíteni. Mohács ellen szólt az is, hogy vizsgálatokkal megállapították, hogy esetleges földrengéskor túl nagy lenne a talajmozgás, ami azt jelenti, hogy az épületek alapozása hatalmas többletköltséggel járt volna, hogy stabil maradjon a kohászati kombinát. Így a választás Dunapentelére esett. A kohó megépítésével együtt járt az is, hogy megteremtsék a dolgozók számára a lakhatást is, mivel egy falu ennyi embert nem tudott volna magába foglalni. Így 1950 májusában megkezdődött a, később Sztálinvárosnak keresztelt, város első házainak megépítése, 1950 szeptemberében pedig a vasművet is elkezdték építeni. (BUKA 2000) Fontos megemlíteni, hogy a Duna mentén egy 100 méteres be nem építhető sávot jelöltek ki a magasparti löszfal miatt. A város, illetve a kohó területének is 300 hektárnyi területet szántak beépítésre. (HORVÁTH 2000)



9.ábra: Saját ábra – Dunapentele a mai városképben

5. 50'-60' évek, a szocreál város és a Vasmű

A város tervezése 1950 januárjában kezdődött el. A megbízott tervező, ezzel együtt pedig a város első főépítész is, Weiner Tibor volt, akit a Városépítési Tervező Intézet (VÁTI) látott el a feladattal. A várost első körben 25 ezer főre tervezte meg, és ebben a tervben dőlt el az is, hogy a Vasmű, illetve Dunapentele közötti területen lesz biztosan az új város, valamint, hogy erdősáv fogja elválasztani a várost a Vasműtől. A városszerkezetét két fő tengelyre helyezte, melyek „T” alakban találkoznak egymással. Az egyik észak-déli irányú a Vasmű főbejáratát köti össze a város főterével, míg a másik kelet-nyugati irányú út a vasútállomást köti a város főteréhez. Weiner Tibor amikor a várost tervezte körzetekre osztotta azt fel és igyekezett úgy megtervezni a csapatával, hogy mindegyik körzetben megtalálhatóak legyenek alapvető intézmények: iskola, óvoda és kereskedelmi boltok, étterem és ezek mellett parkok, zöldfelületek. Ezeket egy ábrával foglaltam össze. Később az eredeti terv, 1952-ben, megváltozott, valamint kibővült, immáron 40 ezer főre. Ebben Weinernek Valentiny Károly volt a társszervezője, később pedig mindketten Ybl-díjat kaptak a tervekért. A város építése 1950 - 1954 között haladt a leggyorsabban és töretlenül, később már előfordultak kisebb-nagyobb szünetek, illetve általánosan lelassult a folyamat. Az első szakasz volt a legegységesebb stílus irányzati, város és utcafépi szempontból. (ACZÉL 2000)

A város terveivel egy időben készültek el a Vasmű tervei is. A tervek magukba foglalták, hogy milyen technológiai egységeket szeretnének megvalósítani:

- Ércelőkészítő mű
- Kokszolómű – elsősorban pécsi és komlói kőszénnel
- Nagyolvasztómű – két 700 m³ kemencével
- Martinacélüzem – főleg nagyolvasztói torokgázzal és kokszolói kamragázzal fűtenék
- Hengermű – 280 000 t durva-, közép- és finomlemez hengerelésére
- Karbantartó és egyéb kiegészítő üzemek
 - o Öntöde
 - o Kovácsüzem
 - o Hőkezelő
 - o stb...

A tervek elfogadása után a 1950. szeptemberében megindult a kokszoló építése is, kicsivel több mint félévvel a város után. Az építkezésekre számos helyről özönlöttek, elsősorban a fiatalok. Ez nagyban köszönhető volt a DISZ-nek (Dolgozó Ifjúság Szövetsége), akik felhívásokat közöltek a napi lapokban, valamint annak, hogy a fiatalok munkájukért cserébe lakást és állást kaptak a Vasműben. (HORVÁTH 2000)

A város első utcája és lakóházai (8.ábra) még az első terv alapján készültek el, 1951-ben. Ezek a május 1. utca; illetve a József Attila utca, az Ady Endre utca és a Babits Mihály utca házcsoportjai. A Házak tervezője Schall József volt, aki a Bauhauss jegyében tervezte meg az itt lévő házakat. Ez elsősorban azt jelentette, hogy nem lehettek magasabbak 4 emeletnél, mivel a Bauhauss ember léptékben tervezett. A Május 1 utca kocka házai földszint+2 emeletesek, a velük szemben levő házsorok pedig földszint+3 emeletesek. A házak mindegyike lapostetős volt, valamint jól tájoltak és zöld területben „úsztak”. A házak a Bauhaussra jellemzően kis-bivaly és nagy-bivaly típusúak lettek, a szobák számát tekintve pedig másfél vagy 4 szobásnak épültek. A Május 1 utca házai, és később majd a belváros házai mind téglából épültek. A panelházak csak a 70' években kezdtek elterjedni a városban. A Május 1 utca végén található kis üzletházat még szintén az első ütemhez kötik. Nagyon érdekesnek bizonyul, mivel az épület egy stílus átmeneti időben készült. Már nem a Bauhauss stílusban, hanem a szocreálban épült mégis, még nem viseli a jellemző szocreál stílusjegyeket (oszlop, párkány, ballusztér). Az épület tervezője az egyszerűsége törekedtet melyet az épület arányaival, szegmensíves bejáratával és ablaksorával igyekezett visszaadni. Különlegessége, hogy Mozaikképek díszítik a ház homlokzatát. Ez a városrész 1951. május 1-jére készült el, innen kapta az utca a nevét. (ACZÉL 2000)

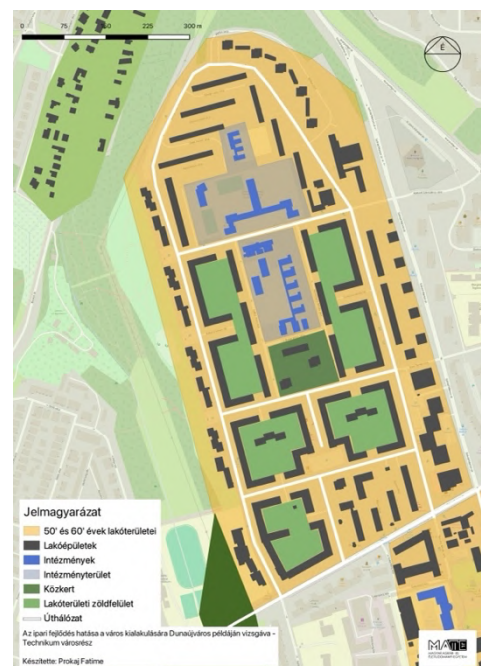
A várossal párhuzamosan épült a Vasmű is, mely első részeit, a mechanikai üzemet, az öntödét és kovácsüzemet, 1951. november 7-én át is adták. Szinten ebben az évben folytatták az erőmű építését, elkezdtek építeni az acélművet és üzembe helyezték a 120 000 voltos távvezeték Budapest és Sztálinváros között. (1951-től nevezek a várost Sztálinvárosnak.) Ezek mellett természetesen a kokszolómű, az ércelőkészítőmű, a tömörítőmű és a nagyolvasztó építése is folyamatosan zajlott. (HORVÁTH 2000)

Következő lépésként kezdett megépülni a Vasmű út és annak házai, immár szocreál stílusban. A Vasmű útnak a nyugati oldala épült be elsősorban, a keleti oldal legtöbb szakaszán egy

utcával beljebb épültek a házak. A nyugati oldal házsorát egy irodaház és egy szálloda kezdi a Városháza tér felől. Az épületek alul árkádsorral, felül balluszteres párkánnyal rendelkeznek, függőlegesen tagoltak és jó épülettömegarányúak. Az épületet Zilahy István tervezte. (ACZÉL 2000) Egy kis megszakítást követően ugyanolyan stílusú lakóház épült folytatásként, mint a hotel. A két házsor között a városi mozi előtti térre tud az ember bejutni, melyen található egy szökőkút, illetve padok is az itt várakozóknak. Ezt követően pedig egy egységes kinézetű házsor következik, mely egy 7 emeletes házzal kezdődik, amit utána 4 nagyméretű, már csak 5 emelete ház követ. A keleti oldalon egy zöld sáv választja le a belső utcát a főúttól. Ezt az utcát nevezik ma Kis Vasmű útnak, azonban eredetileg a főúttal együtt egy nagy útszakasz volt és úgy tekintettek rá a főútként. Mára azonban a zöld sáv és a sávon helyet kapott egyéb funkciós épületek/kialakítások miatt teljesen külön választották a két utat. A maga idejében az ilyen széles típusú út teljesen szokatlan volt, Weiner Tibor Barcelona egyik híres utcáját vette alapul, azonban nyilván a végkifejlett már nem hasonlított az eredeti ihletre. (ACZÉL 2000) Annak ellenére, hogy egy egységes kinézetű útnak szánták, a Kis Vasmű úton levő házak eltérnek a velük szemköztiektől. Alacsonyabbak, csak 3 emeletesek, és jóval kevesebb erkéllyel és díszítettséggel rendelkeznek.

Jellemző szocreál beépítésű még a Technikum városrész, a Duna sor és a Városházától északra található Erkel Ferenc kert, valamint a Liszt Ferenc kert is. (ACZÉL 2000)

A Vasmű út után/vele egy időben a Technikum városrész (10.ábra) épülése is elindult. A Technikum városrész tömbjei egy összehangolt térrendszert kívántak létrehozni. Az egymástól részben elzárt belső udvarok közös lakótér koncepcióját vetítették előre, melyek a hozzájuk kapcsolódó lépcsőházakon keresztül összekapcsolódnak a lakásokkal. Ennek ellenére a rendszer nem valósult meg teljesen, mivel a lépcsőházak nagy része mégis az utcáról nyílik. A tervezés részeként zöld területek, parkok és kertek axiális elrendezése adott keretet a lakóházak elhelyezéséhez. A beépítési koncepció az L-



10.ábra: Saját ábra – Technikum városrész

épületekéhez hasonlított 2 fő különbséggel: az utcarendszer szabályos lett, az iskola pedig nem a lakóépületek közötti belső területen épült meg, hanem az egyik főbb út mentén, ezzel a városkép egyik hangsúlyos elemévé vált. A keretek párosával való szervezése hangsúlyozta a központi terek fontosságát és összekötő funkcióját. Az városrész tervezése során az volt a cél, hogy a legegységesebb szocreál negyed legyen. Azonban a beépítési terv nem valósult meg teljesen, ugyanis 1954-1955-ben volt egy nagyobb szünet és a városrész épülését csak a 60' évek elején folytatták. Ekkora azonban már a 60' évekre jellemző stílusjegyekkel épültek meg a házak, ami azt jelentette, hogy földszint+4 emeletes sávházak voltak, melyek „úsztak” a zöldben. A városrészt még bővítették északi irányba, de ez már ugyancsak a 60' évek stílusában történt. Később, a 70' években, a városrész közepére egy-egy panelos ház is bekerült. (BARKA 2007)

A városrész épülésével egy időben a Vasmű is bővült és fejlődött. 1954. februárjában adták át az I. számú nagyolvasztót, az első „igazi” kohászati gyártógépet, mely ünnepélyes alkalomra maga Rákosi Mátyás és Nagy Imre is eljött. Az első csapolás a III. számú Martin-kemencéből történt augusztus 20-án. oxidálást a fűtő gázok és az érc vegyi hatása végzik el. 1955 januárja már 6 összevont egysége volt a Sztálini Vasműnek. (HORVÁTH 2000)

Ezek a következők voltak:

- Kokszoló és vegyi részleg
- Nagyolvasztó
- Acélmű
- Szállító és raktározó részleg
- Erőmű
- Karbantartó gyárrészleg

1956 márciusában kezdték el építeni a meleghengerművet, ami csak 1960-ban tudott munkába állni. Ez idő alatt, 1957-ben, munkába állt a II. nagyolvasztó is. Az 57-es év még fontos volt olyan szempontból, hogy ebben az évben döntöttek úgy, hogy a kohászati kombinátot visszanevezik Dunai Vasműre a Sztáliniról. (HORVÁTH 2000)

További részek épülése, valamint a fejlesztések már a 60' években történtek. 1963-ban a Vasműhöz csatolták a Lőrinci Hengerművet. A Hengermű helyileg Kispest és Pestszentlőrinc

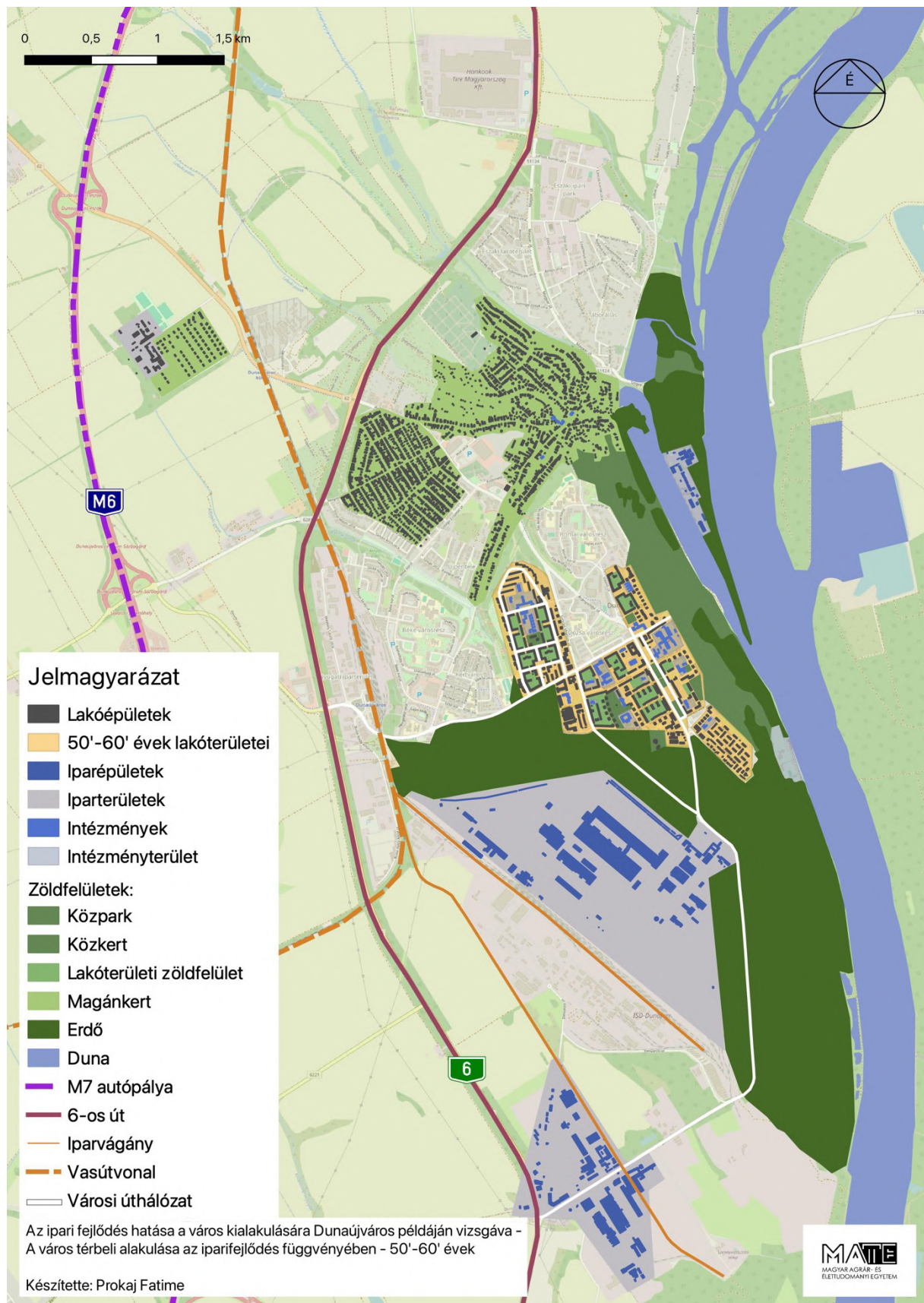
határán található és eredetileg csak átmeneti volt a csatolás addig, amíg nem tudnak durvalemezt gyártani a Vasműben. Azonban a jó termelésnek köszönhetően 1982-re már a Vasmű hivatalos leányvállalataként működött. Maga a Lőrinci Hengermű 1949-ben alapult. (HORVÁTH 2000)

1964-ben létre jött a Lemezfeldolgozó Gyárrészleg mely összefogta a spirálisan hegesztett csövek gyártását, a hidegen alakított nyitott és zárt profilok gyártását, valamint a könnyűszerkezetes épületekét. Rá egy évre pedig, 1965-ben, 5 tonnás ívfényes kemencét állítottak üzembe. A 60' évek második felében már inkább a korszerűsítések folytak. 1968-ban még üzembe helyezték a radiátorüzemet, valamint 1969-ben átépítették az I. nagyolvasztót. A 60-as években a Vasműben 15 515 ember dolgozott. (HORVÁTH 2000)

1965-ben az éves adatok: (HORVÁTH 2000)

- 640 983 t nyersvastermelés
- 615 601 t acéltermelés
- 481 672 t hengerműi termelés
- 11 515 fő alkalmazott

Ez időszak zárásaként összegezném megfigyeléseimet. Egy hangsúlyos főútrendszer alakult ki a városban, melyek mindegyike elvezet a Vasműhöz, emellett pedig a városrészekben belül is egy jó közlekedési hálózat épült meg. A lakótelep csak a 60' években jelent meg a Technikum városrészrel, melyet úgy mond forma szerint terveztek meg a lehető legtöbb szociális egységgel ellátva. A fontosabb szociális és kulturális egységek mind a Vasmű út mentén/környékén helyezkednek el. A térszerkezeti változásokkal kapcsolatban annyit említenék meg, hogy ebben az időben Sztálinváros és Dunapentele még nem értek egymással össze, így még olyan érzése van az embernek, hogy két külön településről van szó, amik nagyon közel vannak egymáshoz. Azonban ez majd a következő évtizedekben el fog tűnni a város bővülésével.



11.ábra: Saját ábra – A város térbeli alakulása az ipari fejlődés függvényében az 50'-60'

6. 70' évek, a hegytetős városrészei és a Vasmű fejlődése

A 70' években három városrész alakult, a legnagyobb és legjelentősebb a Római városrész, mely a korszakban újak számító paneles beépítéssel épült meg; a Dózsa II. városrész, mely hasonlóan a Rómaihoz, magas házas beépítést használt; illetve a Kertváros, mely egy kertes házasan beépített kisebb városrész lett.

A 60' évek végére elkészültek az első tervezett városrészek és gyárrészek a városban, azonban így is maradt mindegy 2000-2500 lakásigény. Ezeket figyelembe véve a gyár bővítésének tervével és a munkalehetőségek növekedésével, arra jutottak, hogy a lakásigénylők száma tovább fog növekedni, így megalakult a 15 éves lakásépítési terv. A tervben célul tűzték ki, hogy 1976-ra egy lakásra 3,22 lakos jusson, ami azt jelentette, hogy négy éven belül, 1966 és 1970 között, 3400 lakást kell építeni a város területén. *(FEJÉR VÁRMEGYEI LEVÉLTÁR)*

A 70' évek első építkezése a Dózsa II. városrész volt, ám nem teljesen ekkora kezdődött a kis városrész története. Eredetileg még az 50' évek végén tervezték a beépítését a területnek, ugyanis csak egy kisebb háromszög alakú hely volt a Technikum városrész és az L alakú házak között. Ekkor a terület még csak parlag volt. A legérdekesebb része ennek a városrésznek azonban az, hogy ide egy ligetet terveztek (mely neve Barátság Liget lett volna) és mellé egy stadiont. Évekig folytak az előkészületi munkálatok egészen a 60' évek végéig, amikor is a városvezetőség olyan belátásra tért, hogy mégis inkább jobb lenne, ha lakónegyed alakítanának ki itt is. (Ekkorra már amúgy is megépült egy Futball Stadion '53-ban, a Sportcsarnok pedig '73-ban készült el.) Az új városrész tervei 1970-ben készültek el, és még ebben az évben el is kezdték építeni a Szórád Márton úton a győri paneleket. *(HÓDI 2023)* A panelek e kor újdonságai voltak. Ezek a panelházak a költséghatékonyságukról és gyors építhetőségükről voltak híresek. A gyorsaság annak volt köszönhető, hogy már előre elkészített betonelemekből kellett építkezni, legtöbb ház ezért szürke volt, csak később, a 21.században, kezdték őket lefesteni, a korszerűsítések alatt, hogy megtörjék ezt szürke monotonitást. A házban található lakások 1-3 szobások lehettek és általában szintenként 3 vagy 4 lakos volt. *(KÖRNER – NAGY 2007)* Magasság szempontjából 4-10 emelet között mozog a szám, Dunaújváros Dózsa II. város részében a legtöbb ház 4 és 10 emeletes, azonban a Krúdy Gyula utcában van egy hármass csoport, amik 9 emeletesek. Érdekessége még a paneleknek,

hogy az egymás felett levő lakások ugyan olyanok, nincsenek egyedi lakáselrendezések ilyen szempontból, hacsak valaki meg nem csináltatta külön a saját lakását.

Alapvetően egyébként két típusú panelház terjedt el Európában. Az egyik a francia típusú a másik pedig a dán. A kettő köti különbség egyszerűen csak annyi, hogy míg a francia paneleknek teherhordó a homlokzata, addig a dáné nem. A Szovjetunióban, így Magyarországon is, a dán típusú panelházak terjedtek el, míg nyugaton inkább a francia típusú. (KÖRNER – NAGY 2007)

A Szórád Márton úti panelek után kisebb-nagyobb szünet állt be mialatt a nagyobb, Római városrészrel foglalkoztak, de '75-ben folytatódott a Dózsa városrész építése, mely '77-re teljesen be is fejeződött. A Dózsa II. városrész rendelkezik óvodával, általános iskolával, házi orvosi rendelővel és egyéb üzletekkel és szolgáltatásokkal is, csak úgy, mint elődei, annak ellenére, hogy jóval kisebb náluk. (HÓDI 2023)

Következőnek a Római városrész (12.ábra) kiépítése következett, mely a főutak találkozási pontjától északra található a magas dombon. Ez a városrész szintén előbb elkezdett épülni, már 1966-ban. Ekkor az Erkel- és a Liszt Ferenc kert körül levő területet egészítették ki, így a velük egy oldalon levő házak itt még a szocreál stílusú épületek jegyeiben épültek meg, hogy látványban beilleszkedjen a már meglévő beépítéshez. Azonban ezekkel a házakkal szemben már 10 emeletes panelházakkal találkozhatunk. Ezt a részt bizonyos értelemben úgy is nevezhetnénk, hogy a Római városrész bejárata. Innen tovább haladva érünk el az egykori Castrum helyére, mely a rómaiak katonai tábora volt, ahol megépült a városrész.



12.ábra: Saját ábra – Római városrész

A Dózsa II. városrésszel ellentétben, itt több 10 emeletes panelházat építettek, így elrendezés szempontjából is különbözik a fentebb említetttől. Az új stílus új elrendezést is követelt, mely igen megnehezítette a tervezők feladatát. Az épületek magasabbak voltak és egymáshoz közelebb álltak, így új tértagolási módot kellett kitalálni, mely azonban az épületek közötti intim, emberi tartózkodásra alkalmas terek kárára vált. (BAKAY 2013)

Az épületek elhelyezését több dolog is befolyásolta: építésitechnológia, benapozási előírások, valamint a daruállások optimális távolsága is közrejátszott a Római városrész mai kinézetében. Érdekessége a városrésznek, hogy úgymond ez a központi része egyben egy lakótelep is, így a tervezőknek még nehezebb dolga volt, olyan szempontból, hogy egyszerre kellett kicsit elhatárolniuk és beleépíteniük a városba ezt a részt. A tervezés során kitűzték, hogy a városrészben érvényesülnie kell a városias jellegű, tömör beépítésnek. A szabályos formai elrendezést pedig felváltatta egy szabadabb, mozgalmasabb elrendezés. (BAKAY 2013) A Római városrész tervezése során még egy nagyon fontos dolgot figyelembe kellett venni, mégpedig a löszfalat. Mivel a dombtetőre épült a lakótelep, így csak egy bizonyos védősávon belül építkezhettek, helyezhették el a közműveket.

A Castrumra épült részen egy körút megy körbe a városon, ahol lehet közlekedni gyalogosan és autóval is, azonban a körút közti területen csak gyalogosan lehet közlekedni. Ezzel kicsit tudták az intim terek érzését kelteni. A területen sok külön álló épület, melyeknek kereskedelmi vagy szolgáltatói funkciója lenne, nem épült, hogy ne vegyék el a helyet a lakóházaktól. Helyettük a panelek földszintjén kaptak helyet ezek a funkciók, így mindennel el volt/van látva ez a rész is. A házak között, szinte középen egy általános iskola és óvoda található, a körút mentén pedig van még egy általános iskola, valamint egy középiskola is. A Római városrészhez tartozik még a József Attila könyvtár, valamint a Munkás Művelődési Központ is.

A panelházas beépítésnek köszönhetően, bár zöldfelületi szempontból nem a legjobb városrész, ez Dunaújváros legsűrűbben lakott városrésze. Míg a Dózsa II. városrész inkább a látvány hiánypótlás miatt jött létre, addig a Római városrész lakáshiányok miatt.

Az utolsó városrész pedig, ami a 70' években kezdett kiépülni az nem más, mint a Kertváros. Elhelyezkedése szempontjából, a Technikum városrésztől nyugatra található és egy völgy

választja el a központtól. A városrészt pontosan 1977-ben kezdték el építeni, akkor még függőfolyosós házakat terveztek ide, majd kertes házas beépítéssel folytatták. A két paneles városrész után igazán üdítően hatott az alacsony épületekkel és a sok zöldfelülettel. (ASZTALOS 2010) Ez a rész már a perem kezdete, így a többi városrészhez képest eléggé kívül esik. Azonban a fejlődő úthálózatnak köszönhetően könnyedén eljuthattak az itt lakók a beljebb található városrészekhez. Ami pedig a munkába járást illeti, a munkások csak egyszerűen átkeltek a véderdőn és hamar ott találhatták magukat a Vasmű közelében.

A Városrészben található 2 középiskola, egy étterem és egy fogadó is, régebben azonban voltak élelmiszer boltok és egészségügyi létesítmények is. Manapság a függőfolyosós házsorok és környéke nem tartozik a legbiztonságosabb városrészek köré.

A város fejlődése mellett természetesen az iparterületek sem maradtak el. Az 1970-es években a Dunai Vasmű folyamatosan modernizálódott, új technológiákat és gyártási eljárásokat vezettek be. A korszerűsítések célja az volt, hogy növeljék a termelés hatékonyságát és csökkentsék a költségeket. Az új technológiák bevezetésével a Vasmű termékei versenyképesebbé váltak mind a hazai, mind a nemzetközi piacon. A 70' években az első dolog, ami a Vasmű fejlesztését illetően történt, az 1970-ben volt, amikor is átépítették a II. nagyolvasztót. A következő nagy beruházás a kohóban 1973-ban volt, amikor üzembe állították a folyamatos acélöntőmű (FAM) első gépsorát. Ez technológiai szempontból nagy előrelépés volt akkor. 1976-ban, mely ez évtized utolsó nagy fejlesztése volt, korszerű tolókemencét, mely a folyamatosan öntött bugák fogadására volt képes. Részben a kemencének köszönhető, hogy a meleghengermű termelése az 1 millió tonnát is meghaladta 1977-ben. Ahogy fejlődött és bővült a kombinát, úgy nőtte ki a helyét így a 70' években a Keleti iparterület is megalakult, melynek területén elsősorban a Vasmű telepi kaptak helyet, később azonban egyéb más iparágak is megtelepedtek, például: vegyipar, építőanyagipar, vagy a gépipar. (HORVÁTH 2000)



13.ábra: Saját ábra – A város térbeli alakulása az ipari fejlődés függvényében a 70' évek

7. 80' évek, a kitelepedések kora

A 80' éveknél járunk, ahol újabb ipar területek épültek, melyek újabb lakásokat kívántak maguk után. A belváros azonban úgymond „betelt”, így a további fejlesztésekhez új helyszínt kellett kijelölni. A választás végül a Dózsa György úttól északra, a Kertvárostól pedig nyugatra elhelyezkedő területre esett. Ez a rész domborzatilag szabdalt, mivel az Alsófoki-patak állomási mellékága szeli át, közel 7 méteres szintdifferenciát okozva a patak völgy és a löszplató között. Ez a fennsíki rész mezőgazdasági művelés alatt állt, a patak völgy pedig fiatal erdő volt.

(FEJÉR VÁRMEGYEI LEVÉLTÁR)

Még 1973-ban hirdettek ki pályázatot, melyet a Dunaújvárosi Tervező Iroda nyert meg, így Ők valósíthatták meg az elképzeléseiket Bánhelyi Károly vezetésével. (ACZÉL 2000)

A tervekben a területet felosztották 3 részre, melyeket A, B, C betűvel jelöltek. Az „A” terület határvonalai a következők: a Béke körút, a Baracsi út, a Dózsa György út és a vasútállomás. Ezekből csak a Béke körút az, amelyik új tervezés volt. Az így kapott terület körülbelül 8 hektáros. A „B” területet a Béke körút és a vasútállomás, a Baracsi út és az Alsófoki-patak határolja. A 3 közül ez a legnagyobb területű, körülbelül 8 hektáros, és ennek van a legjellegzetesebb karaktere is (14.ábra). A „C” terület a vasútállomással, a Mátyás király úttal, és a Béke körúttal határos, ez esik a legmesszebb a városközponttól. Később a Béke városrész nevet kapta meg a terület.



14.ábra: Saját ábra – Béke városrész

A 80' években épült városrész koncepcióit tekintve változás figyelhető meg. Elsősorban azért, mert a lakásigények száma már csökkent, így visszatudtak térni a humánusabb beépítési tervekhez. Ebben az évtizedben is panelos technológiát használták 4-10 emeletes házak épültek, azonban itt jobban dominálnak a 4 emeletesek darabszámban, mint a 10 emeletesek. A házak elhelyezése is sokkal másabb a Római városrészhez képest, sokkal szellősebb, illetve

az elhelyezésükkel az 50'-60' években jellemző keretes beépítést idézi. Nagy figyelmet fordítottak tervezésnél arra is, hogy az összefüggő zöldfelületek aránya nagyobb legyen a Római városrészhez képest. (MÁTHÉ 2015)

Elhelyezkedéséből adódóan azonban akadtak bizonyos problémák, amelyeket le kellett küzdeni. Ide tartozik a távolság, az eddigiekhez képest messze került mind a Vasmű, mind a belváros; valamint a vasút és a 6-os főút által keltett zaj is. Előbbit könnyen oldották meg az úthálózat jó kialakításával és a tömegközlekedéssel. A zaj problémájára több dolgot is eszközöltek. A vasút és a városrész közé újabb véderdősávot telepítettek, valamint a mellettük található házak csak 5 emeletesek voltak, hogy a lombkoronaszint még védje az ott lakókat a zajtól legalább a lombos időszakban. Emellett pedig a házak és az erdő közé még egy garázssor került beépítésre, így is növelve a távolságot a vasút és a lakások között. A garázsokra azért is szükség volt, mert az utak/utcák nem voltak mindenhol alkalmasak arra, hogy ott megállhassanak az emberek. A másik megoldás pedig már a lakások tájolásával függ össze. Igyekeztek úgy elrendezni a lakásokat, hogy mindegyik nagy szobája befele nézzen a csendesebb területek felé, feltételezve azt, hogy ez lesz a leghasználtabb szoba. (FEJÉR VÁRMEGYEI LEVÉLTÁR)

Intézmények ellátottsága szempontjából hasonlóan a többi részhez, iskola, óvoda és bölcsőde is megtalálható, azonban középiskola már nincs a területen. Kereskedelmiboltokkal, szolgáltatásokkal és orvosi rendelőkkel szintén rendelkezik a városrész. Az Arany János Általános Iskola előtt egy gyerekeknek tervezett biciklis kresszpálya is helyet kapott.

A városrész hátránya/érdekessége, hogy központi tere sosem alakult ki.

A 80' években azonban nem csak paneles házak épültek. Tovább fejlődött a kertvárosias beépítés is a Béke városrésztől északra. Azt mondják erre a korszakra, hogy a lakástervezés kísérleti korszaka volt, ennek pedig a legérdekesebb eredménye a Szilvás utcában megépült paneles teraszházak. Egy meredek domboldalra tervezte őket Ungár Péter Ybl-díjas építész (utolsó munkái egyike volt). Szintén Ő tervezte, Kisbán Máriával közösen, a Bagolyvárként ismert, Szilvás utcai lakóház-csoportot. Az épületek 3-4 emeletesek magastetőű házak belső udvarral, melyekről nehezen mondaná meg bárki is, hogy panelos technológiával készültek. Ezzel szemben nagyjából, a Tamási Áron utcában is egy szép egységes karakterű kertesház

övezet épült melyet a BME Lakóépület-tervezési Tanszék 3 jelentős építésze tervezett. Végezetül pedig a Gőzmalom utcában épült meg egy 9 épületből álló, 3-3 lakásos társasház, melyeket merész színezéssel és eltérő részletképzéssel terveztek meg. Ezekkel a vonásokkal a posztmodern stílusokat adják vissza ezek a házak. (ACZÉL 2000)

Az évtizedben természetesen az ipari fejlődések sem álltak le (teljesen). Ebben az időben épült meg a Nyugati iparterület, melyen nem egy egységes ipar volt, hanem több kisebb ipar kapott itt helyet. Ma már többüket felváltották egyéb szolgáltatások, például autómosó, autószerelő, emellett pedig a Volán busznak található itt a telepe.

Az új iparterület mellett a Vasműben is zajlottak tovább az események. 1980-ban az acélgyártási technológiaváltás miatt működésbe került a konvertacélmű, de átmenetileg még megmaradt a martinacélgyártás. A Dunai Vasmű 1982-1983 között jött el először az az időszak, hogy a kohó veszteségessé vált mióta elindult a vasgyártás. Ennek elsősorban az évtized elején történt kohászatot sújtó dekonjunktúra az oka. Ez okból adódott, hogy 1983-ban először történt meg, hogy elmaradtak a bérfejlesztések is. 1984-ben került bevezetésre a DUNAFERR márkanév és logó, mely azóta elhíresült, és gyakran még ma is így hivatkoznak rá az emberek, annak ellenére, hogy már azóta más cégnéven van a gyár. Ettől az évtől kicsit rendbe állt a termelés és felívelt, azonban 1989-ben jelentős visszaesés történt a termelés szempontjából '84-et követő időszakhoz képest. (HORVÁTH 2000)

	1984 után	1989
Nyersvastermelés	967 000 tonna	810 000 tonna
Acéltermelés	1 141 000 tonna	1 304 000 tonna
Hengereltáru-termelés	1 147 000 tonna	1 112 000 tonna

Az évtized elején a dolgozói létszám 12 500–13 000 között volt, melyből 83,6% fizikai és 16,4% és nem fizikai dolgozó megoszlásban. A nehézségek ellenére a Vasmű jól teljesített összviszonylatba nézve, ezt segítette a vállalati szervezet irányítással és a termelés-szervezés korszerűsítésével. (HORVÁTH 2000)



15.ábra: Saját ábra – A város térbeli alakulása az ipari fejlődés függvényében a 80' évek

8. 90' évek, a privatizáció kezdete

A következő korszakban, a 90' években, lakóterületi szempontból nem történt sok jelentős változás. Elkészültek a város főbb lakótelepei, városrészei, nem volt már igény sem sok új lakásra és igazából teljesen kialakult a városkép is, így adta magát a helyzet, hogy már nem nagyon fog bővülni a város. Az utolsó „fázisban” a legészakibb területen kezdett kialakulni az 2 kertesházaz övezet. Az út bal oldalán helyezkedik el az Északi lakópark, ahol még ma is van egy-két üres telek és friss építkezések. Ez a rész lett a városban az úgynevezett luxus környék, itt épülnek leginkább a legszebb házak. Az út jobb oldalán pedig a Táborállás nevű városrész helyezkedik el. Ez a rész nem teljesen új, de leginkább ebben az évtizedben történtek itt a fejlesztések. Mind a két részen az átlag emelet szám maximum fszt.+2 emelt. Utcakép szempontjából pedig nem egységesek, mint például a Tamási Áron utcai kertesházak.

Az ipar szempontjából viszont jelentős változások történtek a 90' évektől. A technológiai korszerűsítések természetesen a következő időszakban sem maradtak el. Modernizálták a folyamatos acélművet, a meleghengermű készsorát pedig egy hatodik hengerállvánnyal egészítették ki. 1992 végén azonban teljesen megszüntették a martinacélgyártást. 1994-et a stabilizáció éveként tartják számon hála a megtett intézkedéseknek, illetve az acélipari fellendülésnek. 1995-ben még átépítették a II. számú nagyolvasztót, majd '97-ben az egyest, és szintén ebben az évben adták át az új panelradiátor-gyárat is. (HORVÁTH 2000)

A Vasmű termelési adatai a következők voltak 1999-ben:

- nyervasgyártás: 1 300 000 tonna
- acélgyártás: 1 566 000 tonna
- melegen hengerelt termékek: 120 000 tonna
- hidegen hengerelt termékek: 391 000 tonna
- profil: 175 000 tonna
- radiátor: 4 000 000 négyzetméter
- acélszerkezet: 14 000 tonna
- a spirálcsőgyártás: megszűnt kereslet hiánya miatt.

A gyártás mellett a Vasmű vállalati szempontból is átalakult. 1991.január 2-án alakult ugyanis meg a Dunafer Acélművek korlátolt felelősségű társaság, mely a DUNAFERR vállalatcsoport

egy fontos egysége lett, melyeket másodikban egyéb más egységek is követtek. A kft-k négy csoportba tömörültek: metallurgiai, másod-harmadtermék, szolgáltató és kereskedelmi divízióba. A konszernfelépítésen belül az igazgatótanács és a vezérigazgató alá a kutatási és fejlesztési, a gazdálkodási, a humánfejlesztési és a kereskedelmi igazgató tartozott. 1991 végén a hideghengerműből a Dunafer és a Voest-Alpine vegyesvállalatot hozott létre DWA Dunafer–Voest Alpine Hideghengermű Kft. néven, emellett pedig a Vasmű 1992. július 1-jén részvénytársasággá vált. 1996-ban a Dunafer vagyonkezelését a vállalati menedzsmentből álló Acél XXI. Kft. vette át azonban 2000 áprilisában az akkori kormányzat kezdeményezte a vagyonkezelési szerződés módosítását vagy felbontását, melyből az utóbbi meg is történt. A privatizáció ezután a 2000-es években folytatódott tovább. *(HORVÁTH 2000)*

A másik jelentős változás pedig az ipar szempontjából már csak 2000 után történtek meg, új gyárak jelentek meg a település északi területén, például az Aikawa Hungária 2002-ben, illetve a Hankook Gumigyár 2007-ben.

Az Aikawa Hungária egy japán vállalat, mely főként olyan fém alkatrészeket állít elő, amelyeket különböző autómárkák számára szállítanak. Az Aikawa termékei közé tartoznak például motoralkatrészek és egyéb préselt fém elemek, amelyek a modern autóiparban szükségesek. Az gyár jelentős szereplő a helyi gazdaságban, és fontos munkaadó a régióban egyaránt. *(INT-05)*

A Hankook egy dél-koreai cég, melynek az egyik legnagyobb európai termelési központja található meg a város mellett, amely főként autó- és tehergépjármű-abroncsokat gyárt, és több mint 3000 embert foglalkoztat. Az itt készült gumikat számos európai és más nemzetközi piacra exportálják. Az üzem kiemelkedő a modern gyártási technológiáit és fenntarthatósági törekvéseit tekintve. A gyár hovatartozását tekintve vannak viták, mivel a terület hivatalosan már Rácalmás közigazgatási területe, azonban a gyár inkább Dunaújvároshoz tartozik. *(INT-06)*



16.ábra: Saját ábra – A város térbeli alakulása az ipari fejlődés függvényében a 90' évek

9. Összefüggések elemzése

A különböző városrészek más-más beépítési jegyekkel rendelkeznek, mivel minden évtizedben volt valami kis újítás mely jobbnak bizonyult, mint az előző. Ez miatt nagyon szépen elkülönülnek egymástól a különböző korszakok építészeti stílusai és elemei. Megnézve a 50-80 évekig kialakult beépítéseket megállapíthatjuk, hogy a keretes szerkezet egy jó beépítési módnak bizonyult, mivel a 80' években voltaképpen visszatérnek ehhez a szerkezethez egy másmilyen megvalósítással. A keretes szerkezetet a 80' években a házak elrendezése adja, nem csak egy ház, mint 50'-60' években. Szintén megállapítható a korok áttekintésével, hogy nem volt szükség egy akkora intenzitású fejlesztésre, mint a Római városrész, ami megfosztotta az embereket a természetes, szabad érzéstől a zöldfelületi arány hatalmas csökkentésével. Elegendő (és valamivel élhetőbb) lett volna egy alacsonyabb intenzitású beépítés is. Viszont azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a 70' években nagy volt a kereslet a lakásokra.

A különböző elhelyezkedések is nagyon szépen látszanak, míg a 50'-60' beépítés elterülő, addig a 70' évek beépítése igen koncentrált. A 80' évek valahol itt is a 2 között helyezkedik el kinézetében. Egy összehasonlító táblázatban vettem össze a korszakokat 5 pont alapján egymással. A táblázat szolgál némi meglepetéssel, mivel a zöldfelületek aránya a 70' évben 60% körülire becsült. Ez annak köszönhető, hogy az adatok összegzése során nem csak a Római városrész került bele a számításba, hanem a Dózsa 2 városrész, illetve a kertváros. Utóbbi az, amelyik igazán megemelte a százalék nagyságát. A Dózsa II. városrész szintén egy magasabb intenzitási beépítés, azonban kicsivel több zöldfelületet tudhat magának, mint a Római. A lakossági adatok az egyes évtizedekre értendő, hogy akkor mennyivel bővült a népesség szám és hogy az egyes részekben mennyien laknak, ezáltal pedig, hogy oszlik el a lakosság.

	Beépítési sűrűség	Épület vizsgálat	Zöldfelület (%)	Lakosság (ezer)	Terepszint
50'/60' évek	1,7	3-5 emelet (7 és 10 emelet)	50	40	alacsony
70' évek	2,4	4-10 emelet	60	20	magas
80' évek	0,8	4-10 emelet	50-60	8	alacsony
90' évek	0,6	Fszt. + 2	60 feletti	6	legalacsonyabb

Következőkben a bevezetésben említett pontokra reflektálnék vissza. 6 szempont volt, melyek az ipari fejlődés végett változtak meg. Ezek voltak: maga az urbanizáció fellendülése, lakótelepek építése, közlekedési infrastruktúra változása, szociális- és közszolgáltatások előtérbe kerülése, térszerkezeti változások, valamint új kulturális hatások/hagyományok kialakulása. Dunaújvárosban szépen megfigyelhető mindegyik pont változása.

Az urbanizáció fellendülését bizonyítja a népesség adatok vizsgálata, ami 50'-70' években folyamatosan nőtt, a 80' évektől csökkenés figyelhető meg ugyan, de addigra már alább hagyott az emberek lelkesedése az ilyes fajta „munkás” életvitel után, illetve a 80' évek után kezdett vége lenni a központi fejlesztéseknek és előtérbe kerültek az egyéni fejlesztések lakások és ipar szempontjából is.

Lakótelepek építése a 60' évektől kezdett elterjedni hazánkban, ezzel egy időben el is készült városunkban az első lakótelep, mely a Technikum városrész. Ezt követően minden évtizedben építettek egy lakótelepet Dunaújvárosban (például a Római városrész vagy pedig a Békevárosrész, melyek a nagyobbak). A 90' években már nem épült, és nem is terveztek lakótelepeket. Ez szintén, a fentebb említett központi fejlesztések eltűnésének az eredménye, illetve annak, hogy az ipar már nem követel új emberek, így nagy mennyiségű lakhatásokra sincsen szükség.

Közlekedési infrastruktúra városon belül vizsgálva: a fejlesztés célja az volt elsősorban, hogy a fő utak az iparhoz vezessenek és mindenhol könnyen megközelíthető legyen. Nagyon szépen kirajzolódnak a város főtengelyei, melyek egymásba érve végül a Vasműnél kötnek ki. A Béke városrész messzinek mondható a Vasműtől, azonban az erdőn át könnyedén oda érhetnek a dolgozók, lerövidítve ezzel az utat maguk számára. A külső infrastruktúra is szép fejlődésen esett át, autópálya, vasút, főút, valamint vízi útvonal is kapcsolódik a városhoz, mutatva ezzel a város fontosságát az ipar végett.

A szociális és közszolgáltatások előtérbe kerülésének lényege az volt, hogy igyekeztek ezeket is minél több helyen elérhetővé tenni a lakók számára, hogy „ott legyen helyben minden”, például bölcsődék, óvodákat, iskolákat és egészségügyi intézményeket építettek a legtöbb városrészbe/lakótelep közelében. Ez leolvasva a térképekről szintén nagyon szépen kirajzolódik, hogy tényleg fontos szempont volt a tervezés és megépítés során, egyedül a

közép- és felsőoktatás intézményei azok, amik nem találhatók meg mindegyik városrészen, inkább csak a központban.

Térszerkezeti változásra a legjobb példa összehasonlítani Dunaújvároson belül az Óvárost és a központot. Azon városok közé tartozik a vizsgát terület, ahol nagyon szépen elkülönül az, hogy milyen volt régen egy falusiasabb beépítés szerkezete és milyen az ipari fejlődéssel épült városrésze. Egy bizonyos közöspont van a kettő szerkezet között, ez pedig a főtér. Méretükben eltérnek ugyan, fontosságukban azonban nem. Az Óvárosnak régen volt egy kis tere, melyet a városépülésével átformáltak és úgy mond „elvettek”, azonban ennek most a visszaállítása kezd újra az előtérbe kerülni a városban.

Az utolsó pont pedig a kulturális hatások és hagyományok kialakulása. Erre ugyan eddig nem tértem ki külön a vizsgálati pontokban, most azonban szeretném ezt is megemlíteni. Hagyományokat nem igazán hozott magával Dunaújvárosba az ipari fejlődés, azonban a kulturális hatásokat igen. A város együtt épült meg a Vasművel, így maga a vas és acél fontos szerepet játszik a város és a lakói identitásában. Nagyjából a 70' években szoborparkot alakítottak ki Dunaújvárosban, melyben az itt gyártott acélból készült szobrokat állították ki. A Felső-Duna part teljes hosszában el vannak helyezve, illetve az Alsó-Duna parton is található jó pár. Összesen 58 alkotás készült, vannak több méter magasak, kisebbek, laposak, tömörebbek és szellősebbek. A park létezésére nincs felhívó tábla, szerintem a fiatalabb korosztályból sokán nem is tudják, hogy egy konkrét szoborparkban sétálhatnak nap, mint nap.

Összegezve a fentebb írt elemzéseket, elmondható, hogy igen, az ipari fejlesztések hatással voltak a város fejlődésére és egész térszerkezetére. Azonban nem csak ezt határozta meg a várost, minden korszak saját lenyomata is megfigyelhető a városon, ezért lesz Dunaújváros olyan különleges. Kinézetére és szerkezetére, nem egy történelmi városközpont volt hatással, hanem az ipar és az itt élők igényei.

10. Javaslat

Az javaslatom első fele a barnamezős területek rehabilitációja lenne. A barnamezős beruházások olyan fejlesztések, amelyek során korábban ipari vagy más szempontból szennyezett területeket újrahasznosítanak, helyreállítanak és modern célokra alakítanak át. Dunaújvárosban számos ilyen terület van, tekintve, hogy a Vasmű iparainak nagy része már nem üzemel, 2024. szeptemberében pedig már a fő üzemben is leállt a gyártás.

Több pozitív érv is szól e területek használata mellett. Először is, az eddig okozott környezeti szennyezést csökkenteni lehetne ezáltal, mivel a város területén hatalmas szennyeződések keletkeztek az évtized során, melyek csökkentésének már eljött az ideje. Mellette szól még, hogy ha a város a beépítésre szánt területeit ezeken a helyeken jelölné ki, akkor a városnak nem kéne tovább gyarapodni a már meglévő formáján kívülre. A város körül jó- és kiváló minőségű szántók találhatók, melyeken való beépítések, egyébként sem megengedettek általában, így ez nehezítené is a város terjeszkedését. Ezek mellett pedig, anyagi szempontból is kedvező lehetne, mivel az állam most nagyon kedvező ÁFÁ-val látja el a fejlesztéseket, amelyek barnamezős területen történnek, valamint többféle UNIÓ-s támogatás is van, melyeket meg lehet pályázni. Ezen területek rehabilitációja egy hosszadalmasabb idő, azonban mikor a terület készen áll, akkor többféle fejlesztést is lehet eszközölni a területen.

Azonban a javaslatom kifejtése előtt, még szeretnék megvizsgálni pár hazai példát, hogy hasonló területeket, hogyan hasznosítottak újra, miután az eredeti nehézipari egységek megszűntek. Ezek az ózdi, a győri, a csepeli a tiszaujvárosi és a kazincbarcikai nehéz- és vegyipari művek lesznek. Közös bennük, hogy az 1950-es években épültek, vagy pedig estek át jelentős fejlesztésen, illetve, hogy a 90' években mind átesett a privatizáción.

Az Ózdi Kohászati Üzem (ÓKÜ) a vas- és acélgyártás egyik központja volt Magyarországon, már a 19.század óta folyamatosan működött, az 50' években „csak” egy jelentős bővítésen és fejlesztésen ment keresztül, hogy versenyképes maradjon a többi üzem mellett. Területe körülbelül 100 – 150 hektár, kicsit kisebb, mint a dunaújvárosi Vasműé. Az privatizáció feldarabolta az üzemet, melynek egyik eredményeként számos üzemben le is állt a gyártás, valamint a térségre jellemző szénbányászat is teljes mértékben megszűnt. (A Kohászati Üzem mellett a térségben még a borsodnádasi Lemezgyárnak volt nagyobb ipari szerepe). A régi

ipar helyén létre hozták az Ózdi Ipari Parkot, mely számos különböző hazai és külföldi vállalatot vonzott egyaránt. A Park megalakulásával járt az infrastruktúra, közművek és kommunikációs hálózatok fejlődése is, emellett pedig tervezéskor igyekeztek a zöld technológiára építeni, hogy csökkentsék az addig okozott károkat. Gazdasági szempontból ez a fejlesztés és Park kedvezőleg hatott Ózdra. (DOBOSY 2005)

A Győri Rába Magyar Waggon- és Gépgyár fő profilja a vasszerkezetgyártás, vasúti és közúti járműgyártás volt. Szintén egy olyan gyárról van szó, mely a 19.század óta működik. A gyárat először a nagy gazdasági válság sodorta a csőd szélére, ahonnan a háborúk alatt tudott kilábalni, ugyanis azokban az időkben hadipari üzemként működött. (INT-07) A területe nagyjából 200 hektár, melyen helyet kapnak gyártócsarnokok, raktárak, fejlesztői épületek is. A gyár a privatizáció után szembe nézett néhány kihívással, azonban, kis változtatásokkal ugyan, de meg tudta tartani arculatát és nem állt le a gyártás, ezek mellett pedig több környezettudatos fejlesztést is eszközöltek például az energiahatékonyság növelését.

A Csepel Művek, vagy másnéven a Csepeli Vas- és Fémművek, rendelkezik a vizsgált példák közül a legnagyobb területtel, mely körülbelül 220 hektáros, ezzel Budapest egyik legnagyobb ipari komplexuma volt. A privatizáció után több, kisebb egységre bomlott le a terület, és számos hazai és külföldi vásárolta meg itt a székhelyét. A nagy komplexumból, Ózdhhoz hasonlóan egy ipari park alakult, a Csepel Ipari Park, mely sok gyártó- és logisztikai cég mellett, szolgáltatóknak is helyet biztosít. (INT-08) Emellett viszont Ózdtól eltérően műemléki védetség alatt álló épületek is találhatóak itt, melyeket kulturális vagy oktató céllal igyekeznek ellátni. (INT-09) A sok új vállalat magával hozta a fejlődést és modernizációt is, ezzel téve vonzóbbá az ipari parkot. Főként logisztikai, raktározási és kisebb gyártóvállalatok vannak itt.

A tiszaujvárosi Tiszavidéki Vegyi Kombinát kicsit eltér az előzőektől, mivel nem nehézipari egységről beszélünk. Szinte együtt épültek a dunaújvárosi Vasművel, 1951-ben kezdték a beruházásokat. A privatizáció után részvénytársasági formában működött tovább, valamint egyes üzemeket gazdasági társasággá alakították át, míg másikat, melyek nem voltak nyereségesek, felszámolták. A fő arculata megmaradt viszont, polipropilén gyártás, 1996-ban Európa legkorszerűbb gyára volt. 2015-ben a MOL Csoport felvásárolta, ezzel a cég név és márka megszűnt hivatalosan, de az üzemek most is működnek. A megvásárlásnak

köszönhetően jelentős fejlesztések és bővítések is történtek, mivel a MOL Csoport célja, hogy a tiszaujvárosi ipar Közép-Európa vegyipari központjává váljon a jövőben. (INT-10)

Utolsóként vizsgált kazincbarcikai Borsodi Vegyi Kombinát régen az egyik legfontosabb vegyipari központja volt az országnak. A Borsodi Vegyi Kombinát 1954-ben, három gyár egyesülésével jött létre: a Borsodi Kokszművek, a Borsodi Ipari Tröszt és a Sajómenti Vegyiművek, és a létrejöttét az Első 5 éves tervbe foglalták bele (csakúgy, mint a Dunai Vasműét). (INT-11) A privatizáció után BorsodChem Rt. nevet kapta meg és elsőként regisztrálta részvényeit a Budapesti Értéktőzsdén és Londoni Értéktőzsdén. A többségi tulajdont 2006-ban szerezte meg egy kínai cég. A gyárak ma is működnek, folyamatos fejlesztésekkel, 2018-ban például egy barnamezős beruházást csináltak, mely lehetővé tette, hogy kevesebb anyagot kelljen importálni Kínából. (INT-12)

Ahhoz, hogy teljes képet kapjak ezeknek az ipar területeknek a felújításáról, igyekeztem néhány külföldi példát is, azonban inkább csak konkrétan egye – egy épület felújításról találtaminformációkat elsősorban. A legtöbb iparból fent maradt épület építészeti irodává alakult át, és próbált beilleszkedni a mostani városképbe és életbe. (INT-13)

A fentebb vizsgált hasonló iparterületek megismerése után, javaslatra kijelölt területet kétfelé osztottam és kétféle típusú javaslatot dolgoztam ki. Az egyik az egy megújult ipari/szolgáltatói ipari park kialakítása hasonlóan Ózdhoz, illetve Csepelhez, a másik pedig egy turisztikai fejlesztés lenne, kiegészítve egy kisebb erdőbővítéssel. A turisztikai és az ipari részeket egy erdőbővítéssel szétválasztanám egymástól, ezzel növelve a zöldet, illetve lehatárolva az ipart.

Az ipari fejlesztésre szánt területek kék színnel vannak jelölve a javaslati térképen (17.ábra). Ehhez a javaslathoz hozzá adtam egy még be nem épített területet, amit potenciálisan szintén fel lehetne használni, ha szükség van a terület növekedésére, de az alapterület a Vasmű délnyugati részén van kijelölve. Mivel ez év szeptemberében teljesen leállt a gyártás a Vasműben, én nem kívánám egy újabb nehéz ipar jelenlétét a városban, inkább kisebb könnyű iparok megjelenését támogatom és ösztönzöm, ezzel létre hozva a Dunai Ipari Parkot. Mivel Vasműnek sokáig Dunai Vasmű volt a hivatalos neve, így ez a név honorálhatná a Vasmű múltját és fontosságát a városra tekintve.

A turisztikai fejlesztésre 2 helyszín van kijelölve, a rózsaszínnel, melyek közül az egyik az Alsó- és Felső-Dunaparton, ahol már van egy meglévő szoborpark. A szobrok állapota sajnos eléggé rossz állapotban van, anyagkopás figyelhető meg a legtöbb szobron, sokat pedig graffitikkal is elcsúnyítottak. A szobrok felújítását és karbantartását javaslom, illetve a szoborpark reklámozását is, mivel a fiatalabb generációból sokan nem tudják, hogy van ilyen Dunaújvárosban is. Az Alsó-Dunaparton található néhány bográcsoláshoz és grillezéshez kijelölt hely, ezeknek a bővítését javasolnám még, hiszen az Duna part ilyen szempontból igennépszerű a tavaszi/nyári időszakban.

A másik terület az Vasmű „gócpontja” helyén létesülne. Ide egy több funkciójú turisztikai központot terveztem, mely eltérne az eddigi iparterületi fejlesztésektől Magyarországon. Igaz Dunaújváros aránylag nem egy nagy város, viszont szerintem van potenciál a turisztikai hely sikerességében. Dunaújváros az ország közepén van így aránylag könnyű az elérése a legtöbb településről. Emellett pedig a városban található egy híres Halászcsernye, melybe külföldről is járnak vendégek, így válva lehetséges látogatókká. A kijelölt javaslati terület körülbelül 200 hektár (17.ábra), így igen nagy területtel kell dolgozni, így többféle egység és funkció jelenne meg a területen. Először is a kijelölt terület déli részén, illetve a nyugati oldalról egy erdőbővítés történne. A területen található ugye a Meleghengermű, a Hideghengermű, a Kokszoló és a FAM, valamint, ezekhez képest, egyéb kisebb épületek. A nagy csarnokokat egy kalandpark kialakítására használnánk fel.

Ilyesfajta fejlesztésre számos példa van Európában. Ott van például a Berta Block Boulderhalle, mely egy hatalmas beltéri mászóközpont Berlinben. *Boulderezés*re, azaz biztosítókötél nélküli falmászásra specializálódott, és különféle mászóútvonalakat kínál különböző nehézségi szinteken. (INT-14) Egy másik hasonló példa a The Climbing Hangar, ami hasonló mászástechnikára épült, mint a Berta Block. (INT-15) Ezekről teljesen másféle játékközpont a Prison Island, mely igazából egy nagy méretű szabadulószoa játék. A Prison Island célja, hogy a játékosoknak ügyességi és logikai feladatot kell megoldaniuk és idejében ki kell szabadulniuk a börtönből. (INT-16) Utolsó külföldi példaként pedig a Zollverein UNESCO- örökségi ipar terület. A konkrét javaslatomhoz ez a park áll a legközelebb, számos különböző program található a helyszínen, például zenei programok, múzeumok, design kiállítások, és még sok más érdekesség. (INT-17)

Ezekből a példákban ihletet merítve a csarnokok egyikébe egy mászóparkot terveztem, mely akár a fentebb említett cégek egyike is lehet konkrétan, mivel mindegyik franchise-ként működik. A terület nagysága és épületei értéke miatt egy kisvasutas állandó múzeum üzemelne a helyszínen, melynek célja az itt épült műemlékvédelem alatt álló épületek bemutatása. Ezt bárki által látogatható lenne, azonban különösen érdekes lehet tanulmányi kirándulások szempontjából is. Az épületek egyike pedig helyet adna vándorkiállításoknak is, hasonlóan a Zollvereinhez. Végezetül pedig egy nagyobb tervezet park is helyet kapna a területen, melynek része lenne egy szabadtéri színpad is, ahol zenei és színházi előadások is szerepelhetnének. Ezek mellett pedig, mivel a terület mérete megengedi, nyári szezonban lehetne itt tartani a fesztiválokat a Szalki-sziget és az Alsó-Dunapart helyett. Ha az egykori teherszállító pályákon megoldható lenne egy helyi vonat közlekedése, akkor a fesztiválozók is könnyen eljuthatnának a fesztivál helyszínére.

Összességében én a város jövője érdekében a turisztikai fejlesztésben látom a potenciált, mely segíthetne fellendíteni a város gazdaságát.



17.ábra: Saját ábra - Javaslattétel

Összefoglalás

Szakdolgozatomban az ipar és a város együttes fejlődését vizsgáltam meg, melyhez mintaterületként Dunaújvárost vizsgáltam meg. A város egyike volt azoknak a településeknek, melyek szó szerint egyszerre épültek meg az iparral, így jó alanynak bizonyult a vizsgálathoz. A vizsgálati szempontom az volt, hogy formálta-e az ipar a várost és a szerkezetét, valamint, hogy milyen mértékben.

A dolgozatot kettő nagyobb részre bontottam: az általános és a részletes vizsgálatokra. Az általános vizsgálatokon belül kielemeztem a település elhelyezkedését és földrajzi adottságait, foglalkoztam a demográfiai változással, és az eredeti település, Dunapentele, történetét is megvizsgáltam a részletes vizsgálatok megkezdése előtt. Ahhoz, hogy átfogó képet kapjak a településről még megvizsgáltam a Városszerkezeti tervet és a Fejér Vármegyei Területrendezési tervet is. Ezekből meg lehetett állapítani, hogy a város nagyon jól helyezkedik el közlekedés szempontjából, ez fontos információ a jövőre való fejlesztésekre tekintve is.

A részletes vizsgálatok keretein belül korszakonként vizsgáltam meg az város és a Vasmű párhuzamos fejlődését. Mindegyik városrész más és más volt, voltak rosszabb és jobb beépítési trendek. Az 50'-60' években például keretes szerkezetű volt a városkép, amit a 70' években egy magasházas, sűrű beépítés váltott fel, a megnövekedett lakásigényeknek köszönhetően. A 80' években történt beépítés a kettő között találta meg a helyét, magasházas beépítésű a városrész, mégis keretesszerkezetet idézi az elrendezésével. Az ipari vizsgálatok alatt pedig szépen kirajzolódott a Vasmű fellendülése és hanyatlása is. Megfigyelhető volt, hogy amikor az ipar a legsikeresebb pontján volt, akkor a város építése is intenzívebb volt, míg amikor az ipar többé-kevésbé elkészült, a város is lelassult, mint lakás mennyiségben, mind szerkezeti kinézetben.

A vizsgálat során bebizonyosodott, hogy Dunaújváros példája jól mutatja, hogyan formálhatja át az ipari fejlődés a városok szerkezetét és életét, valamint azt, hogy ezek hogyan hathatnak ki a városi kultúrára és közösségekre is.

Képtár:



Fényképek az 50'-60' évek beépítéséről, jellegzetes képéről (forrás: duol.hu)



Fényképek az 70' évek beépítéséről, jellegzetes képeről (forrás: <https://earth.google.com>)



Fényképek az 80' évek beépítéséről, jellegzetes képeről (forrás: <https://earth.google.com>)



Fényképek az iparterületekről, 50'-60' évek Vasmű, 70' évek keleti iparterület, 80' évek iparterület (fentről lefele)
(forrás: <https://earth.google.com>)

Források:

01: Dunaújváros Helyi Önkormányzat

02: Aczél Eszter – Bóna István – Csatári Bence – Csüllög Gábor – Erdős Ferenc – Fülöp Gyula – Hári Gyula – B. Horváth Jolán – Imréné Szőnyegi Hajnalka – Jankó Árpád – Kapsza Miklós – Keszi Tamás – Knódel Mária – Komlósi József – Lukács László – Matussné Lendvai Márta – Pongrácz Zsuzsánna – Vicze Magdolna – Visy Zsolt (2000): Dunaújváros története, Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata, Dunaújváros – szövegben *ACZÉL 2000*-ként van feltüntetve

03: Dunaújváros Megyei Jogú Város Településszerkezeti terve

04: Fejér Vármegyei Területrendezési terve

05: Buka Adrienne (2000) – Dunapentele – Sztálinváros – Dunaújváros

06: Horváth István (2000) - Dunafer 50. Dunai Vasmű krónika

07: Barka Gábor, Fehérvári Zoltán, Prakfalvi Endre (2007): Dunaújvárosi építészeti kalauz 1950- 1960, Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata -- szövegben *BARKA 2007*-ként van feltüntetve

08: Fejér vármegyei Levéltár dokumentumai

09: 10: Hódi Mónika történész előadása a Dózsa II. városrészről (2023, Intercisa Múzeum)

10: Körner Zsuzsa – Nagy Márta (2007) - Az európai és a magyar telepszerű lakásépítés története 1945-től napjainkig, TERC Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. Szakkönyvkiadó, Budapest

11: Asztalos Andrásné (2010) - Dunapentele Sztálinváros, Dunaújváros Numizmatikai Emlékei 1950-2010

12: Dobosy László Ózdi Városi Múzeum Igazgató (2005) - Felmérés Ózd és környéke termelés-, technikatörténeti-, és ipartörténeti öröksége védelmének és hasznosításának jelenlegi állapotáról, a lehetséges fejlesztések tartalmáról, céljáról

Internetes Forrás:

- INT-01: <http://dunaujvarosmesel.hu/2019/02/28/a-dunaujvarosi-foldcsuszamlas/> - Lősz csuszamlás
- INT-02: <http://nepesseg.com/fejer/dunaujvaros>
- INT-03: <http://dunaujvarosmesel.hu/2019/07/28/elsullyedt-monostor/> - Fekete István munkái alapján
- INT-04: <https://www.jakd.hu/dunapentele> - Dunaújvárosi József Attila könyvtár hivatalos honlapja
- INT-05: <https://www.aikawa.hu>
- INT-06: <https://www.hankooktire.com>
- INT-07: <https://ipartortenet.hu/hu/ipartorteneti-emlekhelyek/magyar-waggon-es-gepgyart/>
- INT-08: <https://csepelmuvek.hu/>
- INT-09: Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Adatbázisa
- INT-10: <https://mol.hu/>
- INT-11: <https://mult-kor.hu/varossa-duzzasztotta-kazincbarcikat-a-borsodi-vegyszeri-kombinat-20181210>
- INT-12: <https://borsodchem.com>
- INT-13: <https://www.archdaily.com/967100/industrial-nouveau-dramatic-renovation-projects-reimagining-urban-life>
- INT-14: <https://www.bertablock.de/>
- INT-15: <https://www.theclimbinghangar.com/>
- INT-16: <https://prisonisland.com/>
- INT-17: <https://www.zollverein.de/>

Ábra jegyzék:

- 1.ábra: Saját ábra – Dunaújváros elhelyezkedése
- 2.ábra: <http://dunaujvarosmesel.hu> – Jellegzetes löszfal
- 3.ábra: Saját ábra a <http://nepesseg.com/fejer/dunaujvaros> adataival
- 4.ábra: Saját ábra - Városszerkezet
- 5.ábra: Dunaújváros Megyei Jogú Város Településszerkezeti terve
- 6.ábra: Fejér vármegyei Levéltár dokumentumai
- 7.ábra: <https://arcanum.hu> – 1.Katonai felmérés
- 8.ábra: <http://dunaujvarosmesel.hu/2019/07/28/elsullyedt-monostor/> - Monostor rekonstrukciója, Szabó Zoltán Róbert munkája
- 9. – 16.ábra: Saját ábra – A város térbeli alakulása az ipari fejlődés függvényében
- 17.ábra: Saját ábra - Javaslattétel

NYILATKOZAT

a szakdolgozat nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve:	Prokaj Fatime
A Hallgató Neptun kódja:	FFX04Z
A dolgozat címe:	Az ipari fejlődés hatása a város kialakulására, Dunaújváros példáján vizsgálva
A megjelenés éve:	2024
A konzulens intézetének neve:	Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet
A konzulens tanszékének a neve:	Településépítészeti és Települési Zöldinfrastruktúra Tanszék

Kijelentem, hogy az általam benyújtott szakdolgozat egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem.

Ha a fenti nyilatkozattal valótlan állítottam, tudomásul veszem, hogy a záróvizsga-bizottság a záróvizsgából kizár és a záróvizsgát csak új dolgozat készítése után tehetek.

A leadott dolgozat, mely PDF dokumentum, szerkesztését nem, megtekintését és nyomtatását engedélyezem.

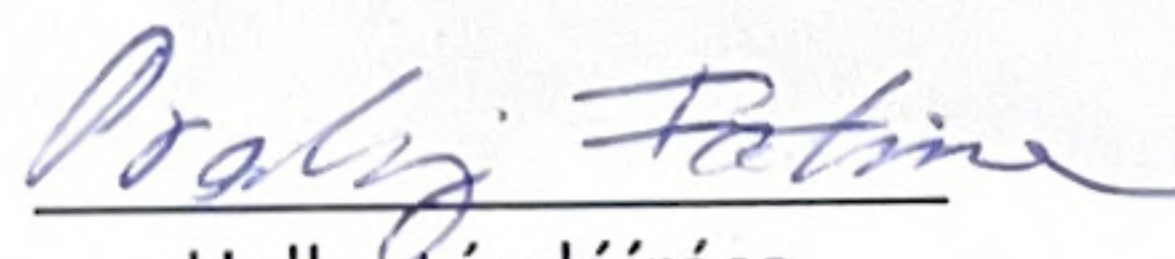
Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkor szellemi tulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem MATER Hallgatói Dolgozatok repozitóriumba. Tudomásul veszem, hogy a megvédett és

- nem titkosított dolgozat a védelmet követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelté után

nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem MATER Hallgatói Dolgozatok repozitóriumban.

Kelt: Dunaújváros, 2024. november 4.


Hallgató aláírása

MATE Szervezeti és Működési Szabályzat

4.1. sz. melléklete: Konzulensi nyilatkozat

NYILATKOZAT

Prokaj Fatime hallgató (Neptun azonosítója: **FFX04Z**) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy szakdolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A szakdolgozatot a záróvizsgán történő védelemre **javaslom**.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: **nem**.

.

Kelt: Budapest, 2024. 11. 02.



R.Takács Eszter /dr.Rusztly Lászlóné/
okl. építészmérnök, vezető tervező
belső konzulens