

SZAKDOLGOZAT

**Szabó Zsombor Gyula
2025**

Magyar Agrár – és Élettudományi Egyetem
Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet
Településépítészeti és Települési Zöldinfrastruktúra Tanszék

Oroszlány - Újváros élete

(Oroszlány Újvárosának élhetőségi vizsgálata, az épített és
természeti környezet kapcsolatán keresztül)

Konzulens: Szövényi Anna Andrea

Tanszékvezető: Szövényi Anna Andrea

Szabó Zsombor Gyula

Településüzemeltető szakirány

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	4
1.1. Témaválasztás.....	4
1.2 Felépítés, módszertan	4
2. Értelmezést segítő fogalmak meghatározása	6
2.1. A telep, zöld – és kékinfrastuktúra fogalma, általános kifejezések.....	6
2.2. Lakótelepgenerációk országos viszonylatban	8
3. Oroszlány története, helyzete	10
3.1 A település története a szénbányászat előtt	10
3.2 A település története a szénbányászat megjelenése után	11
3.2.1 A település általános története a szénbányászat megjelenése után	11
3.2.2. A vizsgált városrész fejlődése a szénbányászat megjelenése után	13
3.2.3 Helyzetértékelés, összefoglalás.....	20
4. Újváros - részletes vizsgálatok	22
4.1 Az épített környezet általános jellemzése	22
4.2 Tömb szerkezeti vizsgálatok, területhasználat.....	23
4.2.1 Intézményi ellátottság.....	27
4.2.2 Közlekedési vizsgálatok, települési helyzet	31
4.2.3 Zöldfelületek és szabadterek rendszere.....	35
4.3 Malom tó - és vasútállomási tó környezetének vizsgálata.....	38
4.3 Malom – tó és környezetének vizsgálata	38
4.3.2 Vasútállomási – tó és környezetének részletes vizsgálata	39
4.4 Vizsgálatok összegzése, értékelése	46
5. Probléma – és értékelemzés	47
5.1 Problémák összegzése és elemzése.....	48
5.2 Értékek összegzése és elemzése	53
6. Fejlesztési lehetőségek, irányok	55
6.1 Javaslati szempontok, inspirációk, követendő példák.....	55
6.2 Konkrét javaslatok a vizsgált területre.....	58
7. Összegzés, értékelés	64
Irodalomjegyzék:	66
Ábrajegyzék:	69

1. Bevezetés

1.1. Témaválasztás

A tanulmányaim során világossá vált számomra, hogy a tudományterület, amivel a szakma, illetve a képzés foglalkozik, nagyon széles spektrumot foglal magába. Ennek a komplex rendszernek szerettem volna több szegmensébe betekintés nyerni, és a megszerzett ismereteimet ezáltal kamatoztatni a szakdolgozat elkészítésekor. A választott területen, Oroszlány - Újvárosban olyan helyzetek figyelhetők meg, amelyek lehetővé teszik, hogy városi környezetben vizsgáljam az egymással szoros összefüggésben lévő épített -, zöld - és kék - infrastruktúrát. Ezen körülmények inspirálták elsősorban a szakdolgozatom elkészültét, annak tematikáját, illetve helyszínét. A téma kiválasztásánál szempont volt, hogy egy korábban általam nem ismert területtel foglalkozzak, egy olyan településen, amely szintén többnyire ismeretlen számomra, így a korábbi élmények, tapasztalatok nem tudják befolyásolni a szakdolgozat szakmaiságát, megfelelően tudom a kutatást, vizsgálatokat szakmai alapokra helyezni, és azokat az alapoktól elkezdve felépíteni. Lehetőségem volt az épített - és természeti környezet elemzésére és értékelésére, ezzel is egyrészt ki tudtam használni azt a sokrétű szemléletmódot és ismeretkört, amit a képzés által kaptam, továbbá egy átfogó képet mutathattam a városrészről, így amennyiben valaki kezébe veszi ezt a munkát, az alapoktól kezdve átfogó képet tud kapni a fennálló jelenlegi helyzetről.

1.2. Felépítés, módszertan

A szakdolgozat felépítésének meghatározásában szerepet játszott a bemutathatóság, érthetőség, ugyanakkor szakmai szempontok domináltak az egész munkafolyamat során. Az első fejezetekben kitérek a település helyzetére a térségben, illetve korábbi alakulására a történelem, elsősorban az elmúlt bő fél évszázad folyamán, különös tekintettel a vizsgált Újvárosra, elsősorban a jelenlegi állapot megértésének érdekében. Ezután szintén az érthetőséget szolgálva elemeztem a hatályos városi dokumentumokat, amelyek a terület szabályozására és fejlesztésére vonatkoznak.

Elvégeztem a települési vizsgálatok módszertana szerint a térségi vizsgálatokat, mely magába foglalja többek között a tömb szerkezeti vizsgálatokat, területhasználatok felmérését, elemeztem a közlekedési helyzeteket, a településszerkezeti szerepét a városrésznek, vizsgáltam a zöldfelületek és szabadterek rendszerét, illetve a gyalogos és kerékpáros/mikromobilitási

közlekedési kapcsolatokat. Ehhez kapcsolódva bizonyos épületek funkcióit és telekhasználatokat is elemeztem, elsősorban ott, ahol ez a helyszín mindennapjainak, működésének további megértése érdekében feltétlenül szükséges volt.

A területen található Malom - tó és a Vasútállomási - tó helyzetének megértésére és bemutatására további vizsgálatokat végeztem, amelyek esetében a lakóteleppel és várossal való kapcsolatukat mértem fel, valamint elemeztem a jelenlegi használati módokat, funkciókat. A Malom – tavat a már a város által tervezett felújítások és részükről is megfogalmazott igények miatt kevésbé, a Vasútállomási – tavat részletesebben vizsgáltam, illetve tettem javaslatot a fejlesztésére. A tavak környezetében volt lehetőségem ezzel együtt a városi biodiverzitással és természetközelséggel kapcsolatban is vizsgálatokat és elemzéseket végezni, majd ezeket értékelni.

A vizsgálatok elvégzése után készítettem a területre vonatkozóan egy érték - és probléma elemzést, amely segít az eredményeket is összegezni, illetve lehetőséget biztosít a javaslattételek irányának meghatározására. Ehhez felhasználtam a térbeli megjelenítést is térképes formában, illetve a “problémafa” módszertani elvet is követtem, és ezek segítségével érthetőbbé szerettem volna tenni a megértést, javítani a prezentálhatóságot.

A javaslattételi rész elkészítésekor jól működő magyar és nemzetközi példákból is sok szempontot behoztam, ezzel pedig a lehető leghatékonyabb irányt szeretném megmutatni, amely emberi léptékű, a konkrét helyzettől és területtől nem elrugaskodott, ugyanakkor hatékony, a közösség érdekeit szolgáló beavatkozást eredményez. A javaslattételi résznél először több szakirodalmi forrás feldolgozásával kezdtem, hogy szakmailag megalapozottak legyenek az elképzeléseim, és valóban olyan irányba induljon el a javaslattétel, amely előremutató, fenntartható és használható.

2. Értelmezést segítő fogalmak meghatározása

2.1. A telep, zöld – és kékinfrastuktúra fogalma, általános kifejezések

A szakdolgozatomban kiemelten kezelem az alapfogalmak ismertetését. Ennek célja, hogy az olvasók számára és számomra is egyértelművé tegye, mi is pontosan például a lakótelep, zöldfelület, kékinfrastruktúra fogalma, és segítsen mélyebben megérteni fejlődésüket, valamint működésüket.

A „telep” fogalmát széleskörűen használták, különféle összefüggésekben. Olyan helyekre utalt, ahol egy adott funkciót szolgáló épületek csoportja egy időben létesült. Például a lakófunkció esetén egy meghatározott népességcsoport számára épült, mint munkások, kórházi dolgozók vagy hivatalnokok. Ilyen típusú telepek közé tartoznak a munkástelepek, mérnöktelepek vagy gyermekotthon-telepek, és számos más formában is előfordultak, hogy lehetővé tegyék nagyobb létszámú lakóközösségek elhelyezését. (KÖRNER 2004, 48-52.old.)

Ehhez kapcsolódóan érdemes megemlíteni, hogy a középkorban a "kolónia" (a mai értelemben vett telep) kifejezés nem volt széles körben használatos, és egy speciális jogokkal rendelkező településtípusra utalt. A gyarmatosítás időszakában újból előkerült a szó, mivel olyan területeken létesítettek településeket, amelyek korábban nem voltak beépítve, majd azokat betelepítették. Magyarországon a "kolónia", "telep" és "gyarmat" fogalmak csak a 19. században terjedtek el, különösen a munkások és a mezőgazdasági dolgozók elkülönített lakóhelyei kapcsán. A 20. századra a "kolónia" és a "gyarmat" szavak kevésbé váltak gyakori használatúvá, helyüket inkább a "telep" kifejezés vette át a szakmai nyelvezetben. (KÖRNER 2004, 48-52.old.)

A teletszerű beépítések három alapvető elvre épültek: az **egyidejűség**, a **meghatározott népességi csoport** és az **egységesség** elvére. Ezek a tényezők alapvetően formálták a magyar építkezés sajátos, csoportosítható teleptípusainak kialakulását. Különös figyelmet érdemel az építetők kiléte és céljai, a lakók társadalmi helyzete, a telepek földhasználata, az épületek elrendezése és stílusa, mivel ezek mind hozzájárulnak a teleptípusok jellegzetességeinek meghatározásához. (KÖRNER 2004, 48-52.old.)

Korábban már érintettem a **telepszerű lakásépítés** alapfogalmát. Most pedig Meggyesi Tamás értelmezése alapján szeretnék pár gondolatot megosztani a telepszerű lakásépítésről és annak összetevőiről. Maguk a telepek Magyarországon leginkább az II. világháború után, főként állami támogatással létesültek, melyet a rendszerváltás utáni időszakban folytattak leginkább. Ezek általában társasházak formájában valósultak meg. Fontos megállapítani, hogy a telepszerűség nem függ össze tulajdonosi, építetői vagy üzemeltetői jogokkal, sem pedig az építési formával vagy szintszámokkal, valamint egyéb, hasonló módon leírható konkrét tulajdonságokkal. A telepszerűség alapvetően azt jelenti, hogy a lakóépületek nem egyenként, egy telken helyezkednek el, hanem csoportosan, szervezett formában és egyidejűleg épülnek fel. A telepszerűség egyik előnye, hogy nem szigorúan kötött a telkek elrendezése és a beépítés alakítása szabadabb. Ez lehetőséget ad a tervezőknek arra, hogy újraformálják vagy alakítsák a települési szerkezetet. Az egyedi telkes tervezéssel szemben a telepszerű tervezés szabályozásoktól függ, és nagyobb szabadságot biztosít a tervezőknek, akik akár konkrét épületeket is megálmodhatnak, új térbeli és fizikai kapcsolatokat teremtve, így változatos városi környezetet létrehozva. (MEGGYESI 2009, 100-101.old.)

A zöldinfrastruktúra fogalmát a „Zöldinfrastruktúra-hálózat fejlesztése, a zöldinfrastruktúra szempontjából releváns intézményi és jogszabályi környezet áttekintése I. kötet” című háttér tanulmány az alábbiak szerint foglalja össze: „A zöldinfrastruktúrát számos hazai és nemzetközi dokumentum definiálja. A definíciókban közös feltétel, hogy **a zöldinfrastruktúra természetes és félig természetes területek részben létező, részben stratégiaileg megtervezett hálózata, amely széleskörű ökoszisztéma-szolgáltatások nyújtására képes.** A zöldinfrastruktúra a vidéki és települési környezetben - például belterületi zöldfelületek formájában - egyaránt jelen van.” (ZIFRA 2017, 8 – 9.old.)

Mindennapi életünk elképzelhetetlen víz nélkül, szervezetünk felépítésétől kezdve a táplálkozásunkon át a gazdaság működéséig mindenhol megjelenik, mint szükséglet, amely nem helyettesíthető vagy kiváltható, az emberi civilizáció is közvetlenül függ tőle. Ezen gondolatmenet mentén tovább haladva kijelenthető, hogy a vízgazdálkodási kérdés a természetes – és épített környezetünkben is rendkívül jelentős. A releváns, épített városi környezetnél maradva kijelenthető, hogy napjainkban a „vízérzékeny városok” kialakítása már az elsődleges szempontok között van a települések tervezésekor, ehhez azonban ennek megfelelő, rendszer – szintű beavatkozás szükséges. Összességében ez a megközelítést,

szemléletmódot igyekeznek átadni a „kékinfrastruktúra” kifejezés, amely szorosan kapcsolódik, illetve részét képezi a zöldinfrastruktúrának. (VZKI 2021, 13. old.)

2.2. Lakótelepgenerációk országos viszonylatban

A lakótelepeknek, mint általános fogalmaknak és kifejezéseknek, különböző generációi vannak. Bár már az 1800-as években megkezdtek a lakótelepek építését, akkor inkább csak telepszerű építkezésekről volt szó. Valójában a második világháború alatt, illetve utána indult be a tömeges lakásépítés, és ez a folyamat egészen napjainkig tart, illetve tartott, amennyiben a más megközelítéssel épült, a szakdolgozatban külön nem tárgyalt modernebb lakóparkokat külön kategóriába helyezzük. Az épített lakótelepek általában három nagyobb csoportba sorolhatók: az 1945 és 1960 között építettek, a 1960 és 1980 között létesítettek, valamint az 1980 után épültek. A szakirodalom rendszerint ezzel a hármas tagoltsággal dolgozik, amennyiben általánosságban kell a témával foglalkozni, és nem igénylik a körülmények a részletesebb (pl: évtizedenkénti) tagoltságot.

Az első generációt az 1945 és az 1960-as évek között épült lakótelepek alkotják. A második világháború végén az egész főváros és városok romokban heverték, és súlyos lakáshiány volt. Ennek megoldására a kormány létrehozta az Országos Építésügyi Kormánybizottságot, amelynek feladata az említett problémák kezelése volt. A kormány fokozatosan államosította a nehézipari és ipari cégeket, korlátozva ezzel a magántulajdont, és az így befolyt összegeket különféle állami célokra fordította. Az 1950-es években a vidéki területeken főként ipari központok létrehozása volt a legfontosabb cél a lakótelepek építése szempontjából. (KÖRNER 2006, 155.old.)

A Nagy Imre-kormány idején a legkedvezőbb lakásépítési területek olyan területek voltak, amelyeket lakásbontás nélkül lehetett igénybe venni. Fontos volt számukra, hogy az újonnan kialakuló városrészek és telepek részei legyenek olyan területeknek, ahol tervszerű fejlesztések vagy szerves városi környezet alakulhat ki. Ezeket a telepeket úgy illesztették be a városi szövetbe, hogy közvetlen kapcsolatot tudjanak kialakítani a szomszédos városrészekkel, és könnyen megközelíthetőek legyenek a belső városi területek. A lakótelepek nagy része (67%) a belső városrészek területén épült. Emellett sok munkahely közelében indult meg a munkahelyek építése a meglévő és az új városokban. (KÖRNER 2006, 163-164.old.)

A második generációra jellemző, hogy az 1961 és 1975 közötti időszakban a telepek építésénél kiemelt fontosságot tulajdonítottak a területek hatékony kihasználásának és a szanálásmentes fejlesztéseknek. Emellett előtérbe helyezték azokat a területeket, amelyek közel voltak a városmaghoz vagy közvetlen kapcsolatban álltak vele, valamint az útvonalak mentén elhelyezkedő szabad területeket. Az építési helyszínek között szerepeltek olyan területek is, ahol már meglévő, elavult egyszobás lakásokat alakítottak át. Végül olyan kerületeket vagy kisebb területeket is átalakítottak, amelyek az elavult külső városrészekben helyezkedtek el. (KÖRNER 2006, 268-269.old.)

Abban az időszakban a szakma nagy hangsúlyt fektetett a sáv- és kockaházak kombinációjára, és különböző helyszíneken igyekeztek olyan tömböket kialakítani, amelyek hasonlóak voltak az egységes tömegű blokkos épületekhez. (KÖRNER 2006, 287.old.)

A beépítési terveket folyamatos lépésekre bontották és folyamatosan alakították. A hatvanas évek után a tervezők nemcsak olyan terveket készítettek, ahol egyedi megtervezett kompozíciók szerint építettek, hanem ismétlődő épületcsoportokat is létrehoztak zárt utakkal. Egyik ismert példa erre a dunaújvárosi lakótelep, ahol szintén egységes, ismétlődő elemekkel dolgoztak. (KÖRNER 2006, 289-291.old.)

A telepek számára lényeges volt a funkció, hiszen a lakófunkció mellett megjelentek a kiszolgáló, intézményi szerepek is.

A harmadik generáció az 1975 utáni időszakot foglalja magában, egészen az 1980-as és 1990-es évekig. Ebben az időszakban már nem a szupertömbök és a tízemeletes épületek voltak előnyben. A szakértők egyre inkább azt hangsúlyozták, hogy az F+3-4 szintes, kisebb léptékű lakótelepek értékesebbek, és csak a belső városrészekben indokolt a közepes és magas épületek építése, főként a nagy telekárak miatt. A külső részekben pedig a kisebb szintszámmal rendelkező lakótelepek gazdaságosabbak voltak. (KÖRNER 2006, 313.old.)

Ebben az időszakban kezdetét vette egy olyan mozgalom, amely az egyéni és közösségi érdekek összehangolására törekedett. Különbőféle elemeket vezettek be a lakótelepeken, amelyek korábban kizárólagos használatra szolgáltak, gyakran a zöldterületek rovására. Később ez a mozgalom arra ösztönözte a lakókat, hogy saját maguk kezdték el gondozni és fenntartani a környezetüket, ideértve a zöldfelületeket is. Ennek eredményeként elfogadottá vált az ilyen

kezdeményezés, és a kertek kialakításához már csak kisebb kerítéseket kellett felállítani. (KÖRNER 2006, 404.old.)

3. Oroszlány története, helyzete

3.1. A település története a szénbányászat előtt

Az őskortól kezdve, a Vértesalján, Oroszlány környékén emberek éltek. A X. századtól a Vértes területén a Csák nemzetségnek volt szállásterülete. Oroszlány mai területén 1107-ben monostort építettek, és valószínűleg az Oroszlánkő vára is ekkor épült. A Majki Premontrei Apátság és a Gerencsér vára is ide tartozik. Szentgyörgyvár első említése 1389-ből származik (Oroszlány IVS 2010, 8-9.old.).

1536-ban említik az "Oroszlánkő várát", de a török hódoltság idején elpusztult. A XVII. században a terület teljesen lakatlan volt, és "Pusztatoroslánkő" néven szerepelt. Az Eszterházy család szlovák lakosokat telepített be a törökök kiűzése után. A betelepülők a vár romjait házaik építéséhez használták fel (Oroszlány IVS 2010, 8-9.old.).

A Rákóczi-szabadságharc bukása után Eszterházy Antal birtokait Eszterházy József örökölte. A XVIII. század elején a falu lakossága mindössze húsz fő volt, de az 1820-as évekre már 598 lakója volt (Oroszlány IVS 2010, 8-9.old.).

Fontos még megemlíteni a település közigazgatási határán belül található Majkot, melynek története a 18. század elején kapcsolódik össze a kamalduli rend megalapításával, amelyet Esterházy József alapított 1733-ban. A birtokot, amely 1200 holdnyi pusztából, tavakból és malmokból állt, adományozta a remeteség számára. A kolostoralapítás háttérében a 150 éves török uralom alóli felszabadítás és az azt követő Rákóczi-szabadságharc állt, amelyet a helyi birtokosok, köztük Esterházy család is átélt. Az alapítás célja az is volt, hogy a politikailag megosztott feleket megbékélésre ösztönözze, amit a cellaházak adományozói családok különböző hátterei is tükröznek. Az épületegyüttes megtervezésével Franz Anton Pilgramot bízták meg, akinek tervei alapján 1753-ban tették le a kolostor alapkövét. Az eredeti tervek szerint húsz cellaház épült volna, de végül csak tizenhét készült el. Az építkezés 1770-ben fejeződött be, és a cellaházak homlokzatán a magyar arisztokrácia adományozó családjainak címerei láthatók. A majki kolostor a török idők előtti premontrei prépostság helyén épült fel, amely a 16. század során elpusztult. A kolostor mellett épült Celli Mária-kápolna 1736 és 1757

között, amelyet a remeték használtak mindennapjaik során imádkozásra. Az épületegyüttes az idők során több funkciót is betöltött, 1945 után például katonai kórház és munkásszálló volt. Az 1990-es években megkezdődött a cellaházak felújítása, amely folytatásaként 2018 és 2021 között a nagyszabású felújításon esett át az épületegyüttes, ma pedig turisták által szívesen látogatott nevezetesség, rendezvénytér és programokat kínáló eseményhelyszín. (Oroszlány IVS 2010, 8-9.old.).

3.2 A település története a szénbányászat megjelenése után

3.2.1 A település általános története a szénbányászat megjelenése után

A XIX. és XX. század első harmadában Oroszlány falusias jellegét megőrizte, lakossága lassan növekedett, 1937-re elérte az 1557 főt. A Magyar Általános Kőszénbánya Rt. 1925-től kezdte a szénkutatót a település külterületén, de az első bányát csak 1937-ben nyitották meg (XVI. akna). A világháborús energiakereslet növekedése további aknák nyitását eredményezte (XVII. és XVIII. akna), és az Oroszlány-Tatabányai kötélpálya 1941-ben kezdte meg működését (Oroszlány IVS 2010, 10. old.).

1944 végétől Oroszlány hadműveleti területté vált, ami jelentős károkat okozott a bányákban. A háború után az új politikai rendszer alatt megkezdődött az újjáépítés. A szocialista tervgazdálkodás keretében indult a hároméves terv, és a bányák állami irányítás alá kerültek 1946. január 1-jén (KARDICS 2014, 70. old.).

1946 végén a szénbányák állami tulajdonba kerültek, és 1947-ben megalakult a Magyar Állami Szénbányák Részvénytársaság (MÁSZ Rt.). A Tatabányai Kerületi Bányagazgatóság irányította a tatabányai és oroszlányi bányákat. 1949-ben döntés született egy új bányamű építéséről Oroszlány területén, amelyet a Tatabányai Szénbányák Nemzeti Vállalat kezdett meg (KARDICS 2014, 70-72. old.).

1950. január 1-jén kezdődött az első ötéves terv időszaka, amely kiemelkedő szerepet szánt a széntermelésnek. Ennek következtében fokozódott az oroszlányi szénmedence termelése és új bányák nyitása vált szükségessé. Oroszlány várossá nyilvánítása 1954-ben történt, lakossága ekkor 6596 fő volt. A gazdasági fejlődés és új munkalehetőségek gyors növekedést eredményeztek, sok család költözött ide az ország különböző részeiből (Oroszlány IVS 2010, 10.old.).

Az 1950-es években megépült az Óváros, amelynek legkiemelkedőbb épülete a Városkapu. (1. ábra)



1. ábra - A Városkapu (forrás: epiteszforum.hu)

Az 1960-as években több mint ezer összkomfortos lakás épült. 1957-ben létrejött az Oroszlányi Szénbányák vállalat, folytatva a bányatelepítéseket. 1958-ban megkezdtek az Oroszlányi Hőerőmű építését, amely 1960-ban kezdte meg működését az első villamos energiatermelő blokkal. Az 1960-as években további infrastrukturális fejlesztések történtek, például a Sportstadion, a Béke-szálló és a Víztorony építése (Oroszlány IVS 2010, 10.old.).

Az 1960-as és 1970-es években folytatódott a város bővítése, az Újváros városrész kialakítása, valamint a Kecskédi és Borbála lakótelepek építése. Az Újváros területe több fázisban épült ki, és a városrész főként tömbházakkal lett beépítve. A Borbálatelepep déli része az 1960-as években épült ki, míg az északi részek beépítése az 1980-as évek közepére fejeződött be. Az új lakások alacsony komfortúak voltak, és több cigány csoportot is betelepítettek a város külterületeire (Oroszlány TAK, 15. old.). A főutca déli járdáján hét egyforma üzlet épülete, köztük pedig kilenc, az utca vonalára merőleges, nyeregretetős lakóház áll. Mindegyikük falát egy-egy nagyméretű sgraffitó díszíti, amelyeket kilenc művész készített 1959-ben. (2. ábra)



2. ábra – Sgraffitók a homlokzaton (forrás: epiteszforum.hu)

3.2.2. A vizsgált városrész fejlődése a szénbányászat megjelenése után

A vizsgált terület – gyakorlatilag tehát Újváros városrész – kialakulását, az építkezéseket, környezetrendezéseket légifotók alapján alaposabban is megvizsgáltam, hogy fel tudjam vázolni a terület kialakulását, és megértsem az elmúlt bő ötven évben végbemenő folyamatokat, fejlődéseket, változásokat.

Ahogy már röviden említésre került, **Újváros építése**, a város területének bővítése a 20. század második felének elején kapott nagy lendületet, a legintenzívebb évek **1955 után** következtek, és nagyjából az 1960 – as évek végéig tartottak. Ebből adódóan az itt található lakótelep építése

is ebben az időszakban indult el, az **1960 – as években** került kialakításra a mai Dózsa György úttól délre található Dózsa György u.– vasút – Rákóczi Ferenc út közé eső terület, tehát a vizsgált terület déli része. 1966 – ig bezárólag az épületek ezen a területen már álltak, környezetük rendezése folyamatban volt. A Hunyadi Mátyás Általános Iskola kialakítása is elkezdődött, de még nem alakult ki a ma ismert teljes épület mérete. Feltételezhetően azért is, mert akkor bővítették később feljebb az iskola méretét és kapacitását, amikor a lakótelep építés következő üteme is elkezdődött. A Vasútállomási – tó helyén ekkor még egy kihasználatlan terület van, melyen átfolyik a – ma is ezen a területen áthaladó – Labanc patak, és tovább halad északi irányba, a légifotók alapján viszonylag rendezetlen és szabályozatlan módon, vizenyős - mocsaras területeket is kialakítva a közvetlen környezetében. A Dózsa György úttól északra eső területen még 1966 - ban nincs nyoma megkezdett épületeknek vagy építkezéseknek, nem kezdődött még meg a Malom – tó kialakítása és a környezetrendezés sem érdemben, sőt a mai Rákóczi Ferenc út – Takács Imre utca találkozásánál még a korábbi településmag részét képező parasztházakat és telkeket találunk. (5. ábra; 7. ábra)

5 évvel később, **1971 – ben** már más képet mutat a terület. Ekkorra már megkezdődött a Dózsa György úttól északra eső panelek kialakítása, ezzel együtt pedig a terület rendezése. Ez magába foglalja a Malom – tó mai területének és környezetének kialakítását, amely ekkor még nem valósult meg, de elkezdődött a kialakítása, és felismerhetők a kezdetleges körvonalai. Ez együtt jár azzal is, hogy az itt lévő mocsaras – vizes területek felszámolásra kerültek, a vízfolyás szabályozása megtörtént. Ekkorra a Hunyadi Mátyás Általános Iskola is nagyrészt elnyeri a mai formáját és méretét, illetve a Vasútállomási – tó helyén is megjelenik a korábbinál nagyobb, de a véglegesen létrejött vízfelületnél még jelentősen kisebb vízfelszín. A 60 – as években elkezdett épületek és környezetük már teljesen elkészült, lakhatóvá és élővé vált. A 70 – es években aztán a teljes területen megépülnek és létrejönnek a ma is ismert épületek, illetve közterületek. (5. ábra; 7. ábra)

1984 – ben már teljes egészében láthatjuk a korábban elgondolt és megtervezett folyamatok végeredményét. Látványos és rendezett a Malom - tó és Vasútállomási - tó, illetve környezetük, aktív használatban van a garázsváros a terület északnyugati részén, valamint a korábbi parasztházak terület is felszámolásra kerül, és panelek épülnek a helyén, melybe beköltöztek a lakók. A zöldinfrastruktúra – fejlettség tekintetében ekkor még könnyen észrevehető, hogy a Dózsa György úttól délre eső területek hamarabb kialakításra kerültek, a fák és növények fejlettsége, mérete előrébb jár, mint az északi területen. (5. ábra; 7. ábra)

A következő vizsgált év 2001, amely már az előző időszakokhoz képest kevesebb változást hozott. A vízfelületek még az 1984 – ben is látott állapotukban jelennek meg, környezetük zöldfelületein látszik az évek múlása, a fák növekedése, és ugyanez elmondható a Dózsa György út északi oldaláról is, így az ilyen jellegű különbségek a korábban és később elkészült területek között kevésbé észrevehetőek, mint a korábbi fotón. A Vasútállomási – tó és a Dózsa György út közötti terület is elnyeri a ma is ismert formáját, helyet kapnak garázsok, illetve tenispályák is a területen. (5. ábra; 7. ábra)

2014 – ig bezárólag – a korábbi léptékekhez képest - komoly változás, illetve beavatkozás nem következik be a területen, inkább a terület környezetében vannak eltérések. A Környei út – Takács Imre u. között kialakításra kerül egy műfüves labdarúgópálya, illetve közvetlenül mellette megépül a Tesco, valamint egy üzemanyagkút, melyek mindegyike máig ugyanígy használatban van. Szintén megépül az üzemanyagkút a Rákóczi Ferenc út déli végénél található körforgalomnál is, amely hasonlóan a mai napig megtalálható ugyanitt. A Vasútállomási – tó déli részén, a Fürst Sándor utcától délre eső területen, a Rákóczi Ferenc úthoz közelebb eső oldalon a vízfelszín egybefüggősége megszűnik, elkezdenek növények – elsősorban nád - nőni a tómeder széle felől, ezzel csökkentve a látható vízfelületet és a tó tényleges területét. (3. ábra; 4. ábra; 6. ábra; 7. ábra)



3. ábra - A Vasútállomási - tó 2013 - ban délre tekintve (forrás: Google earth)



4. ábra - A Vasútállomási - tó 2013 - ban északra tekintve (forrás: Google earth)

A következő években, **2017 – ig** a legszembetűnőbb, változás a már 2014 – re megkezdődött Vasútállomási – tó déli területének tovább alakulása, a növényzet, elsősorban nádas elburjánzása a tómederben. Itt már megfigyelhető a Fürst Sándor utcától északra eső vízfelület csökkenése is, illetve az oldalról befelé törő növények, elsősorban fás szárúak térhódítása. (6. ábra; 7. ábra)

2019 – re a légifotó alapján a Vasútállomási – tó látható vízfelszíne gyakorlatilag teljesen visszahúzódott egy patakmedernyi területre, és a tómeder maradék részét sűrű nádas, illetve vízpart menti növényzet, fák, cserjék töltik ki, ezzel nagyjából elérve azt az állapotot, ahogy ma láthatjuk a területet, azzal a különbséggel, hogy a fás szárú növények még nincsenek megerősödve a mederben, sokkal inkább egy egybefüggő nádas láthatunk. A későbbi, Vasútállomási – tóval foglalkozó munkarészben a mai állapot (**2024**) részletesebben is kifejtésre kerül. (6. ábra; 7. ábra)



Légifotó - 1966



Légifotó - 1971



Légifotó - 1984



Légifotó - 2001

5. ábra – Légifotók az elemzéshez a 2010 - es évek előtt (Légifotó alapján saját feldolgozás)



Légifotó - 2014



Légifotó - 2017

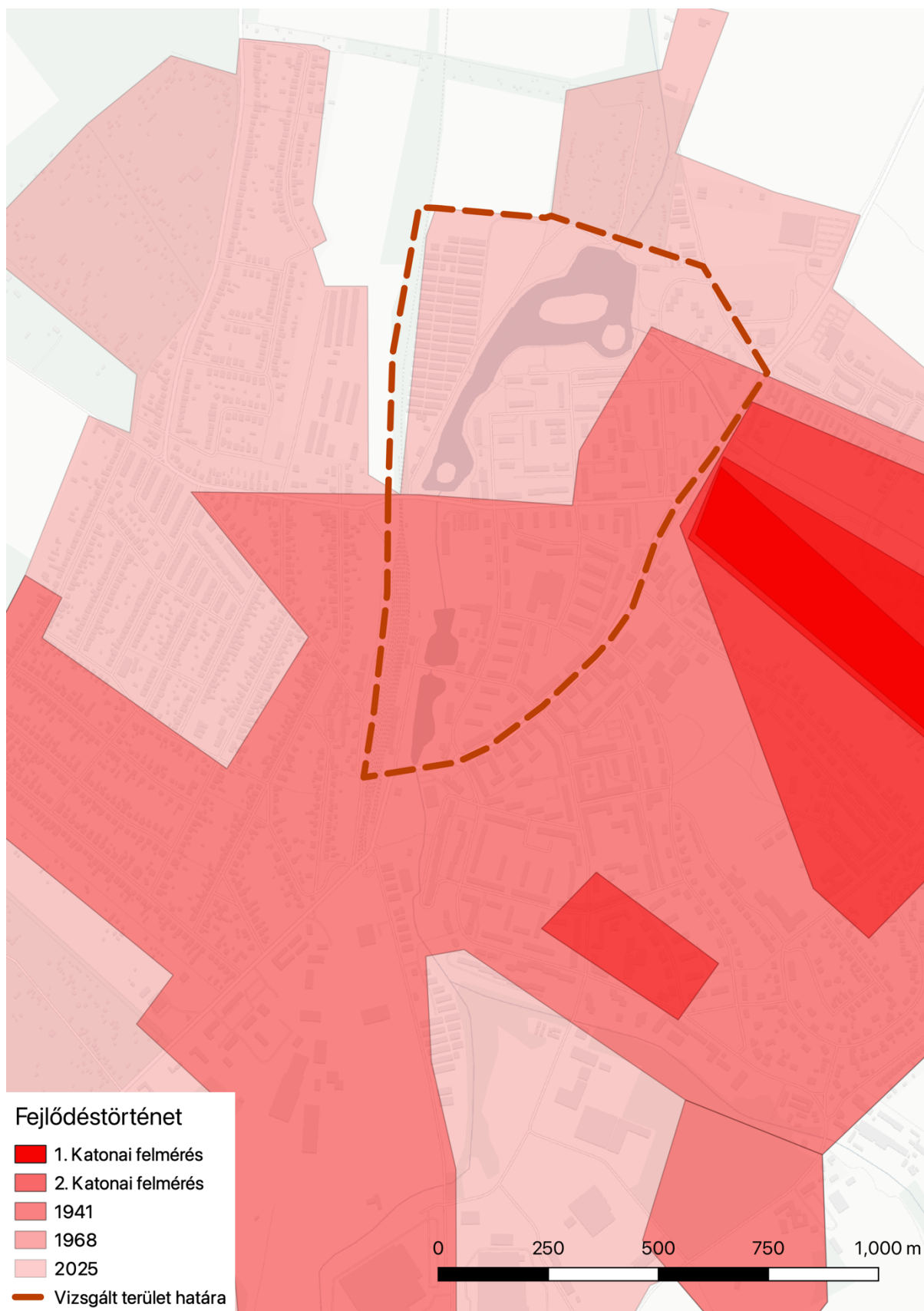


Légifotó - 2019



Légifotó - 2024

6. ábra – Légifotók az elemzéshez a 2010 - es évek után (Légifotó alapján saját feldolgozás)



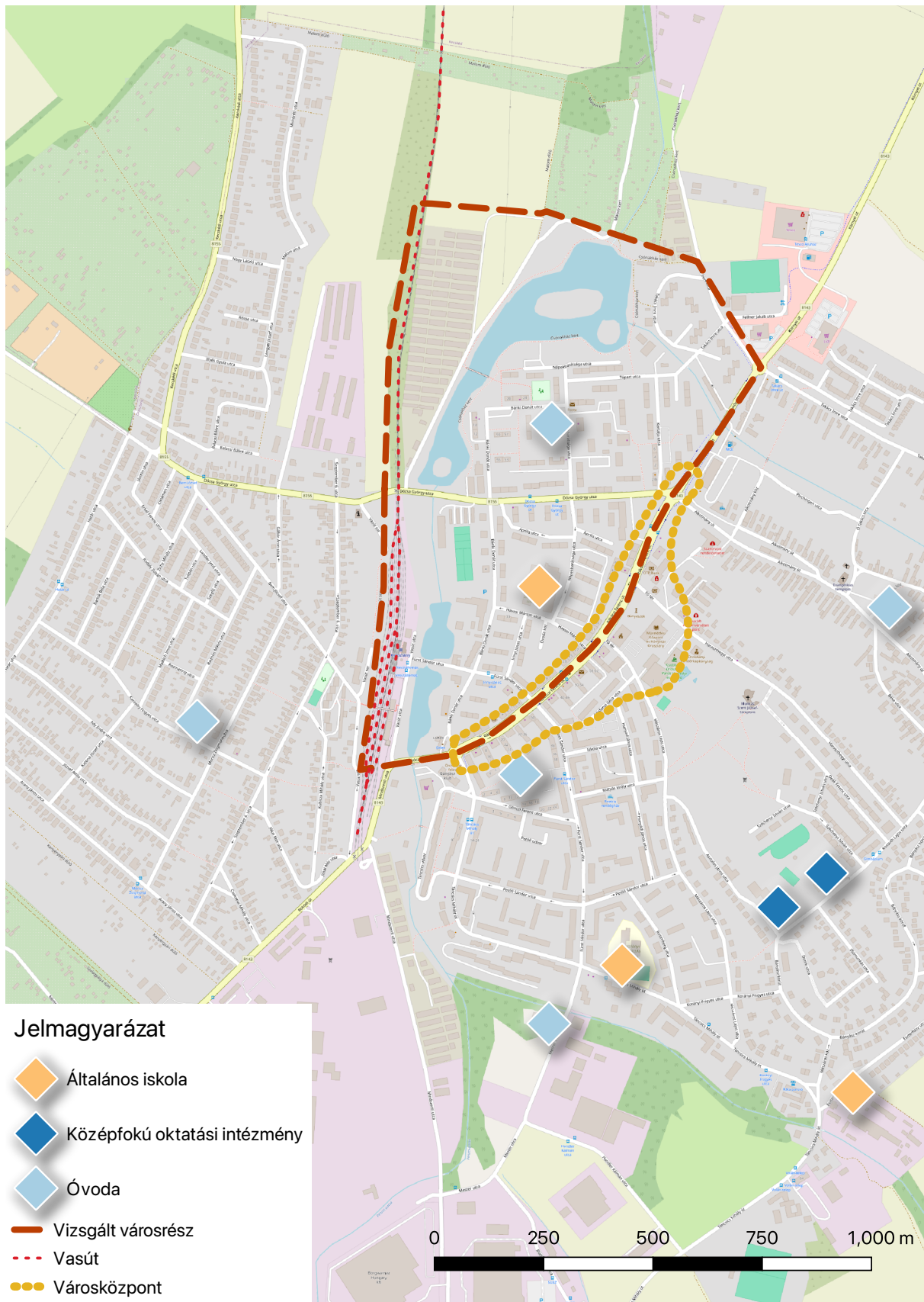
7. ábra - A település beépített területének változásai (saját ábra)

3.2.3. Helyzetértékelés, összefoglalás

A város gyors fejlődése tehát elmondható, hogy az 1960-as évek közepéig tartott, majd a szénbányászat visszaesése fokozatosan lassította a fejlődést. Az 1980-as években azonban új lendületet kapott Oroszlány a Cipógyár és a Kontakta alkatrészgyár létesítésével, valamint az eocénprogram keretében indult bányászat Márkushegyen és az Oroszlányi Hőerőmű rekonstrukciójával. A rendszerváltás idején a bányák fokozatosan bezártak, az utolsó mélyművelésű szénbányát 2014-ben zárták be Márkushegyen. Ez átalakította Oroszlány gazdasági szerepét és ipari tevékenységét. „Oroszlányi ipari park” néven hivatalosan is ipari parki címet szerzett Oroszlány 1997 – ben, az országban elsők között, amely hozzájárult az ipari szerkezet dinamikus átalakulásához, illetve a máig jelen lévő nagyvállalatok letelepedéséhez, ezáltal pedig a munkahelyek számának növeléséhez, különösen a 2010 – 2018 közötti időszakban. (Oroszlány TAK, 15-16. old; INT - 01).

A rendszerváltás után a város alapszerkezete nem változott jelentősen, de persze a barnamezős területek (elsősorban a korábban a bányák által használt földfelszínek) funkciói folyamatosan alakultak (Pl: ipari park területe). A belvárosban több lakótelepi épületet felújítottak, új lakóparkok és ipari park létesültek. További városi funkciókat fejlesztettek, mint például szakrendelő létesítése, közterületek kialakítása, út- és intézményi felújítások (Oroszlány TAK, 16. old.).

A város „főtengelye” észak – déli irányban a Rákóczi Ferenc út lett az idők során, amelynek mentén – vagy közvetlen környezetében, a kapcsolódó tereken, utcákban - jelenik meg a legtöbb funkció, amely nem lakó célt szolgál. Üzletek, polgármesteri hivatal, pénzügyintézetek, gyógyszertár, élelmiszerüzletek, orvosi rendelők találhatóak itt, így a mindennapi ügyintézetek helyszíne a városon belül a terület. Az elhelyezkedéshez, és a város áttekintéséhez használt ábrán (8. ábra) látszik, hogy a tengely a vizsgált terület határán fekszik, továbbá az ábrán látható, hogy a Dózsa György utca – amely a kelet – nyugati irányú főbb útvonal – áthalad a vizsgált városrészen, kettéválasztva azt. Az ábrán megjelennek az oktatási intézmények is, amelyek elhelyezkedése – a város egész területére nézve – egyenletes.

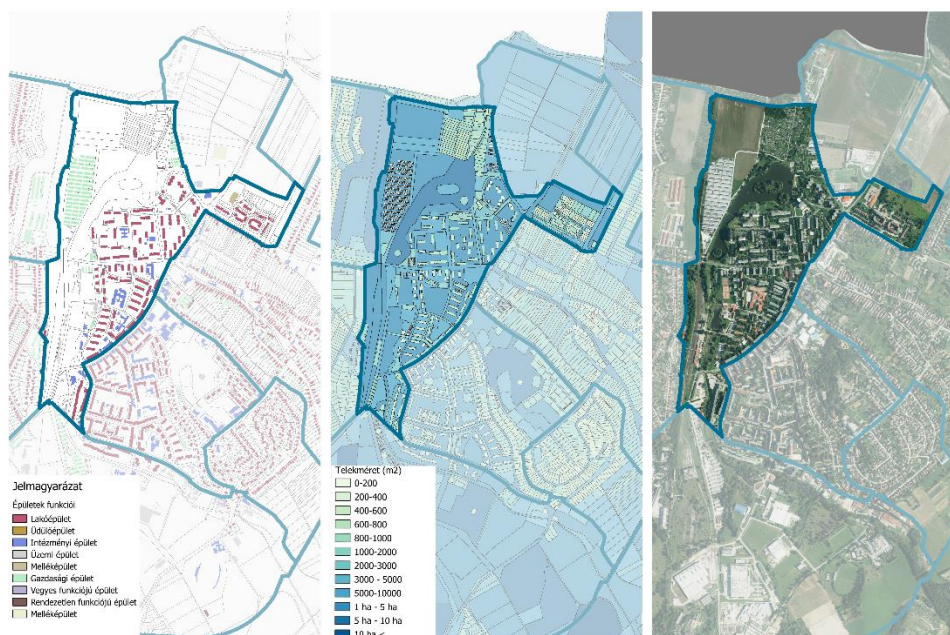


8. ábra - A település jelenlegi szerkezete (saját ábra)

4. Újváros - részletes vizsgálatok

4.1. Az épített környezet általános jellemzése

A telekstruktúra az alábbiak szerint alakul: Oroszlány területének mintegy 6,7%-a belterület, 2,8%-a zártkert, míg a fennmaradó rész külterület. A külterület nagy része erdő, amely az ökológiai magterülethez tartozik. A városhoz közeledve ezeket füves és mezőgazdasági területek váltják fel. A település területének közel fele erdősített. A gyepes területek legelők és rétek, míg a mezőgazdasági területek általános vagy kertes besorolásúak. Újvárosban elsősorban tömbtelkes lakótelepek találhatók, amelyek területe akár 20 000-25 000 m² is lehet, míg a 4-5 emeletes épületek telkei átlagosan 550 m²-esek. A városrészben található a Malomtó, amely rekreációs célokat szolgál. Intézményi ellátottsága kiemelkedő, főként oktatási és szociális intézmények kapnak helyet ezen a területen. (Oroszlány TFK 2020, 36-37.old.) (9. ábra)



9. ábra - Telekmorfológia és telekméret vizsgálat (Oroszlány TFK 2020)

Újváros sűrűn beépített terület, ahol telepszerűen helyezkednek el a hagyományos és blokkos építési technikával készült épületek. A Rákóczi út mentén az alsó szinteken kereskedelmi és szolgáltató egységek találhatók. (Oroszlány TFK 2020, 45.old.) (10. ábra)

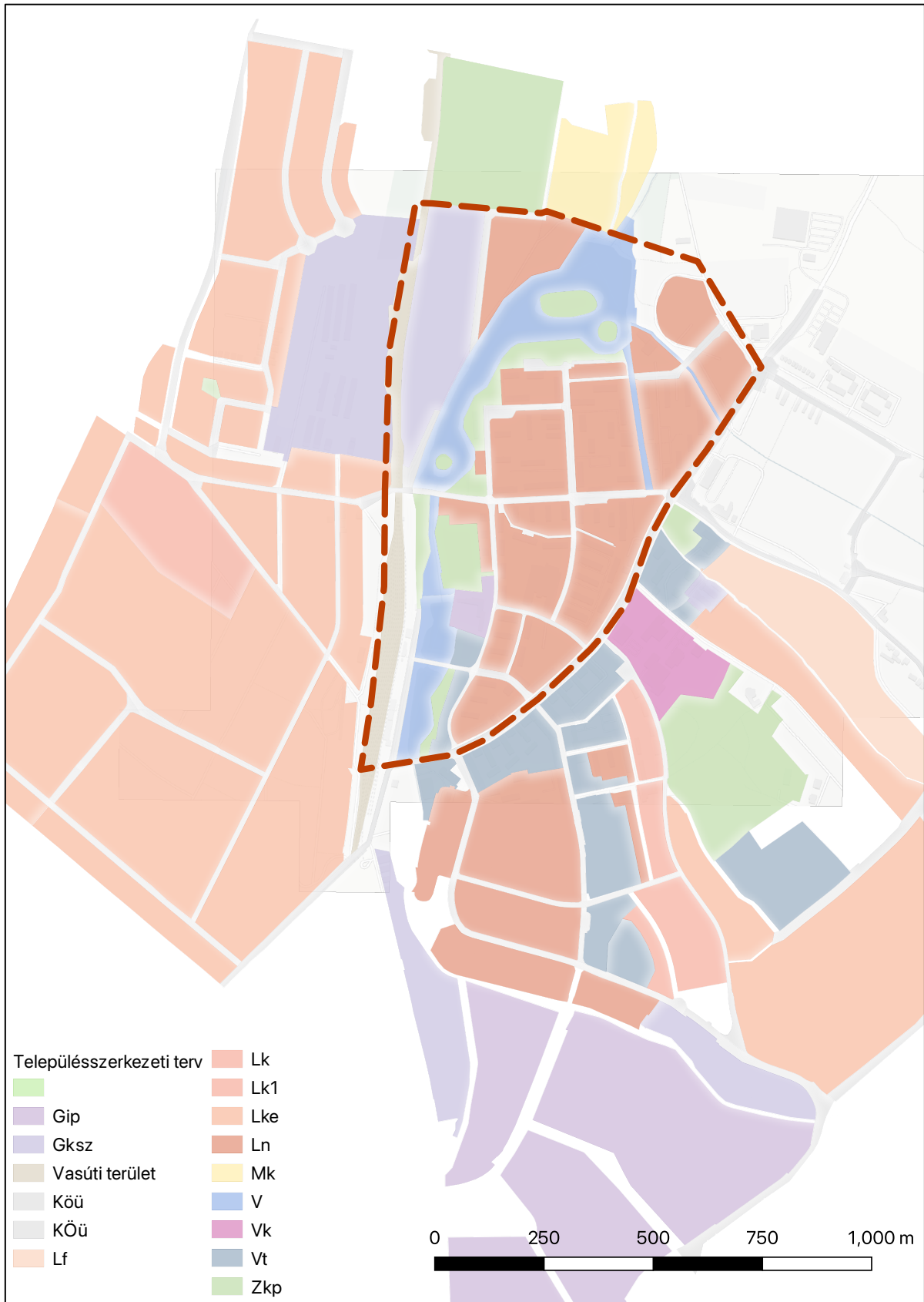


10. ábra - Beépítési mód, beépítési mérték, sűrűség (Oroszlány TFK 2020)

4.2. Tömb szerkezeti vizsgálatok, területhasználat

A vizsgált terület TSZT alapján történő területhasználati besorolása nagyrészt nagyvárosias lakóövezet, azonban a nyugati és az északi részen előfordulnak egyéb beépítési típusok is. Ezek elsősorban közpark zöldterület, nagyrészt a Malom – tó környezetében, illetve vízgazdálkodási területek a vízfelszínnek esetében, mint a Malom – tó, a Vasútállomási – tó és a területen átfolyó patakok. (11. ábra)

Ezzel együtt a vizsgálatok megmutatták, hogy a Vasútállomási – tó területe ilyen szempontból már nem teljesen felel meg a TSZT – ből következtetett használatnak, mivel tényleges vízfelület közel sem található akkora területen, mint ahogyan ezt a TSZT kezeli. Azonban az esetleges időszakos elárasztások indokolhatják, hogy a terület besorolása ne változzon meg, azonban ezt mérlegelni érdemes a tervezett fejlesztések figyelembevételével, hogy milyen besorolási kategória lenne itt ideális, és aszerint módosítani a jövőben a Településszerkezeti tervet, amennyiben ez szükséges.



11. ábra - Településrendezési terv Szabályozási terve (TSZT alapján készített saját ábra)

Továbbá a vizsgált terület nyugati részén, a vasút által használt kötöttpályás közlekedési területet is találunk, mely a városszövetbe beékelődve elválasztja a várost észak – déli irányban. Északon a városhatártól délen egészen a Bokodi útig így elkülönítve a vasúttól nyugatra található – a vizsgált terület részét közvetlenül már nem képező - kertvárosias lakóterületet a vizsgált – és a vasúttól és a tavaktól keletre található - nagyvárosias lakóterülettől. Szintén a vasútvonalhoz kapcsolódva jelenik meg, és az elvágó hatást erősítik a tavak és a vasút közé beékelődött kereskedelmi és szolgáltató területek, melyek a vasútállomástól délre és egy másik pontban a garázsvárostól délre találhatóak meg, azonban mindkettő terület rendezetlen hatást kelt a környezetében. A terület egyéb részein a TSZT – ben feltüntetett kategóriák megfelelnek a valós használatnak is. A lakóépületek elhelyezkedését és szintszámát tekintve látjuk, hogy a tómedertől csak keletre találhatóak, és egy kerttel rendelkező családi ház kivételével mindegyik lakóépület több szintű, és jelentős részük paneltechnológiával épült. A magasabb (F+9, F+10) paneleket a Dózsa György úttól északra találjuk, a legmagasabb épület a Malom – tó mellett található. A Rákóczi Ferenc út felől található lakóházak F+4 szintűek, és a Dózsa György úttól északra eső területen lakó, délre szolgáltató funkció helyezkedik el alapvetően a földszinten. Az épületek a - Tópart utca – Takács Imre utca találkozásánál lévőket leszámítva – szalagszerűek, a kivételt képező helyszínen pontszerűek, egymáshoz képest a sarkuknál elcsúsztatottak. (12. ábra)

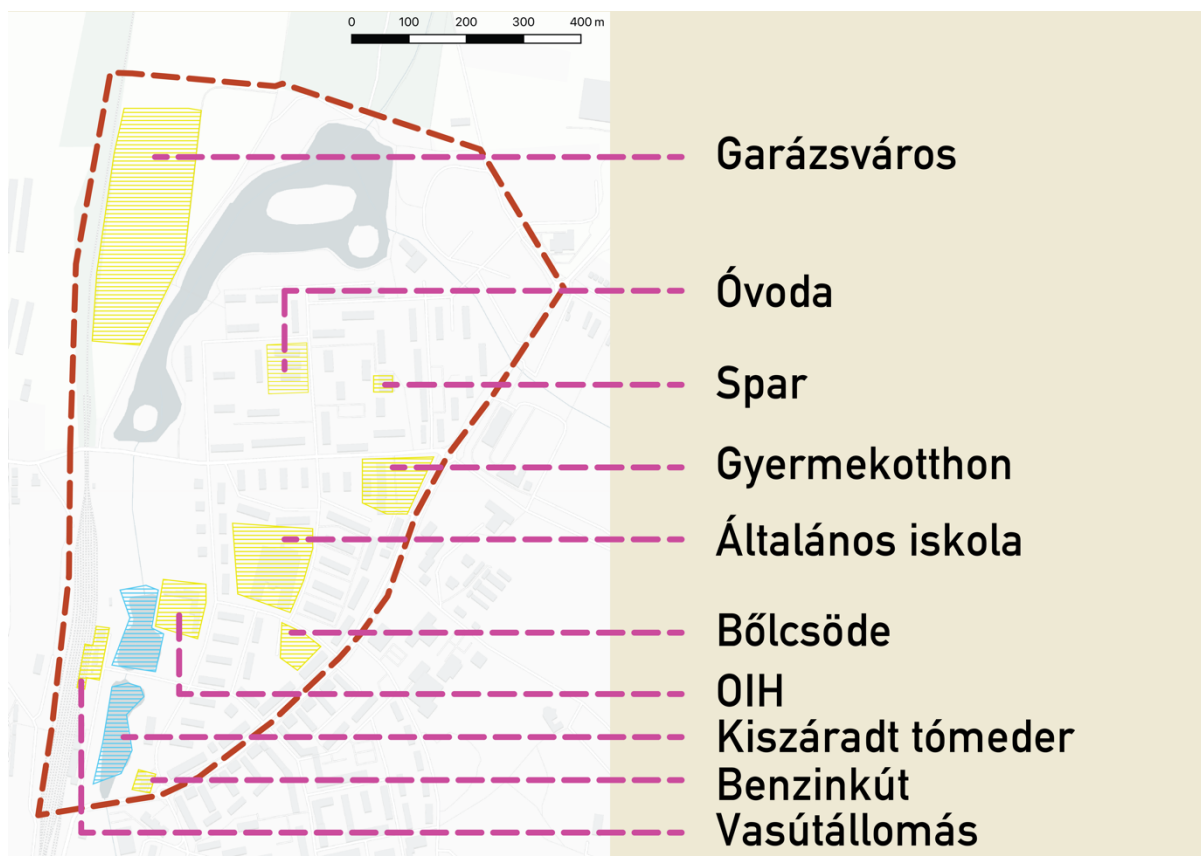


12. ábra - Lakóépületek elhelyezkedése és szintszáma (saját ábra)

4.2.1. Intézményi ellátottság

A városokban, kiváltképpen többek között a lakótelepeken az intézményi ellátottság kulcsfontosságú szerepet játszik a lakók életminőségében, és a közösségi élet erősítésében. Pozitív és negatív hatásokat is erősen tud generálni egy – egy városi és térségi terület intézményi rendszere. Az intézményi ellátottság magában foglalja az oktatási, egészségügyi, kulturális és szociális szolgáltatások elérhetőségét, amelyek alapvetőek a fenntartható városi élethez. A jól ellátott intézményi hálózat hozzájárul a társadalmi kohézióhoz, csökkenti az egyenlőtlenségeket, és lehetőséget teremt a lakosok számára, hogy aktív és egészséges életet éljenek (Gehl, 2010; Putnam, 2000). Tudományos alapokon elvégzett kutatások kimutatták, hogy a lakótelepeken elérhető szolgáltatások minősége és mennyisége közvetlenül, a mindennapi életre hatva befolyásolja a lakók elégedettségét és a helyi közösségek stabilitását (Andersen, 2002; Leyden, 2003). Az intézmények közelsége, elérhetősége és hatékonysága nemcsak a mindennapi élet kényelmét növeli, hanem a helyi gazdaság fejlődését is támogatja, mivel új munkahelyeket és befektetési lehetőségeket teremt, illetve közvetetten más iparágakban dolgozó, de helyben lakó emberek teljesítményét is növeli. (Florida, 2002).

A vizsgált terület centrumja felé orientálódva találhatóak az **oktatási, nevelési intézményi területek**, melyek magukba foglalnak bölcsődét, óvodát, általános iskolát és egy gyermekotthont is. Ezen intézményeknek köszönhetően el lehet mondani, hogy az közoktatási intézmények tekintetében az ellátottsága a területnek megfelelő, az itt lakó családoknak az általános iskola befejezéséig lehetőségük van a lakóhelyükhöz közeli intézménybe járatni gyermekeiket. Az Oroszlányi bölcsőde helyezkedik el az intézmények közül a legdélebbre, az Óvoda köz és a Havasi Márton utca találkozásánál. A Havasi Márton utca északi oldalán találjuk a Hunyadi Mátyás Általános Iskolát, mely mind a nyolc általános iskolai osztály oktatását ellátja. Észak felé tovább haladva a Dózsa György úton átkelve a Népekbarátsga utca és a Bánki Donát utca kereszteződésénél az Oroszlányi Brunsvik Teréz Óvoda található. Az első – kényszerből történő - távolabbra mozgás a gyermekek oktatásában a középiskola megkezdésekor jelentkezik, azonban ez nincs hatással az alap iskolázottság lehetőségére. A városban kettő középfokú oktatási intézmény található, a Hamvas Béla Gimnázium, illetve a Tatabányai Szakképzési Centrum Eötvös Loránd Szakképző Iskola.



13. ábra – A nem lakófunkciójú épületek/kiemelt területek (saját ábra)

Pénzintézetek tekintetében a vizsgált terület határain belül a Rákóczi Ferenc út 7/a szám alatt, a panelházak között már eredetileg is szolgáltatások kielégítésének céljára kialakított épületben található egy bankfiók, amely az MBH Bank Nyrt – hez tartozik. Fontos megemlíteni, hogy a vizsgált terület közvetlen határán, a Rákóczi Ferenc – út keleti oldalán több pénzintézet, illetve pénzügyi szolgáltatást nyújtó vállalat fiókja és szolgáltatási helye is megtalálható, mivel itt helyezkedik el a város szerkezeti tengelye, illetve egyik legjelentősebb forgalommal rendelkező útja, a Rákóczi Ferenc út. Ilyen a Rákóczi Ferenc út 26. szám alatt elhelyezkedő Raiffeisen bankautomata, a Rákóczi Ferenc út 84. címmel rendelkező OTP Bankfiók és ATM, illetve a Rákóczi Ferenc út 78. és Környei út 3 – 5 címeken az OTP ATM – ek. Továbbá K&H bankfiók található a Rákóczi út 80 címen, illetve ATM a Környei út 3 – 5 szám alatt, a Tesco épületében. Ebbe a kategóriába soroltam még a Rákóczi Ferenc út 56. elhelyezkedésű Postát is. (12.ábra)



14. ábra - A posta épülete (saját ábra)

A kereskedelmi funkcióval rendelkező helyszínek, épületek elhelyezkedése és működése a következőképpen alakul:

A Népekbarátsága u. 35. szám alatt található egy SPAR szupermarket, amely a vizsgált területen belüli legnagyobb élelmiszerüzlet. Megtalálhatunk még további élelmiszer – kiskereskedelemmel foglalkozó üzleteket is, mint a Sakk – Matt Gold Bt. a Dózsa György u. és Népekbarátsága u. kereszteződésénél, a Zara pékség a Dózsa György u. 22 számnál, továbbá a Rákóczi Ferenc út keleti oldalán is vannak ilyen jellegű üzletek, amelyek élelmiszerboltént vagy pékségként üzemelnek.

„Vegyesbolt” kategóriában az Irinyi János u. és a Fürst Sándor u. találkozásánál találhatjuk meg a Panda Vegyesboltot, ami pedig a terület legnagyobb ilyen jellegű üzlete.

Üzemanyagkútból a Rákóczi Ferenc út és a Bánki Donát u. találkozásánál elhelyezkedő körforgalom mellett találunk egyet, melyet jelenleg az ORLEN Magyarország üzemeltet.

A terület lakótelepi kialakításából adódóan az **egyéb szolgáltatási és vendéglátó funkciók** két jellemző típusban jelennek meg.

Az egyik ilyen jellemző elhelyezkedés a panelházak földszintje vagy magasföldszintje, amelyek alkalmasak arra, hogy bizonyos szolgáltató funkciók kialakításra kerüljenek. Ezen helyeken elsősorban jellemzően többek között az alábbi tevékenységgel foglalkozó üzleteket találunk: fodrászat, lottózó, ügyvédi iroda, könyvelő iroda, autóalkatrész – szaküzlet, munkaerő – kölcsönző iroda, masszázs szalon, műköröm – stúdió, autósiskola, dohánybolt, fogászati – rendelő, távközlési szolgáltatói iroda, háziorvosi rendelő, kerékpárszerviz, virágüzlet, gyógyszertár.

A szolgáltató – és vendéglátóhelyek másik típusú kialakítása a jellemzően földszintes (bár nem kizárólagosan földszintes, mert a Rákóczi Ferenc utca mentén találunk F+1 kialakítású épületeket is), a panelházak közé tervezetten vagy utólag beékelődött „szolgáltató, vendéglátó – épületek. Fontos megjegyezni, hogy ezek kialakítása és jellege egyébként több helyen nyújt rendezetlen látványt, valamint kissé értelmezhetetlen épületeket, mivel több esetben sokszögű kialakításról van szó, amelyeknek csak egyik oldalán van bejárat/tájékoztatás a hely funkciójáról, így amennyiben a maradék területek irányából közelítünk, abban sem lehetünk biztosak, hogy egyáltalán van – e bármiféle élet vagy működés az adott épületben, ráadásul ezt a bizonytalanságot sokszor az épületek és környezetük fizikai állapota és rendezetlensége is felerősíti. Ezzel együtt jellemzően ezen épületeknek van funkciója, és ezek például az alábbiak: magánegészségügyi – szolgáltatás, pénzügyintézet - bankfiók, gyorsétkezdé, szolárium – stúdió, fodrászat, vendéglő, ruhaüzlet, állateledel – és felszerelés szaküzlet, állatorvosi rendelő, gyertyabolt, vegyesbolt, nyílászáró – szaküzlet, gazdabolt, ajándékbolt, pizzázó.

Mindezen szolgáltató és vendéglátó funkciójú létesítményeket számba véve kijelenthető, hogy a terület ellátottsága igen vegyes képet mutat. Nem fogja mindenki megtalálni a számára megfelelő funkciót, szolgáltatást vagy akár étterem típust, mégis kijelenthető, hogy az igények egy jelentős része lefedésre kerül a területen, tehát a lakók közvetlen környezetében, akár gyalogosan is elérhető távolságban, a városrészen belül. Amennyiben a Rákóczi Ferenc u. keleti oldalát, illetve az úttal párhuzamosan, egy 50 m-es sávban fellelhető szolgáltató - és vendéglátóhelyeket is figyelembe vesszük, a lehetőségek nagy arányban bővülnek, azonban ezek részletes felmérése nem képezi a vizsgálat tárgyát, de említés szintjén érdemes megosztani ezt az információt. (13. ábra)

4.2.2. Közlekedési vizsgálatok, települési helyzet

A város közúti közlekedési helyzete – alapvetően tehát a földrajzi elhelyezkedése - országos viszonylatban jónak mondható, autóval 1 óra alatt elérhető Budapest és Győr is, valamint egy órán belül Székesfehérvár, húsz perc alatt pedig a megyeszékhely, Tatabánya.

Hasonló módon a közösségi közlekedésnek is vannak jó térségi kapcsolatai, hiszen vasúton 1 óras ütemes menetrend által modern motorvonatokkal elérhető Budapest bő 1 óra alatt, valamint Tatabánya 22 perc távolságra található, átszállási lehetőséggel Győr irányába.

Busszal Tatabánya és Székesfehérvár irányába is könnyen el lehet jutni, rendszeresen indulnak helyközi járatok. További helyközi járatként – amelyek adott esetben városon belül is igénybe vehetőek -, közvetlenül elérhető autóbusszal Kecskéd, Tata, Környe, Bokod, Dad, Pusztavám is. A helyközi autóbuszok megállóhelyei a Rákóczi Ferenc út és a Dózsa György utca mentén találhatóak, ezek az alábbiak: Dózsa György utca, Körforgalom, Posta, Rákóczi út és az Irinyi utca. A városon belüli közösségi közlekedésben ezen felül a helyijáratok is részt vesznek, amelyek kiszolgálják a városrészt, illetve összekötik azt a többi városi területtel, ezzel segítve a munkába járást elsősorban az ipari park irányába, illetve a diákok utazását az oktatási intézmények felé, valamint a bevásárlóközpontok megközelítését. Ezen buszok megállói közül több nem vesz részt a helyközi közlekedésben, ilyen a vizsgált terület közvetlen közelében található TESCO és Takács Imre út megállóhelyek. (15. ábra)



15. ábra - Buszmegállók, egyirányú utcák elhelyezkedése (saját ábra)

A vizsgált terület gyalog is – a legtávolabbi pontok is kényelmes sétával kb. 20 percre találhatóak egymástól - bejárható távolságokat tartalmaz, a Bánki Donát utca és a Népekbarátsága utca az észak – déli, míg a Dózsa György út a kelet – nyugati irányú közlekedési lehetőségek fő útvonalai. Autóval jellemzően olyan utakon tudunk haladni, amelyek mentén vagy a párhuzamos vagy a merőleges parkolási lehetőség biztosítva van, a lakók, illetve a szolgáltatásokat igénybe vevők kiszolgálására. (15. ábra)

A területen található parkolóhelyek a több helyen megjelenő garázsokkal együtt elégséges számúak, azonban rendezettségük és helyük nem mindig ideális. A területen több autós útvonalon egyirányú forgalmi rend kialakítására került sor, ilyen az Irinyi János utca, a Népekbarátsága utca Dózsa György úttól délre eső szakasza, és az Április utca. (15. ábra, 16. ábra)



16. ábra - Utak és parkolók rendszere (saját ábra)

4.2.3. Zöldfelületek és szabadterek rendszere

A városokban, különösen a lakótelepeken a zöldfelületi ellátottság kiemelkedő jelentőséggel bír a lakók fizikai és mentális jólétének biztosításában. A zöldterületek, mint parkok, kertek és játszótérek, nem csupán esztétikai értéket képviselnek, hanem hozzájárulnak a városi környezet ökológiai egyensúlyának fenntartásához is (Chiesura, 2004). Kutatások rámutattak, hogy a zöldfelületek jelenléte csökkenti a városi hősziget hatást, javítja a levegő minőségét, és elősegíti a biológiai sokféleséget (Gill et al., 2007). A jól tervezett és karbantartott zöldterületek ösztönzik a lakókat a szabadtéri tevékenységekre, ami elősegíti a fizikai aktivitást és csökkenti a stresszt (Ulrich et al., 1991). Emellett a zöldfelületek közösségi terekként szolgálnak, ahol a lakók találkozhatnak, kapcsolatokat építhetnek, ami erősíti a közösségi összetartást és csökkenti a társadalmi elszigeteltséget. A zöldfelületek megfelelő elosztása és hozzáférhetősége különösen fontos a lakótelepeken, ahol a lakók gyakran korlátozott hozzáféréssel rendelkeznek természetes környezetekhez, így ezek a területek létfontosságú szerepet játszanak az életminőség javításában. (Kuo & Sullivan, 2001).

Oroszlány város zöldfelületi ellátottsága összességében kedvező képet mutat. A településen több, településrendezési eszközök által kijelölt közpark és egyéb zöldfelületi kategóriába sorolt terület található, amelyek kiterjedése és elhelyezkedése alapvetően megfelelő keretet biztosít a lakosság rekreációs és szabadidős igényeinek kielégítéséhez. E zöldterületek egy része funkcionálisan is közparkként, illetve más közhasználatú zöldfelületként működik, míg más elemek még nem kerültek tényleges hasznosításra. A parkhasználatú zöldfelületek rendszeres fenntartása biztosított, azonban jelenlegi állapotuk elsősorban kondicionáló szerepet tölt be; esztétikai megjelenésük, vizuális karakterük és rekreációs potenciáljuk további fejlesztést igényel. (Oroszlány TFK 2020, 73.old.)

A rendszerváltás előtti szocializmus az élet minden területére rányomta a bélyegét, ahogy az építészetre, úgy a szabadterépitészetre is. Ez a jellemző kialakítású zöldfelület jelenik meg a terület túlnyomó részén, értelemszerűen elsősorban a lakótelepi kialakításhoz kapcsolódva. A zöldfelületi ellátottság és rendszer vizsgálata során a megértés érdekében 12 kategóriát dolgoztam ki, amelyek magukba foglalják a lineáris és a kiterjedéssel rendelkező felületeket is. A kategóriák a következők:

- dominánsan és elszórtan cserjét és fát nem tartalmazó **gyep**,
- elszórtan cserjét és fát tartalmazó **ligetes – fás**,

- dominánsan cserjét és fát tartalmazó **zárt fás**,
- hasznosítás, használat szempontjából értelmezhetetlen **hulladékterület**,
- korlátozott használói közöséggel rendelkező **intézménykert**,
- a zöldfelületként azonosítható **játszóter**,
- a dominánsan fás szárúakkal, de fákkal nem rendelkező **cserjés**,
- mezőgazdasági hasznosítású **szántó**,
- utak-, vizek-, vasút menti **fasor**,
- **út, vasút menti zöldsáv**,
- épületek közvetlen közelében lévő **épületeket körülvéző zöldsáv**,
- a vizsgált terület folyóvizei mentén található **patak menti zöldsáv**.

Északról dél felé haladva a vizsgált területen a zöldfelületek fokozatosan térnek át a szántóból és városiasabb jellegűre, azon belül azonban változatosak maradnak, a már fent felsorolt kategóriáknak megfelelően. A legdominánsabban ligetes – fás területek jelennek meg a lakóházak között, illetve a nyugati oldalon, a tó partján gyeppel jellemző. Kiemelt szereppel és jelentőséggel bírnak még az út – és vasút menti zöldsávok is, amelyek végig követik a vonalas infrastruktúraelemeket. A terület délnyugati részén található Vasútállomási – tó a jelenlegi formájában egy kiszáradt tómeder, amelyen keresztül folyik a Malom – patak. A tómederben az elmúlt 5 – 10 évben kialakult cserjés található meg, amely rendezetlen látványt nyújt, illetve használati szempontból is erősen kérdéses és rendezetlen a helyzete, ennek részletesebb vizsgálata szakdolgozat „4.3.2.3. Biodiverzitás, természetességi állapot elemzése” fejezetének tárgyát képezi. A fasorok rendezettsége a vizsgált területen ránézésre kielégítő, látványuk megfelelő. A Dózsa György, Bánki Donát és a Népekbarátsága úton található fasorok városképi szempontból is nagy jelentőséggel bírnak. Dominánsan juharfákat találunk a Bánki Donát utcában, de előfordul platán, gesztenye és hárs nemzetség is. A Népekbarátsága úton vegyesen jelennek meg a platánok és nagy számban a gesztenyék. Fákat tekintve legvegyesebb utcaképpel ebben az esetben a Dózsa György utca rendelkezik, mivel itt juharok, platánok, akácok, hársak felváltva megtalálhatóak. A Kertekalja - patak mentén található fasorok és zöldsáv szintén kiemelten értékes és nagy potenciál rejlik benne, mint gyalogos összekötő útvonal, azonban jelenleg ezt a funkcióját csak egy kitaposott ösvény által látja el. A Malom – tó környezete jelenlegi állapotában is egy használt, de alul használt zöldfelület, ami jól leírja a terület állapotát és helyzetét. (17. ábra)



17. ábra - Zöldfelületek rendszere (saját ábra)

4.3. Malom tó - és vasútállomási tó környezetének vizsgálata

Oroszlány város integrált településfejlesztési stratégiájának olvasásakor lettem figyelmes egy már korábban is megfogalmazott, és a szakdolgozat célkitűzéseivel, gondolataival, lényegével egybevágo leírásra. Ebben a szakaszban az Újvárosi tavak és környezetük jelenlegi állapotának értékelése szerepel, illetve erre adott válaszként a stratégia javaslatokat is megfogalmaz a terület fejlesztésére vonatkozóan. A stratégia szerzői leírják, hogy az újvárosi tavak és környékük jelentős természeti értéket képvisel a városon belül, azonban a tavak eutrofizálódtak, és bár partjuk zöldfelület, jelen állapotukban nem – vagy csak kevéssé - kihasználtak megfelelően, nem vonzóak. Ezzel együtt megemlítsre kerül, hogy a vasútállomás és környezet sem méltó a városhoz, sok funkció hiányzik, amelyre igény lenne. Szakdolgozatomban mindezen kijelentéseket is figyelembe véve vizsgáltam a tavakat és környezetüket, valamint tettem később a különféle helyzetekre megoldási javaslatokat, alkottam koncepciót és gyűjtöttem inspirációt más projektekből, amelyek itt is beépíthetőek. (Oroszlányi IVTS 2015, 21. old.)

4.3.1. Malom – tó és környezetének vizsgálata

A tó északi fele az, amely jelenleg körbejárható, ezt a kapcsolatot egy, a tó közepén átívelő gyalogoshíd biztosítja. A híd egyúttal ellátja a lakótelep és a garázsváros gyalogos összeköttetését is, használata a mindennapok során általános, ezáltal a híd forgalmasnak mondható. A Malom – tó ezen területén a vízfelületének megközelíthetősége megfelelő, illetve a tó fejlesztésére vonatkozó tervek - és a kivitelezés előkészítése - jelenleg is készülnek a város megbízásából, amely javaslatokra a szakdolgozat későbbi részében térek ki. A szakdolgozatom szempontjából így a Malom – tó részletes vizsgálatának önálló elvégzése és bemutatása nem szükséges, ezért csak a legfontosabb szempontok kerülnek megemlítsre. A körbejárhatóságot egy többnyire kitaposott ösvény biztosítja, amely helyenként szórt burkolattal van ellátva, de szegély nélküli, így a pontos állapotok időről időre változnak az út minőségét tekintve. A vízfelszín szélétől általában 2 – 5 méterre található az ösvény és a kettő közti területen csak helyenként található vízparti növényzet – elsősorban fűzfák és nád -, így a vízre szinte folyamatos rálátást biztosít a körüljárás során. Közvilágítás a tó körül nincs, így a nem egyenletes talaj és ösvény következtében a napnyugta utáni használat akár balesetveszélyes is lehet. Ezzel együtt lehetőség van a több ponton kihelyezett padok és hulladékgyűjtők használatára az itt tartózkodás alkalmával. A tavat sportolók is használják, kajakozásra van

lehetőségük a vízen, továbbá a kutyasétáltatók kedvelt helyszíne a teljes sétány, de a terület kijelölt kutyafuttatóval – itt található külön padokkal -, illetve kutyaürülék – gyűjtő edényekkel is ellátott.

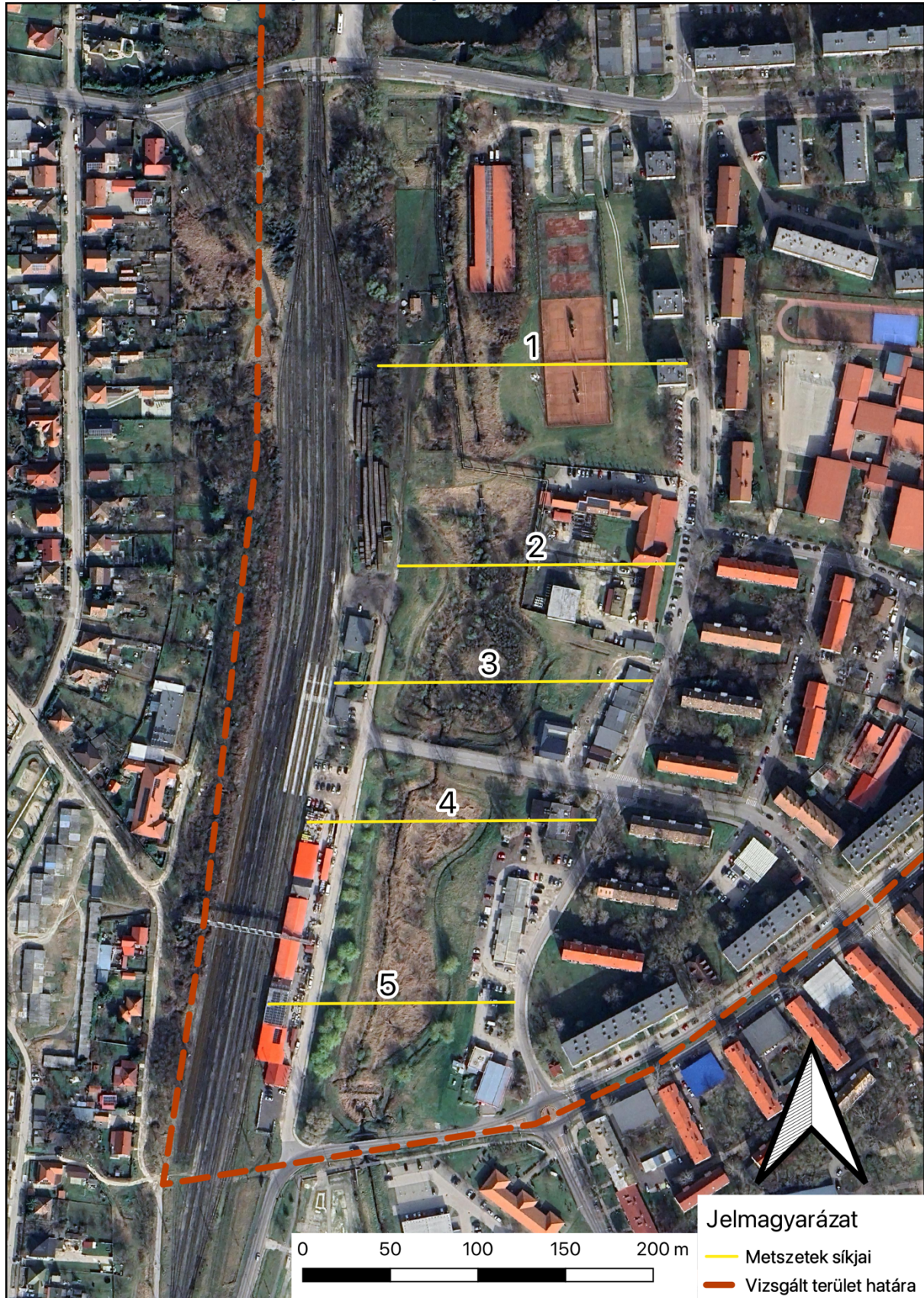
4.3.2. Vasútállomási – tó és környezetének részletes vizsgálata

A vasútállomási – tó és környezete, amely a terület vizsgálata során különösen felkeltette az érdeklődésemet, egy jelenleg gyakorlatilag többnyire használaton kívüli terület, amely korábban, egészen a 2010 – es évek közepéig más formáját mutatta, mint amit ma megfigyelhetünk, ez a változás is teszi izgalmassá a helyszínt.

A tó és környezetének – valamint egyébként az egész vizsgált területnek – a történetét és fejlődését elsősorban légifotók alapján dolgozva volt lehetőségem pontosan vizsgálni. Szerencsére az 1960 – as évektől folyamatosan állnak rendelkezésre jó minőségű, használható légifotók a területről, amelyeken minden fontosabb mérföldkő megfigyelhető különböző fázisaiban, ennek részleteit az 5. ábra és 6. ábra alapján a „3.2.2. A vizsgált városrész fejlődése a szénbányászat megjelenése után” fejezetben leírtam.

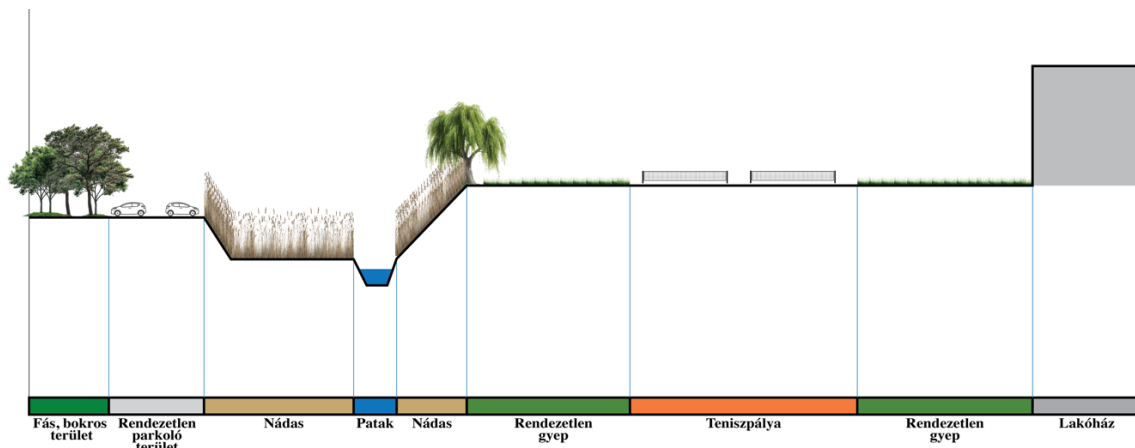
A jelenlegi állapot felmérést azzal a módszertannal végeztem el, hogy a tómeder/jelenleg patakmeder 5 db kelet – nyugat irányú vázlatos síkmetszetét készítettem el és vettem alapul, így képet kapva a területről. Ezek a metszetek lehetőséget biztosítanak arra, hogy az észak – déli irányba összehasonlítható legyen különböző pontokon a terület. Szempontok elsősorban a szintkülönbségek - a különböző szintek, szintkülönbségek - jelölése, a vízfolyás helye, és a növényborítás típusa, illetve a két oldalt található épületek/utak/funkciók megjelenítése. Északról dél felé haladva veszem sorba a metszeteket, melyeket észak felé nézve kell értelmezni. A metszetek elhelyezkedését egy Google – műholdképen ábrázoltam. (18. ábra)

4.3.2.1. Körbejárhatóság, megközelíthetőség, használat, funkciók bemutatása



18. ábra - A vizsgálathoz használt metszetek helye (saját ábra)

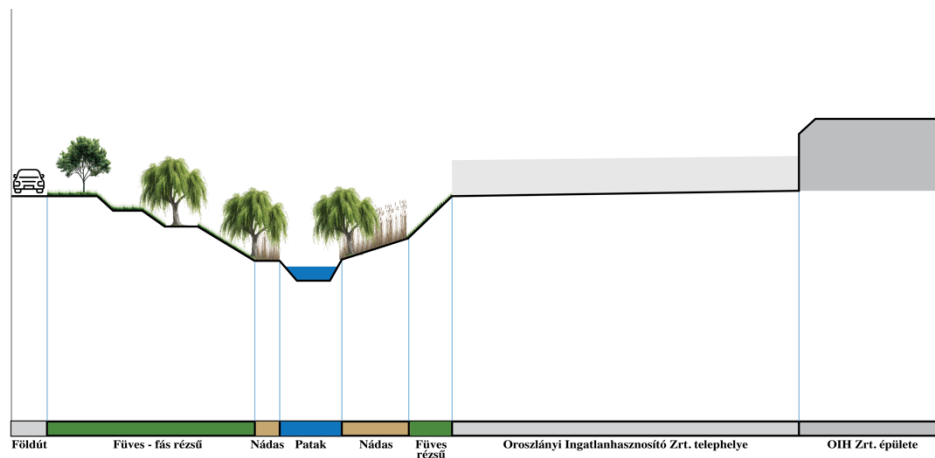
Az első számú, Dózsa György úthoz legközelebbi vizsgált metszetben, nyugatról keleti irányba haladva először egy mélyebben fekvő, rendezetlen, autók által használt földszívet találunk, amelyet nyugati irányból vasúti terület, illetve annak szélén otthagytott építési hulladék/építőanyag/fás cserjés terület határol. Használat szempontjából egy időszakosan parkolóként szolgáló zöldfelületről van szó, amely az itt található kutyaiskola látogatóinak kiszolgálását végzi. Keleti irányba haladva nádas, illetve a távhővezeték található, amely beton oszlopokon, nagyjából 2 méteres magasságban a földfelszín felett halad. Szintén keleti irányba tovább haladva a nádassal két oldalról határolt vízfolyást találjuk, ez a legmélyebb pontja az itteni metszetünknek, amely egy kb. 1,5 méter széles mederben található, majd szintben már jóval magasabban, egy részű után a tenispályák és kerítéseik, illetve az ezeket két oldalról körülvevő, nagyságrendileg 20 – 20 méteres füves terület található. A keleti oldalán a területnek egy földszint + 4 emeletes lakóház található. (19. ábra)



19. ábra - 1. metszet (saját ábra)

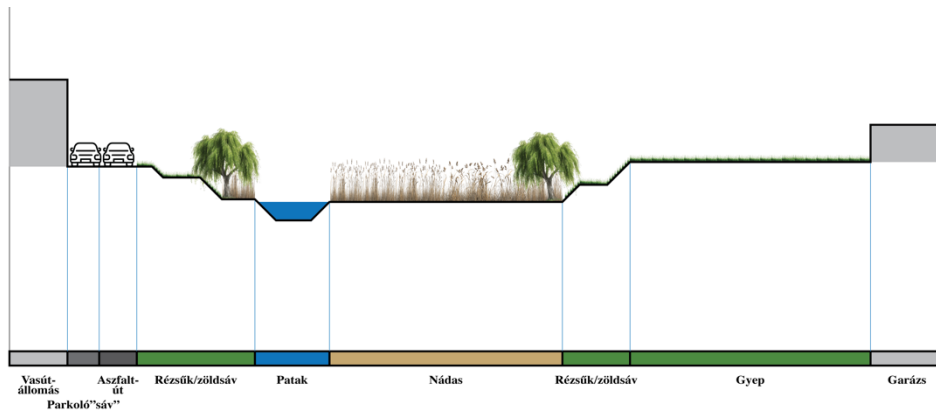
A második vizsgált metszet esetében szintén a vasúti terület a nyugati határoló, majd a vasút utca földútként való folytatása után egy jelenleg használaton kívüli, a vasúttal nagyjából egy szintmagasságban fekvő, szintén használaton kívüli, gondozatlan füves terület található. A patakmederhez egy meredek, megtört rézsűn át jutunk el, azonban ez a terület is – mint ahogy a meder nagyobb része és közvetlen környezete – gyakorlatilag megközelíthetetlen gyalogosan, vagy bármilyen egyéb módon, a sűrű növényzetnek köszönhetően. A patakmeder túlsó oldalán, szintén egy megtört, így egy külön szintet is magába foglaló, erősen fákkal, cserjékkel benőtt meredek rézsű tetején kezdődik az Oroszlányi Ingtatlankezelő és Hasznosító Zártkörűen Működő Részvénytársaság telephelye kerítéssel, ahonnan a már említett távhővezetékek indulnak, és amely telek keleti felén található az épület, így határolva a területet. Ennek a sávnak jelenleg a „hasznos” részei a keskeny földút, illetve az OIH Zrt.

telephelye, valamint biodiverzitás szempontjából a sűrűn növényekkel benőtt terület is annak mondható, de összességében nagyon rendezetlen benyomást kelt a helyszínen. (20. ábra)



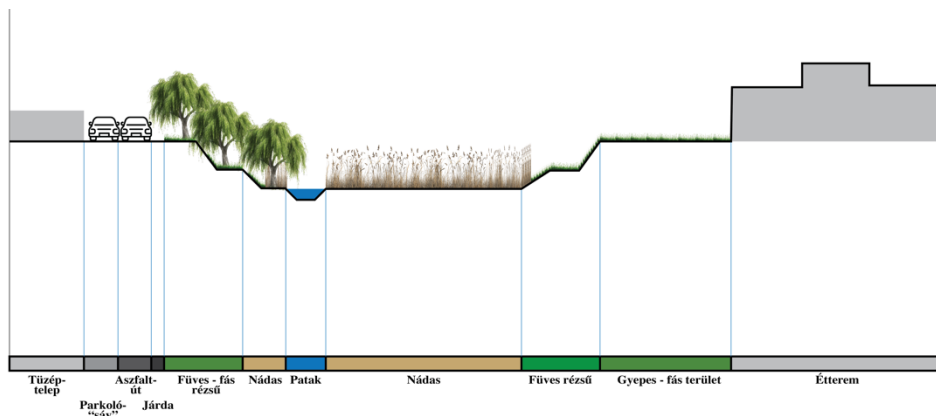
20. ábra - 2. metszet (saját ábra)

A harmadik, a Fürst Sándor utcától közvetlenül északra található metszet nyugati oldalán már a vasútállomás épületét találjuk, amely állapota bár alapvetően megfelelő, az épületrészek kihasználtsága, szerepei, funkciói nem teljesen egyértelműek. Mellette, keletre haladva egy – „hivatalosan nem parkolónak kijelölt, de a parkolás nem is tiltott” - parkoló terület, illetve a vasút utca aszfaltozott szakasza van. Egy ismét használaton kívüli füves terület után lépcsőzetesen, két rézsűn és fák, cserjék által dominált területen keresztül ereszkedhetünk le a vízfolyáshoz, ahol a vízfelület szélessége itt sem haladja meg a 2 métert, valamint intenzíven náddal és cserjékkel benőtt területről beszélünk. Az itt már egyértelműen kivehető, hogy egy egykori tómederben vagyunk, amely azonban látványra jelenleg teljesen eltér egykori funkciójától. A meder keleti irányába szintén egy többszintes rézsűs szakasz található, majd ennek a tetején egy füves terület található, majd a garázsok, illetve azok környezetében a parkolónak használt területek, amelyek ezt a vonalat keleti irányból határolják. (21. ábra)



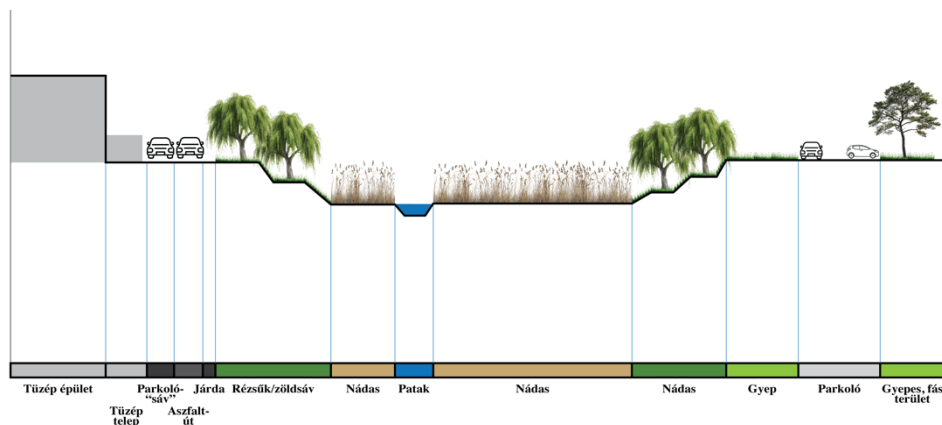
21. ábra - 3. metszet (saját ábra)

A negyedik, a Fürst Sándor utcától már délre található metszet nyugati oldalán az építőipari kereskedés jelenik meg, aminek a tó felé eső részén szintén a Vasút utca, az ehhez kapcsolódó rossz állapotú járda, illetve az úttal párhuzamos parkolásra alkalmas – de megint csak nem kijelölt – parkolóhely jelenik meg, illetve ezen a szakaszon előszeretettel várakoznak a kereskedés teherautói is. A járda mellett egy fás – füves terület található, majd rézsűkön keresztül jutunk el a patakmederig. Itt a rézsűket összekötő vízszintes szakaszokon még lehetőségünk van gyalog elhaladni, mivel itt a fák és cserjék nincsenek olyan számban jelen, mint a fenti három esetben. A nagyjából 2 méter széles vízfelületű – és szintén többnyire náddal benőtt – patakmeder után egy több, mint tíz méter széles, összefüggő nádas található. Innen a rézsűn lépcsőzetesen felfelé haladva eljutunk az utcaszintre, ahol egy keskeny zöldsv után egy – alapvetően vendéglátó – épületet találunk, valamint az ezt a tó irányából határoló parkolót. (22. ábra)



22. ábra - 4. metszet (saját ábra)

Az **ötödik, tehát a vizsgált metszetek közül a legdélebbi** esetében szintén a kereskedés déli része határolja a területet az épületével, aminek a tó felé eső oldalán ugyanúgy a Vasút utca, az ehhez kapcsolódó rossz állapotú járda, illetve az úttal párhuzamos parkolásra alkalmas – de továbbra sem kijelölt – parkolóhely jelenik meg, amelyet a kereskedésbe érkezőkön túl a vasútállomásra érkezők is használnak, mivel az északabbra található parkolóhelyek száma nem elegendő. A járdától keletre szintén a fűzfás – füves terület húzódik, majd rézsűkön keresztül jutunk el a patakmederig, az egykori tómeder aljára. Itt egy továbbra is több, mint 10 méter széles nádas belső részén húzódik a vízfolyás, amelynek partján hódok által kidöntött fák figyelhetők meg. Innen a rézsűn lépcsőzetesen felfelé haladva eljutunk az utca szintjére, ahol egy keskeny zöldsáv után egy – a benzinkúthoz kapcsolódó – parkolót találunk, amely rendezettebb képet mutat, azonban kapacitása szűkös, így itt is találunk nem kijelölt parkolóhelyen várakozó autót. (23. ábra)



23. ábra - 5. metszet (saját ábra)

4.3.2.3. Biodiverzitás, természetességi állapot elemzése

A vasútállomási – tómeder vizsgálatánál összeszedtem a dominánsan megjelenő növényfajokat, és fellelhető állatfajokat. Tipikusan előfordulnak a vízparton a fűzfélék (*Salix* nemzetség tagjai), a közönséges nád (*Phragmites australis*), azonban hínárfajok vagy teljes egészében a vízben élő növények – feltehetően a bizonytalan vízhozam és vízállások következtében – nem jelennek meg. A meder területén található még fűféléket – pl: *Rumex* – fajok, *Taraxacum officinale*) hársfajokat (*Tilia* nemzetség), nyírfát (*Betula pendula*), nyárfákat (*Populus* nemzetség), illetve elszórva a *Prunus* nemzetség fajait, valamint platánfákat, elsősorban már a meder szélén, a korábban vízzel nem borított területeken. 24.

ÁbraAz itt élő állatok közül kiemelendő az eurázsiai hód, amely a városi megfigyelések szerint 2021 – ben tért vissza az itt található tavakba, védett, így a tevékenységének korlátozása, illetve a jelenlétének kezelése összetett feladat, külön érdemes róla gondolkodni. Továbbá gémfélék is megtalálhatók a területen időszakosan, kócsagok, és egyéb gázlómadarak járnak a területre táplálkozni. Egyéb állatok, például tőkés réce (*Anas platyrhynchos*), rovarok, illetve kételtűek és hüllők is megtalálhatóak voltak a területen a felmérések alkalmával. (24. ábra)



24. ábra - A tómederben dominánsan megjelenő fajok (saját ábra)

4.4. Vizsgálatok összegzése, értékelése

A vizsgálati szempontok alapján elkészült értékelés során a terület adottságait több tényező mentén elemeztem. A feldolgozás során figyelembe vettem a tájszerkezeti összefüggéseket, a felszíni vizek észlelhetőségét, a vizuális térlehatároltság mértékét, a tájkarakter kiemelhetőségét, valamint az infrastrukturális elérhetőséget és zöldfelületi kapcsolatokat.

Az egyes szempontokat külön értékeltem, majd az így kapott eredményeket vizuálisan is megjelenítettem, lehetővé téve az értékek térbeli összevetését. A színkódolás alapján jól kirajzolódtak a legkedvezőbb adottságú területrészek, illetve azok, amelyek beavatkozást vagy fokozott figyelmet igényelnek a későbbi fejlesztési javaslatok megfogalmazásakor.

A legtöbb szempontból pozitív értékelést a központi, illetve a jó megközelíthetőségű részek kapták. Ezeknél a térlehatároltság megfelelő, a vizuális összeköttetések észlelhetők, és a tájkarakter egyértelműen beazonosítható. A zöldfelületi kapcsolatok is ezekben az egységekben a leginkább kifejezettek. Ezzel szemben az alacsonyabb értékelést elsősorban a peremterületek érték el, ahol a zártság, a táji karakter hiánya vagy az infrastruktúra hiányosságai korlátozzák a területhasználat lehetőségeit.

Az összegző értékelés alapján megállapítható, hogy a vizsgálati terület több, fejlesztésre alkalmas zónával rendelkezik, azonban a különböző adottságok differenciált megközelítést igényelnek. A részletes elemzés megalapozza a következő fejezetben bemutatott javaslatokat, és iránymutatást ad a potenciális beavatkozási pontokhoz.

5. Probléma – és értékelemzés

A munkarész értelmezhetőségének, befogadhatóságának érdekében készítettem egy **SWOT – analízist**, amely összefoglalja a később leírt és kifejtett információkat, azokból a különösen lényeges elemekre fókuszálva:

Erősségek	Gyengeségek
<p>Oktatási és kulturális intézmények jelen vannak</p> <p>Magas lakosság szám</p> <p>Rendezett, karbantartott játszóterek</p> <p>Kiépült infrastruktúra – hálózat</p> <p>Jelentős arányú és számú zöldfelület</p> <p>Biodiverz zöldfelületek jelenléte</p> <p>Vízfelületek jelenléte</p> <p>Ipari park közelsége</p> <p>Jó megközelíthetőség</p> <p>Tömegközlekedés, vasút megléte</p> <p>Kereskedelmi egységek, szolgáltatások magas száma, sokfélesége</p> <p>Közszolgáltatások könnyű hozzáférhetősége</p>	<p>Kevés parkoló és köztéri pihenőhely</p> <p>Lakosság számhoz képest kevés szórakozóhely, vagy nincs is</p> <p>Aktív kikapcsolódást/pihenést biztosító szolgáltatás, ehhez megfelelő helyszínek hiánya</p> <p>Központi találkozóhelyek/közösségi terek hiánya</p> <p>Kiépített sétányok, gyalogutak/gyalogos kapcsolatok hiánya</p> <p>Épületek külső látványa, vizualitása nem megfelelő, zavaró (Pl: garázstömbök állapota)</p> <p>Nem megközelíthető vízpartok</p>
Lehetőségek	Veszélyek
<p>Tavak környezetének fejlesztése (Pl: parkosítás, tó – és patakrevitalizáció, szabadtéri sportlehetőségek megteremtése, esőkertek kialakítása)</p> <p>Parkolóhelyek számának növelése, parkolók kialakításának és elhelyezkedésének optimalizálása</p> <p>Közterületek, játszóterek, zöldfelületek megújítása, fejlesztése</p> <p>Vasútállomás és környezetének fejlesztése</p> <p>Garázssorok, garázstömbök felújítása</p> <p>Közösségi tér létrehozásának ösztönzése</p>	<p>A leromlott állapotú épületek további állagromlása</p> <p>Vízfolyások vízhozamának tovább csökkenése, tavak, patakok kiszáradása</p> <p>Használaton kívüli területek rendezetlenségének fennmaradása, a helyzet tovább romlása</p> <p>Esőzések következtében bekövetkező intenzív vízszint ingadozás</p> <p>Ipari területek, barnamezős területek közelsége</p>

A problémás területek, helyszínek, illetve megoldatlan helyzetek, szituációk, a vizsgálatok elvégzése közben folyamatosan kerültek a felszínre, és ahogy egymáshoz kapcsolódtak a különböző eredmények, egyre jobban összeállt egy kép arról, hogy – elsősorban - milyen mindennapi – a szakdolgozat témájához kapcsolódó - gondokkal küzdenek a terület használói. A problémákat elsősorban a mindennapi használat szempontjából, emberi, felhasználói megközelítéssel tártam fel és gyűjtöttem össze, hiszen a témaválasztásom és a szakdolgozatom elkészültének fő oka és célja, hogy emberközelibbé, lakhatóbbá tegyem azt a környezetet, amellyel foglalkozom, de legalábbis ebbe az irányba szeretném terelni az itt leírt és összegyűjtött gondolataimmal azokat, akik ezt a munkát a kezükbe veszik. A terület azonban sok jó potenciális fejlesztési lehetőséget tartogat, illetve jelenleg is szép számú értékkel bír. Ezeket az értékeket, erőseket a - fentiekhez hasonló módon - ugyanezen elvek szerint gyűjtöttem össze és értékeltem.

5.1. Problémák összegzése és elemzése

A teljes vizsgált területen elmondható, hogy a parkolási rend kisebb – nagyobb rendezetlenség jeleit mutatja. Egyértelműen feltűnik, hogy a lakótelep – és környezetének - tervezésekor, kialakításakor nem a mai, általánosan lakásonként megjelenő gépjármű mennyiséggel terveztek. Ebből következik, hogy sok területen parkolnak, ahol ez nincs feltétlenül tiltva, de nem is praktikus, mert például nincsen burkolt felület, ezért a talajszerkezetet roncsolják a parkoló autók, nincs megoldva a vízelvezetés, valamint az autóból esetlegesen kifolyó szennyezőanyagok közvetlenül a talajba szivárognak, így kárt téve szintén a talajban, továbbá pedig a környező és tágabb élővilágban. (INT – 02)

Északról dél felé haladva a problémás területeken, elmondható, hogy a Malom – tó körül nincs kialakított, szegéllyel határolt sétány, amelyen teljes egészében, kényelmesen, körbejárható lenne a tó, hiányzik a közvilágítás, így szűkítve a helyszín biztonságos használhatóságának időtartamát, továbbá nem jelenik meg sportolásra kijelölt, vagy biztonságosan, a mai szempontok szerint alkalmas terület/felület a tó körül.

Az északnyugati területen található „garázsvaros” helyzete és funkciója is érdekes téma, azonban ezzel kapcsolatban mélyebb elemzést a szakdolgozat keretein belül nem volt lehetőségem készíteni, ezzel együtt néhány problémára érdemes lehet itt is felhívni a figyelmet. A garázsok bejáratához közvetlenül vezető utak rossz állapotúak, a Malom – tó felé eső falak

a garázsorok végén rendezetlen képet mutatnak például a villamoshálózati mérőóraszekrények okán, illetve ez összességében a garázsok általános állapotáról is elmondható, hogy Malom – tónál tartózkodók pozitív, rendezett látképéhez nem járul hozzá az itt, nagy területen elfekvő garázsor.

A Malom – tó délnyugati partszakaszánál érzékelhető elsősorban az, hogy a megfelelő körbejárhatóság gyalogosan nem biztosított. A vasúti átjáró és a gyalogoshíd közötti szakaszon csak a „garázsváros” – hoz vezető aszfaltozott úton lehet gyalogosan közlekedni, továbbá a Dózsa György úttal párhuzamosan átvezető szakaszon sem lehet egyszerűen, biztonságosan átkelni, amennyiben a Malom – tó irányából közelítünk. Ez a gyalogos útvonal, amely a vasúti átjárót és a vizsgált területen a Dózsa György úttól északra található lakóházakat kötné össze, egyébként is hiányos, illetve nem jön létre a vasúttal párhuzamos, a vasútállomás megközelítését biztonságosan és egyszerűen, akár többnyire akadálymentesen megközelíthető gyalogos kapcsolat sem a Malom – tó által határolt, a Dózsa György úttól északra található lakóterületekkel.

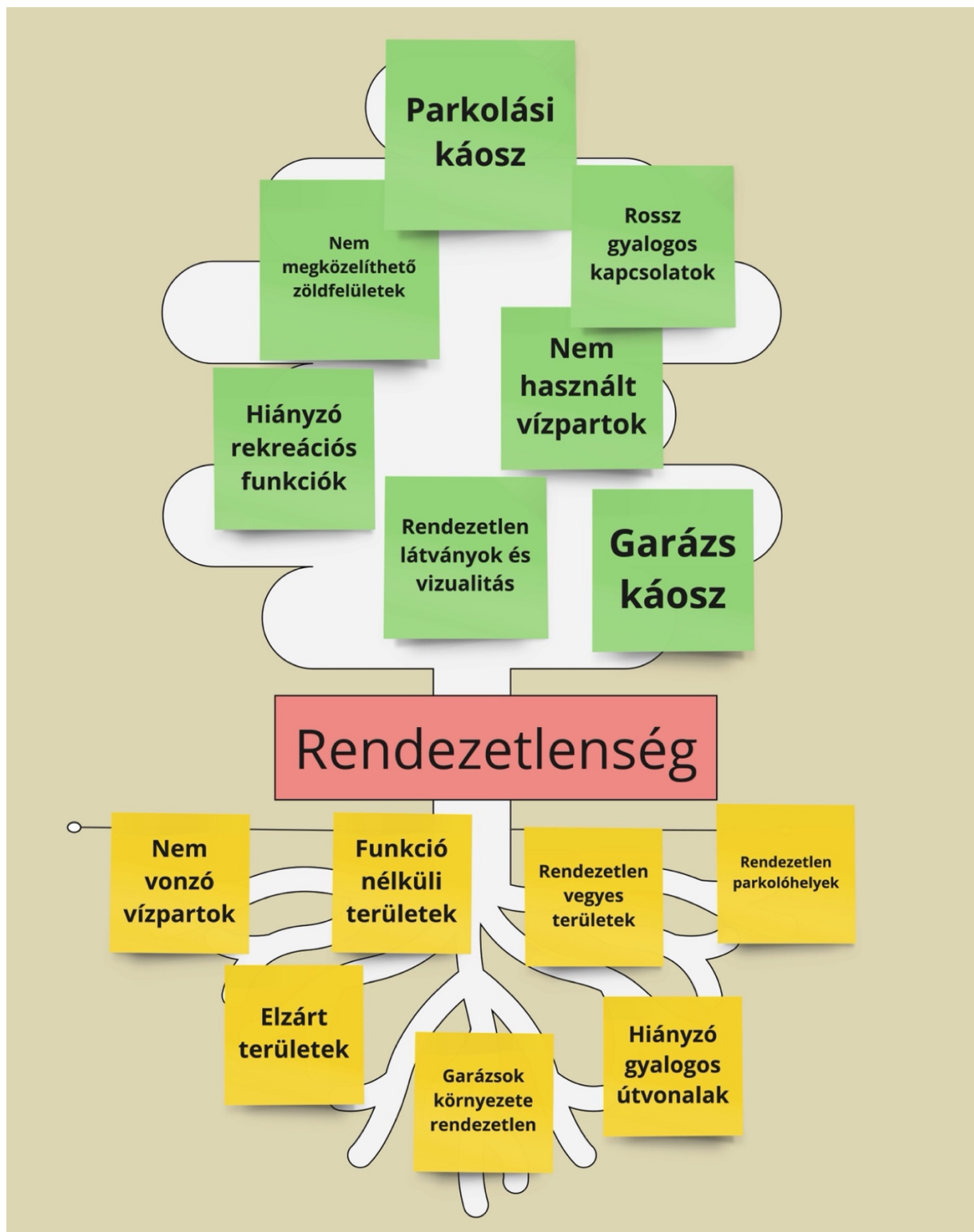
A Dózsa György úton a vasúti átkelőhelyen nyugati irányba áthaladva – már a vizsgált területen kívül - találjuk az északra elterülő Kecskédi - lakótelepet, illetve a délre található Borbála - lakótelepet. Ezen városrészek gyalogosan – vagy kerékpárral - szintén nem közelíthetők meg a vasútállomástól optimálisan a feljebb említett, vasúttal párhuzamosan – a vasút keleti oldalán - nem létező gyalogos, akadálymentes útvonal miatt.

A Dózsa György út – vasút – Fürst Sándor utca – Bánki Donát utca által határolt terület belső része rendezetlen, a meglévő funkciók keverednek, illetve nagy kiterjedésű részekben, több száz négyzetméteren gyakorlatilag funkció nélküli az adott terület, továbbá látványra is kaotikus a környezet. A város közepéhez képest egy sok szempontból nehezen megközelíthető, elzárt területet látunk, ami jelenleg nem rendelkezik azzal a képességgel, hogy vonzó legyen akár az itt lakók, akár más ide látogatók számára. A Vasútállomási – tó és a vasútállomás környezete is rendezetlen, szintén hiányzó funkciók és a koncepció hiánya figyelhető meg. A tó nem körbejárható, a tómeder - amelyen jelenleg csak a patak folyik keresztül - évről – évre egyre rendezetlenebb látványt kelt, rengeteg a spontán betelepült növény, a vízfelszín nem látható, rekreációs funkciót nem tölt be, a természet határozottan „veszi vissza az uralmat” a területen. Összességében tehát, elhelyezkedése és kiterjedése alapján egyáltalán nem megfelelő a jelenlegi „hasznosítása” ennek a területnek.

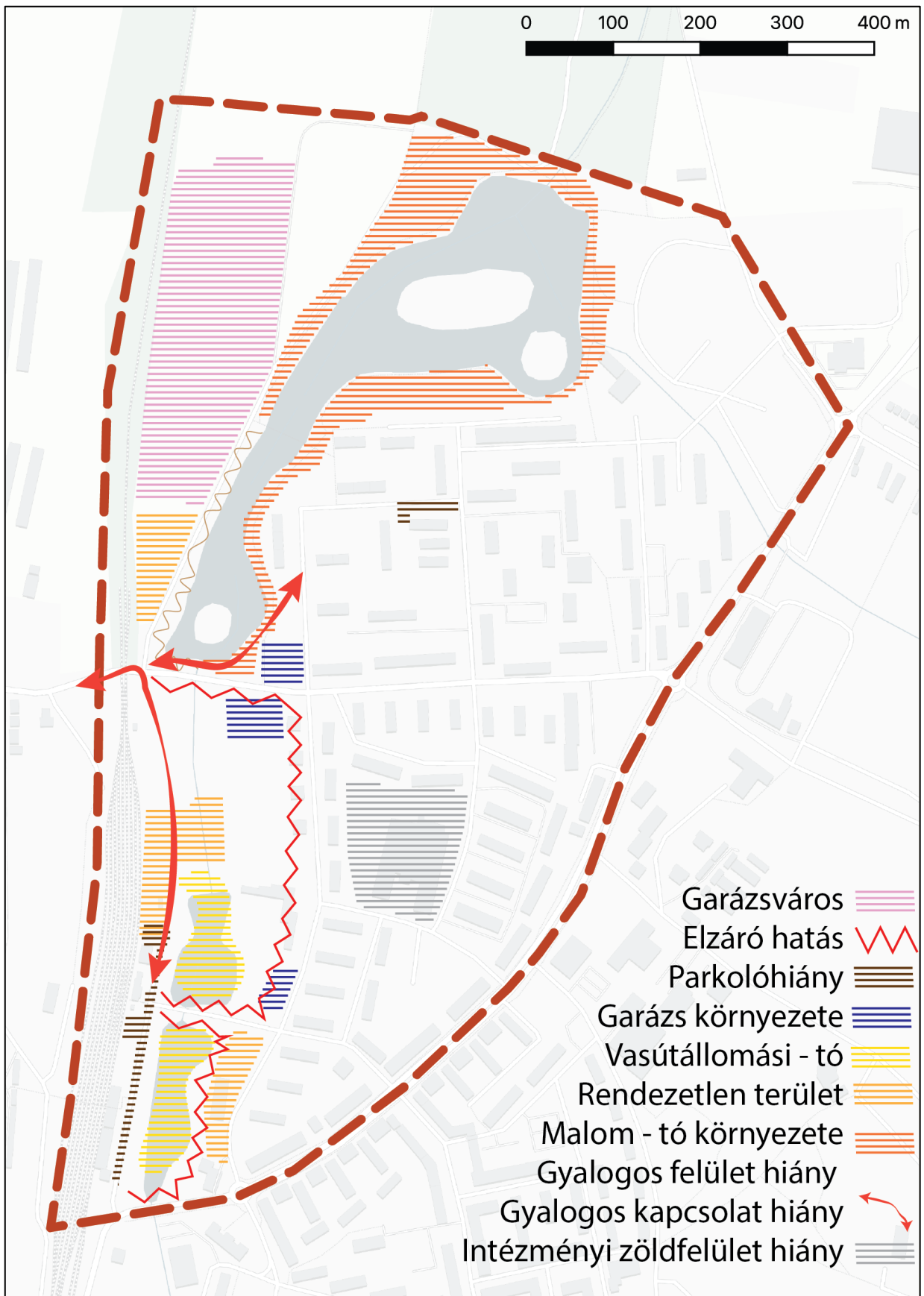
A teljes vizsgált terület délnyugati részén található vasútállomás és környezete szorosan kapcsolódik a Vasútállomási tóhoz, így innentől ezt a leírást ennek figyelembevételével folytatom. A vasútállomást megközelíteni nyugati irányból csak a gyalogos felüljárón keresztül lehet, amely nem akadálymentesített, autóval egyáltalán nem lehet innen elérni az állomást, csak nagy kerülővel. Autóval, továbbá kerékpárral, stb. keleti és déli irányból juthatunk el az állomáshoz, a Fürst Sándor utcán, illetve a Vasút utcán keresztül. A parkolók száma nem elégséges jelenleg az ide érkezőknek, a napi szinten ingázóknak, továbbá a meglévő parkolók sem rendelkeznek szilárd burkolattal, megfelelő vízelvezetéssel, kijelölt nagyobb, egybefüggő parkolóhely, P+R, K+R, B+R parkoló pedig egyáltalán nincs. A Vasút – utcán való közlekedés minden résztvevő számára a veszély érzetét keltheti, ugyanis az úttal párhuzamosan parkoló autók és a járda közötti, autós közlekedésre alkalmas, megmaradt úttest szűk területe egyszerre csak egy irányba való haladást tesz lehetővé autóval, amit az itt található építőanyag - kereskedés teherforgalma tovább bonyolít. A Vasút utca déli végén a gyalogos kapcsolat nem biztosított, biztonságosan nem lehet tovább haladni, semmilyen irányba, mivel ehhez mindenképp szükséges a forgalmas Mindszenti – Rákóczi Ferenc – Vasút utca csomóponton gyalogátkelőhely hiányában kockázatosan átkelni. A Vasútállomási – tó Fürst Sándor utcától délre eső részét, a vasútállomás és a lakóházak irányából sem lehet megközelíteni, a tómeder látványa és rendezetlensége pedig a szemnek is kellemetlen, továbbá hiányzik itt is a már korábban említett rekreációs funkció.

Több helyen - elsősorban a lakóházak közötti területeken – hiányoznak gyalogos útvonalak, amelyeket kitaposások/áttaposások jeleznek, azonban ezen ösvények használata esős időben kifejezetten, de egyébként is balesetveszélyes, illetve kellemetlen.

A Brunsvik óvoda előtti közterületen a parkolás/gyalogos forgalom/zöldfelület funkciók folyamatosan zavarják egymást, mindennapi problémát okozva az ide érkezőknek, az itt lakóknak és az itt áthaladóknak. (25. ábra; 26. ábra)



25. ábra - Problémafa (saját ábra) - A problémafa elemzés segít feltárja a problémák ok-okozati összefüggéseit, hogy átláthatóbbá váljon a probléma gyökere és annak következményei.



26. ábra – Problématérkép (saját ábra)

5.2. Értékek összegzése és elemzése

Amennyiben az értékeket kezdjük számba venni a vizsgált területtel kapcsolatban, több olyat is tudunk találni, ami nem csak városrészi vagy városi, hanem nagyobb léptékben is érzékelhető, például a közlekedési kapcsolatok révén.

Tatabánya, Budapest irányába közúton és vasúton is könnyen el tudunk jutni, mivel vasúti és közúti „főút” területek határolják a városrészt. Ezenkívül Székesfehérvár is könnyen elérhető, valamint a városon belüli elhelyezkedésnek köszönhetően a város egyéb pontjai, közintézményei is akár gyalogosan megközelíthetőek. Ehhez hozzájárul még a helyi – és helyközi buszjáratok megjelenése a területen, a szolgáltatásokhoz kapcsolódó buszmegállókkal együtt.

Erőssége a területnek - a többi városrészhez képest is – az intézményi ellátottsága, oktatási és kulturális, pénzügyi, valamint egyéb szolgáltatási szempontokat is figyelembe véve. Teljes körű, a lakóházakkal egyidőben létesült, többnyire megfelelően méretezett infrastruktúra – hálózatok vannak jelen, így kiszolgálva az alapvető szükségleteket.

Több sportpálya, többféle sportra, mozgásra lehetőséget kínáló eszköz, felület is található a területen, akár épített, akár természetközeli környezetben. Tenisz -, foci – és kosárpálya áll a felhasználók, tehát elsősorban a helyben lakók rendelkezésére.

Rekreációs tekintetben érdemes megemlíteni a zöldfelületek magas arányát, a biodiverz zöldfelületek jelenlétét, a különböző vízfelszíneket, - tavakat, patakokat – illetve azok környezetét. Szintén ide tartoznak a játszótérek, amelyek száma és állapota is megfelelő a területre vonatkoztatva.

Közel található az ipari park, amely munkalehetőséget biztosít a lakosságnak, és ezáltal minimális ingázással, akár autóval, akár mikromobilitási eszközökkel vagy gyalogosan könnyen elérhető az itt lakóknak, de a cégek által működtetett közvetlen kisbuszok is igénybe vehetőek. (27. ábra)



27. ábra - Értéktérkép (saját ábra)

6. Fejlesztési lehetőségek, irányok

6.1. Javaslati szempontok, inspirációk, követendő példák

A biológiai sokféleség növelésének érdekében javasolt őshonos és klímaadaptív fajok ültetése, minden helyszínen, ahol erre lehetőség van, így Oroszlányban is, a város egész területén, amennyiben ilyen jellegű fejlesztésekben gondolkozunk. Így hozzájárulunk az élővilág változatosságának elősegítéséhez és diverzifikáltságának megőrzéséhez, vagy akár növeléséhez. Általánosan elmondható, hogy alapvetően az őshonos növények jobban alkalmazkodnak a helyi adottságokhoz és környezeti viszonyokhoz, valamint táplálékot és élőhelyet biztosítanak a helyi állatvilág számára, ezért is érdemes a használatuk prioritizálása a tervezéskor. (Tallamy, 2009)

Érdemes létrehozni kifejezetten vizes élőhelyeket is, ahol erre természetes módon lehetőség van, ez pedig a területünkön a Malom – tavat és a Vasútállomási – tavat, de legalábbis azok medrét és környezetét foglalja magába elsősorban. Ezáltal a változatosság által nagyobb valószínűséggel jelennek meg a területen madár – és rovarfajok, akár rágcsálók, kisemlősök, amelyek hozzátartoznak a helyi természetes ökoszisztémához. (Benedict & McMahon, 2006)

Vízgazdálkodási szempontból megközelítve a fejlesztési lehetőségeket érdemes esőketeket létrehozni a csapadékvíz természetes módon történő elvezetésére, ideiglenes megtartására, a talajba szivárogtatás, ezáltal a helyben hasznosításra, amely így természetes módon, megtörténik. Ezenkívül a növények és talaj párologtatása, majd a páralecsapódások által jóval hosszabban marad a területen a víz. Az esőketek csökkenthetik az árvizeket és a szennyező anyagok szűrésével javíthatják a vízminőséget. Esőkert – kialakítás esetében, vagy esőkert – típusú területek létrehozásánál elsősorban a Vasútállomási – tó jöhet szóba, de kisebbek megvalósíthatóak a lakóterületeken is, a lakóházak környezetében, utak mentén, stb. (Dunnett & Clayden, 2007)

A vízgazdálkodáshoz kapcsolódva az **erózióvédelem** a patakpartokon, vízpartokon, továbbá a területen található burkolt patakmedrek esetében, az esetleges burkolat eltávolítás után kiemelt szerepet kell, hogy kapjon. A szakirodalmi javaslat szerint erős gyökérrzel rendelkező növényeket érdemes a telepítéskor alkalmazni, például fűféléket és cserjéket a tó körüli talaj stabilizálására és a problémák megelőzésére. (Schultz et al., 2004) A patakpartok természetes

úton történő stabilizációja érdekében és az erózió csökkentésének elősegítéséhez alkalmazhatunk olyan, már bevált technikákat, amelyek magukba foglalják például a változó klímához alkalmazkodó, alapvetően őshonos – de minimum nem invazív – fajok használatát a partvonalon, az árkok peremén, illetve további természetes anyagok, például elhalt fák és élő „karók” használatát. (Rosgen, 1996) Kanyarulatok létrehozásával – vagy adott esetben visszaállításával – elérhető a víz áramlási sebességének lassítása, ezáltal az erózió csökkentése, illetve változatosabb, fajgazdagabb vízi élőhelyeket alakíthatunk ki. (Brookes, 1988) Épített vizes élőhelyeket is célszerű létrehozni, akár a szennyező anyagok kiszűrésének és a vízminőség javításának érdekében. Az élőhelyeken – természetesen a vízi és vízparti növényeken túl - a vadon élő állatok számára biztosíthatunk életteret, és javíthatjuk a táj esztétikai vonzerejét. (Mitsch & Gosselink, 2000) A medreken túl érdemes a vízpartok mentén pufferzónákban is gondolkodni, azokat kialakítani, amely által elősegítjük a lefolyó víz szűrését, védjük az élőhelyeket, ezáltal az élőlényeket, és hozzájárul az ökoszisztéma fennmaradáshoz szükséges kevésbé változó körülmények meglétéhez, továbbá a partok szerkezeti stabilizálásához is (Lowrance et al., 1997).

Konkrét élőhelyet létrehozni lehet többek között halátjárók telepítésével, amellyel minden akadályon – például duzzasztókon vagy gátakon – keresztül is biztosítani tudjuk a mozgásukat (Lucas & Baras, 2001). Ugyanezen célból tuskókat, sziklákat, vagy akár mesterséges anyagból készült szerkezeteket is elhelyezhetünk a patakban, ezzel nem csak a halak, hanem egyéb állatoknak is elősegítve a megtelepedését (Gurnell et al., 1995).

Amennyiben van rá lehetőségünk – és jelen helyzetben megítélésem szerint lenne rá igény, és ez hosszútávon is a kölcsönös együttműködés előnyével járhat – érdemes bevonni a helyi lakosságot nem csak a tervezésbe – de abba is -, hanem a park/élőhely fenntartásába is, akár az oktatási tevékenységek közé integrálva, és a patakok egészségének és biológiai sokféleségének fontosságáról bővíteni ismereteiket. (Chiesura, 2004; Bonney et al., 2009)

Érdemes ezenfelül **séta – és kerékpárutak** kialakításában gondolkodni. Ezek létrehozása a helyi növény- és állatvilágot bemutató információs táblákkal kiegészülve lehetőséget adhat arra, hogy növeljük a szabadtéri aktivitást, illetve elősegítsük a környezeti nevelést a felnőtteknél is, továbbá ilyen módon az oktatási intézmények is bekapcsolódhatnak az **oktatási tevékenységbe** a helyszínen. Érdemes felhívni a figyelmet a környezetvédelem fontosságára

is, és ennek eredményességéhez az, hogy helyben is megismerik a lakók a lakóhelyük természeti/környezeti adottságait, nagyban hozzájárul. (Louv, 2008)

Kilátóteraszok/különböző víz feletti platformok létrehozásával lehetőséget teremthetünk madármegfigyeléshez, illetve vízi/vízparti állatok megfigyeléséhez, nem csak a vízpartról, hanem a vízfelszín feletti területről is. Ezek megléte a kikapcsolódáson túl szintén hozzájárulhat a természettel való kapcsolat erősítéséhez, a környezeti neveléshez.

(Kuo, 2003)

Fenntartható alapanyagok használatával kisebb lehet a felújítás következtében az ökológiai lábnyomunk, alacsonyabb marad a széndioxid – kibocsátás, ez pedig összességében csökkenti a fejlesztés környezeti terhelését, amely lokálisan és globálisan is pozitív hatással bír. (Barton, Grant és Guise, 2003) Ezzel párhuzamosan a fenntartást/üzemeltetést is érdemes környezetbarát technológiákkal végezni. Ehhez javasolt csökkenteni a vegyszeres műtrágyák és növényvédőszeres használatát, és az előírásokon felül is törekedni arra, hogy olyan anyagok ne kerüljenek a környezetbe, amelyek ártalmasak lehetnek a közvetlen vagy közvetett környezetüknek. (Cameron, Blanuša, & Taylor, 2012)

Patakrevitalizációs nemzetközi példa: Daylighting of the Saw Mill River, Yonkers, New York

A New York állambeli Yonkers városában a Saw Mill River revitalizációja egy sikeres példája annak, hogyan lehet egy korábban zárt és elfeledett patakot újjáéleszteni. A projekt célja a patak felszínre hozatala (daylighting) volt, amely során parkokat, gyalogos sétányokat és természetes élőhelyeket hoztak létre. A revitalizáció eredményeképpen egy korábban elhanyagolt városi terület vált vonzó közösségi térré. A projekt részeként a patak környezetét is rendbe hozták, amely magában foglalta az őshonos növények telepítését és a vízminőség javítását célzó intézkedéseket. A patak mentén kialakított parkok és sétányok nemcsak esztétikai értékkel bírnak, hanem hozzájárulnak a helyi ökoszisztéma helyreállításához is. A revitalizáció gazdasági előnyökkel is járt, hiszen új turisztikai látványosságot és közösségi teret teremtett, ami növelte a helyi vállalkozások forgalmát és új munkahelyeket teremtett. (Hudson River Foundation, 2017) (28. ábra)



28. ábra – A megújult Daylighting of the Saw Mill River, Yonkers, New York

Patakrevitalizációs hazai példa: A Rákos – patak revitalizációja

A Rákos-patak revitalizációja Budapest egyik kiemelkedő zöldinfrastruktúra-fejlesztési projektje, amelynek célja a természetes vízfolyás és környezetének ökológiai és közösségi megújítása. A XIV. és XIII. kerületi szakaszokon a betonmeder helyett természetközeli, lankás partfalakat alakítottak ki, a medret kőburkolattal és meanderekkel tették változatosabbá. A projekt során több mint 100 fát és 10 ezer évelő növényt telepítettek, valamint új sétányokat, kerékpártámaszokat, ivókutakat és pihenőhelyeket létesítettek. A fejlesztések révén a patakpart nemcsak ökológiailag vált gazdagabbá, hanem a városlakók számára is vonzóbb, rekreációs térként szolgál. (INT – 03) (29. ábra)



29. ábra - Rákos - patak revitalizációja

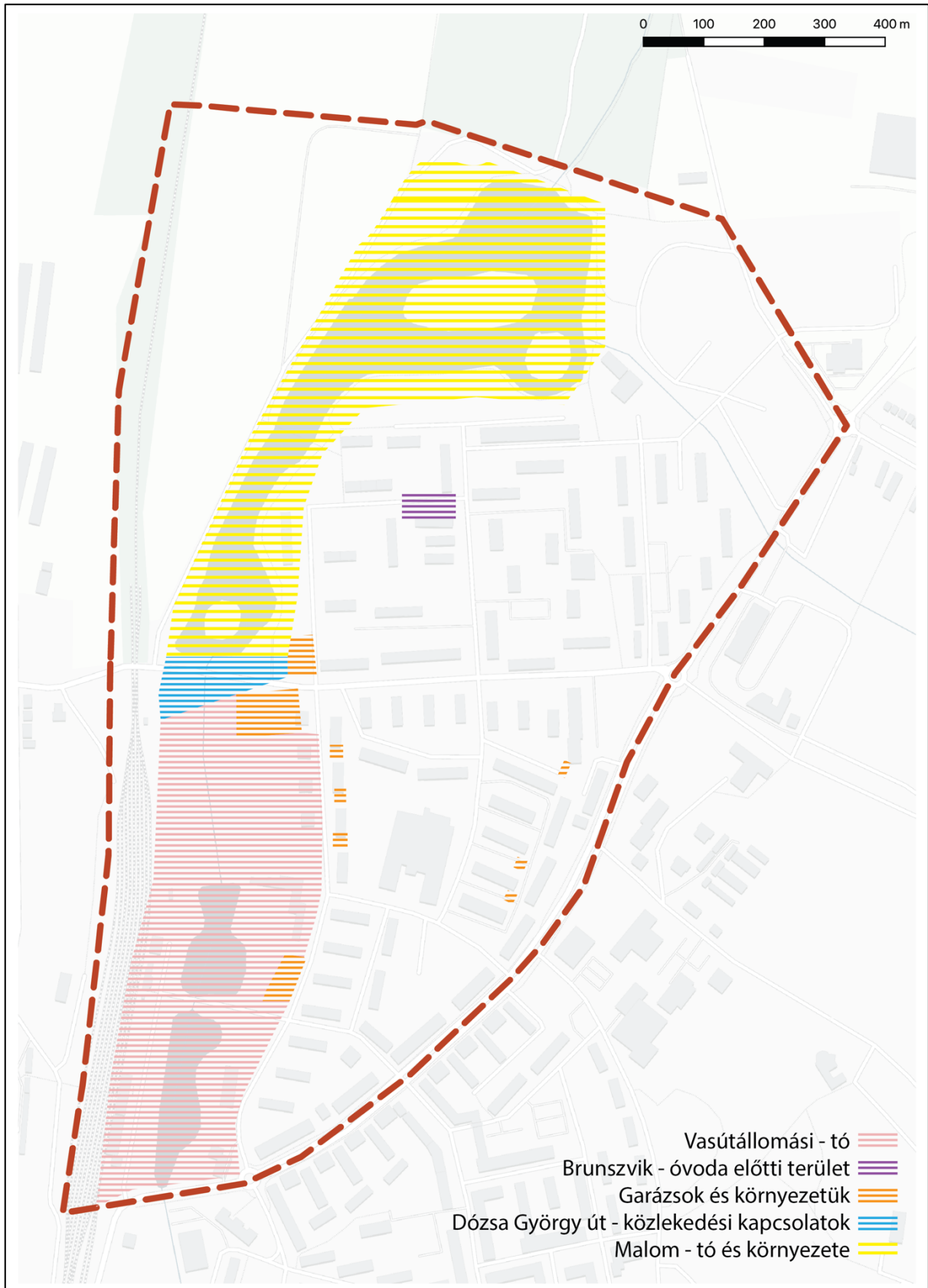
E javaslatok megvalósítása természetközelibb és funkcionálisabb zöldterületet hoz létre egy kis városi tó körül, és javítja egy patakkal rendelkező, rendezetlen zöldterület ökológiai egészségét. Ezek a stratégiák nem csak a biológiai sokféleséget és a vízminőséget javítják, hanem a közösség számára rekreációs és oktatási lehetőségeket is biztosítanak, és Oroszlány – Újvárosban elsősorban ezen elvek mentén való gondolkodás a céloom a javaslattétel során.

6.2. Konkrét javaslatok a vizsgált területre

A javaslattételi munkarész három egységre tagolódik. Az első bekezdésben szerepelnek helyszínek, amelyeken van lehetőség fejlesztésre – a fejlesztési gondolat is megjelenik természetesen - , azonban ezek részletesen nem kerültek kidolgozásra. A második bekezdésben

a Malom – tóval foglalkozom, ahol olyan fejlesztési javaslatokra erősítek rá leginkább, amelyek, mint igény, és mint – már a területen egyébként is tervezett - fejlesztési lehetőség remélhetőleg a közeljövőben megvalósulhatnak a város közreműködésével. A harmadik bekezdéstől kezdve a Vasútállomási – tóval, és annak környezetével, a vasútállomással, stb. foglalkozom, ehhez részletesebb javaslatokat, ötleteket, konkrét elgondolásokat építettem bele a szakdolgozatba.

A terület egészét tekintve - a tavakon túl - a Brunszvik óvoda előtti közterület – fejlesztése időszerű, a zöldfelületektől a parkolók megfelelő kialakításán és forgalomszervezésén át az út – járda felújításig, esetlegesen gyalogátkelőhely vagy forgalomcsillapító küszöbök létesítésével. Ezen javaslatok mentén érdemes elindulni a tervezésnél. Szintén fejlesztésre szorul a Dózsa György úton a vasúti átjárójánál a vasút keleti oldalán az észak – déli gyalogos kapcsolatok kialakítása, mivel jelenleg ez nem áll biztonságosan és megfelelően rendelkezésre. Biztosítani kell a biztonságos átkelést a járdáról az északi irányba is, mivel ott is garázsokhoz és lakóterületekhez tudunk eljutni. Szintén a gyalogos kapcsolatoknál maradva a teljes vizsgált területen találhatóak a lakótömbök közötti zöldfelületek olyan áttaposott útvonalak, ösvények, amelyek fontos mindennapi szerepet töltenek be, azonban használatuk se nem kényelmes, se nem mindig lehetséges megfelelő módon (pl: eső esetén), így itt ezen útvonalak burkolását javaslom, lehetőség szerint szilárd útburkolattal. Ugyanígy az egész területen javasolni tudom, hogy kerüljön kidolgozásra, milyen módon használhatóak optimálisan a garázsok körüli, elsősorban lakóépületek közé ékelődött területek, amelyek összességében a városrészben határozottan érzékelhető felületet foglalnak el, így az itt történő megalapozott – akár forgalomtechnikai - beavatkozások is pozitívan érzékelhetőek lennének.



30. ábra - Fejlesztési helyszínek áttekintése (saját ábra)

Konkrét **fejlesztési javaslatok a Malom – tóra vonatkozóan**: Futópálya és sétány kialakítása a tó körül, amely lehetővé teszi a biztonságos használatot, sportolást, elég helyet biztosít a felhasználóknak, hogy párhuzamosan lehessen egymás mellett közlekedni futva, gyalog, babakocsit tolvá, stb. A futópályát és gyalogutat olyan rétegrenddel és burkolattal készítsük, amelyek képesek átteresztetni a vizet, azonban megfelelő a jellegük az adott funkcióra is, használhatóak, tartósak (futás – rekortán; gyaloglás – stabilizált apró kavicsos burkolat). A sportolási lehetőségeket bővítve alakítsunk ki fitnessparkot, tartós, fenntartható anyagokból készült tornaszerekkel, ezzel segítve a fizikai aktivitás megvalósulását. Legyen minden korosztály számára használható eszközpark, hogy a gyermekek - akár iskolai foglalkozás keretein belül -, illetve a felnőttek is megtalálják a számításukat. A terület méretéből adódóan lehetőségünk van nagyobb ágyások, biodiverz zöldfelületek kialakítására, így ezt kihasználva létesítsünk évelőágyásokat, őshonos és szárazságtűrő fajokkal, így lehetővé minimalizálva a fenntartás intenzitását, virágos réteket, amelyek nem igényelnek minden hónapban kaszálást, biztosítsuk a változatos növényfelhozatalt, amely vonzza a rovarokat, és látványra is kellemes. Ezen helyszín kialakításakor vegyük figyelembe, hogy a frekvenciánál magasabban használt területektől (pl: sportpark) távolabb helyezkedjen el, ezzel kerülve a konfliktushelyzeteket, melyet például a rovarok jelenléte okoz az emberek közvetlen környezetében.

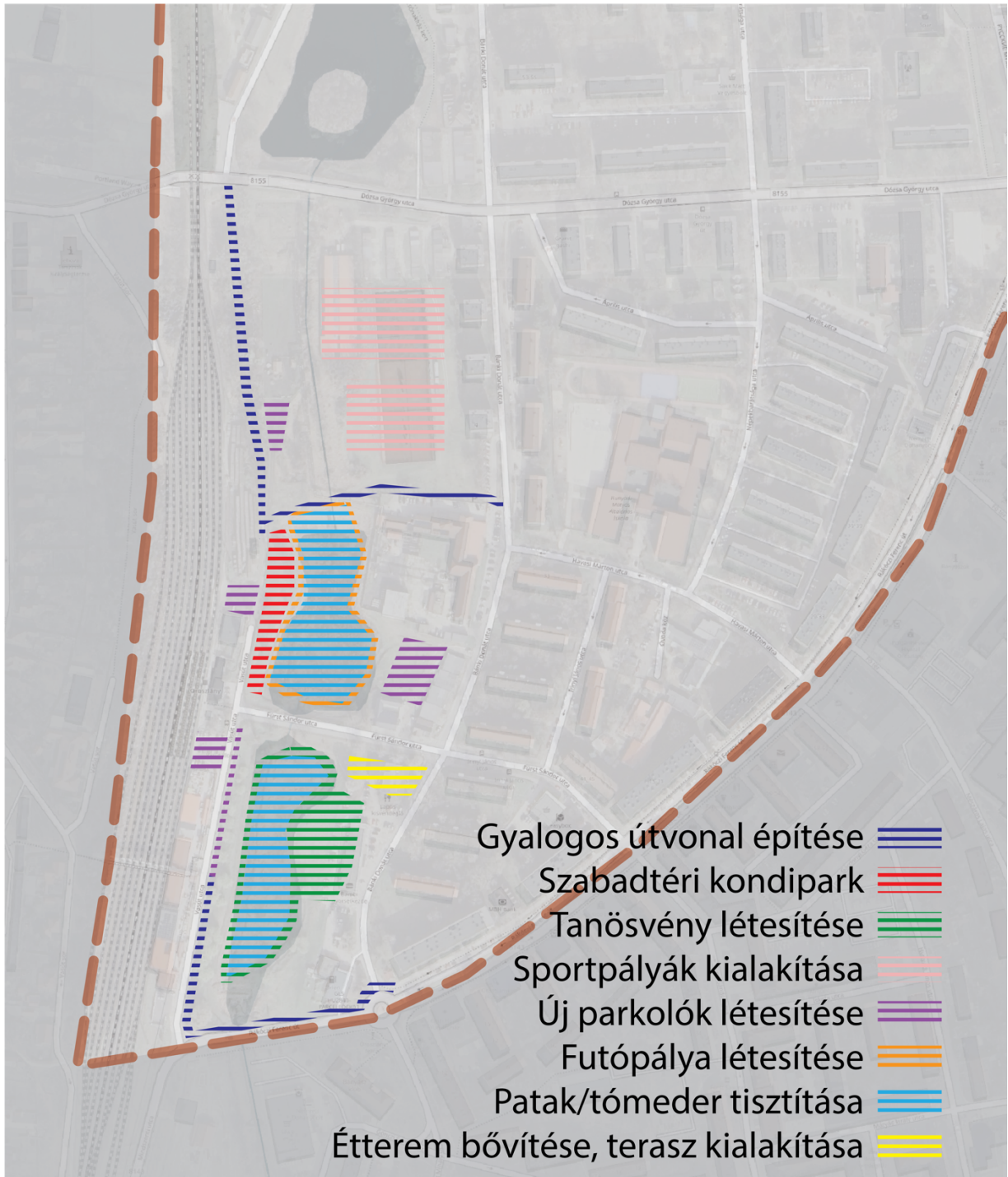
A Vasútállomási – tó és környezetének fejlesztési koncepciója egy jóval összetettebb folyamat, és nagyobb előkészítést, tervezést igényel, amennyiben szeretnénk kihasználni megfelelően a területben rejlő potenciált. A szakdolgozat ezen szakaszának célja a figyelemfelhívás a lehetőségekre, ötletek és gondolatok megfogalmazása, illetve javaslattétel konkrét beavatkozásokra.

A korábbi, nagyobb vízfelülettel rendelkező tó visszaállítása – azonkívül, hogy a csökkenő vízhozami miatt érdemben nem megvalósítható – nem kívánatos, mivel így több funkciót lehet kialakítani a területen, amelyekre szükség is van. A vasútállomás felőli oldalon, végig a tó mellett a Vasút utca felújításra szorul, beleértve a járdát, a P+R parkolóhelyeket a vasútállomás közvetlen környezetében és az úttal párhuzamosan is. Parkolók létrehozásakor a vasútállomás előtt/mellett K+R és B+R helyek kialakítása is szükséges. A vasút utcában a tómeder szélén létesített támfallal, a szintkülönbséget kiegyenlítve érdemes lenne kiszélesíteni az utcát annyira (kb. 3 méterrel), hogy ezzel a párhuzamos parkolásra a jelenlegi utcaszélességen felül lehetőséget biztosítsunk. A Vasút u. déli végén, a Rákóczi Ferenc és Mindszenti u – hoz

kapcsolódva szükséges a biztonságos gyalogos kapcsolat létesítése, gyalogátkelőhely létrehozásával.

A Bánki Donát utcában található garázsok, szolgáltató – és vendéglátó egységek környezetrendezése, a parkolók és zöldfelületek kialakítása szintén szükséges a terület megfelelő funkcióinak, létrehozásához, valamint a vonzerő és élhetőség növeléséhez.

A Rákóczi Ferenc u. és Fürst Sándor u. közötti tómeder területén az alábbi beavatkozásokat javaslom: a jelenleg is teraszos, lépcsőzetes kialakítást érdemes megtartani, és a középső szinten gyalogos sétányt kialakítani, a teljes körbejárhatóság biztosításának érdekében. Ehhez a sétányhoz a legalább Vasút u. felől és a Bánki Donát u. felől is biztosítani kell a becsatlakozási lehetőséget, hogy bármelyik irányból érkező egyszerűen tudjunk a vízfelszín közelébe érni. Erről a szintről több ponton indítható a meder fölé benyúló stég/terasz, illetve híd, amelyekről egy más perspektívában is megtekinthetővé válna a terület. Végig a területen a sétány oldalára helyezünk padokat, illetve biztosítjuk a helyszínek között az akadálymentes közlekedési lehetőséget, rámpákkal, illetve egyéb, a szintkülönbségek leküzdésére alkalmas módokon. Kerüljük a lépcsők használatát, kivéve ott, ahol ezt design – elemként is használhatjuk, illetve a padokat/fix napozóágyakat elszórva egy területen elhelyezzük. Az utcák szintjéhez közelebb eső teraszokon, vagy az utcával egy szintben létesítsünk sportpályákat (pl: foci – és kosárpálya), illetve szabadtéri fitness gépekkel és eszközökkel ellátott parkrészt. (31. ábra)



31. ábra - Fejlesztési javaslatok a Vasútállomási - tóra vonatkozóan (saját ábra) (A megjelölt területek, ahol a fejlesztés következtében változás történik, az egyéb területek - tehát a vasútállomási tó környezetének egyéb részei, ami a 30. ábrán szerepel - a jelenlegi funkciójukat megőrizve kerülnek felújításra.)

7. Összegzés, értékelés

Szakedolgozatomban Oroszlány – Újváros városrészének élhetőségét vizsgáltam az épített környezet, valamint a zöld- és kékinfrastruktúra összefüggésein keresztül. Célom az volt, hogy olyan városrészt elemezzek, amely számomra korábban ismeretlen, így biztosíthattam a vizsgálat szakmai objektivitását. A dolgozat elkészítését az a felismerés indította el, hogy a települési környezet élhetőségének megítélése számos tényező – többek között az intézményi ellátottság, a közlekedési kapcsolatok, a zöldfelületek állapota és a lakókörnyezet minősége – együttes vizsgálatával érhető meg igazán. Az Újváros városrész különösen érdekes eset, hiszen egy szocialista időszakban, lakótelepi logika mentén létrehozott településrészről van szó, amely az idők során jelentős változásokon ment keresztül, mind fizikai, mind társadalmi értelemben.

A dolgozat első része a témaválasztás és a módszertan bemutatása után a szükséges fogalmi alapozással kezdődik. Kiemelt figyelmet fordítottam arra, hogy tisztázzam a „telep”, a „zöldinfrastruktúra” és a „kékinfrastruktúra” jelentését, valamint a lakótelepek generációs típusait. A történeti háttér feldolgozásában Oroszlány fejlődéstörténetének kulcselemeit tártam fel, különös tekintettel a szénbányászat hatására, amely alapvetően meghatározta a város szerkezeti fejlődését. Újváros kialakulása az 1960-as években kezdődött, több ütemben épült ki, és a közeli ipari üzemek, a hőerőmű, valamint a városi bányák kiszolgálására létesített lakófunkciójú tömbökkel jött létre. A városrész kialakulását, változásait évtizedenkénti bontásban légifotók segítségével rekonstruáltam, amely különösen hasznos eszköz volt a településszerkezeti átalakulások és zöldterületi fejlemények nyomon követésére.

A dolgozat következő szakaszában részletes vizsgálatokat végeztem. A beépítettség, telekmorfológia, épületszintek, és az intézményi elhelyezkedés térképes és szöveges elemzése mellett külön fejezetet szántam a közlekedési helyzet, a tömegközlekedési kapcsolatok és a gyalogos-, illetve kerékpáros infrastruktúra áttekintésére. Megállapítottam, hogy a városrész egyik fő előnye a jó térségi közlekedési kapcsolatokban rejlik – különösen Tatabánya, Budapest és Győr irányába. Az intézményi ellátottság szintén kiemelkedő: a Hunyadi Mátyás Általános Iskola, a Brunszvik Teréz Óvoda, valamint a körzetben található bölcsődék, gyermekotthon és egészségügyi szolgáltatások jól lefedik a lakossági igényeket. A Rákóczi Ferenc út környezetében koncentrálódnak a kereskedelmi és pénzügyi szolgáltatások, bár ezek

építészeti minősége és városképi megjelenése sok esetben rendezetlenséget mutat. A zöldterületi rendszer – különösen a Malom-tó és a Vasútállomási-tó környezete – értékes ökológiai elemeket hordoz, azonban karbantartottságuk, használati intenzitásuk és állapotuk már nem minden esetben felel meg az élhetőség szempontjainak.

A vizsgálatok összegzéseként elkészítettem egy részletes probléma- és értékelemzést. Az értékek között szerepelt az elérhető közszolgáltatási hálózat, az oktatási intézmények közelsége, a meglévő zöld- és kékinfrastruktúra, valamint a közösségi használatra alkalmas terek megléte. Ezzel szemben problémaként azonosítottam például a Vasútállomási-tó jelentős ökológiai visszaszorulását, a nádas elburjánzását és a nyílt vízfelület csökkenését, a szolgáltató épületek vizuális rendezetlenségét, valamint az egyes közterületek alulhasznátságát. A problémafa módszertanát alkalmazva rendszereztem az ok-okozati viszonyokat, majd ezek alapján kidolgoztam egy fejlesztési javaslatcsomagot. A javaslataim között szerepel a Vasútállomási-tó természetközeli revitalizációja, közösségi pihenőterek létrehozása, gyalogoskerékpáros kapcsolatok javítása, valamint egy integrált, többfunkciós zöldfelületi hálózat kiépítése. Ezen kívül javasoltam a közterületek arculatának egységesítését, az informális zöldfelületek hasznosítását, és közösségi kert kialakítását is.

Dolgozatommal nemcsak a jelenlegi állapot feltérképezésére törekedtem, hanem olyan fejlesztési lehetőségeket kívántam bemutatni, amelyek emberléptékűek, hosszú távon fenntarthatók, és illeszkednek a városrészi adottságokhoz. A javaslatok megalapozását hazai és nemzetközi jó gyakorlatok – például zöldfelületi revitalizációk, lakótelepi közösségi fejlesztések és vízérzékeny várostervezési példák – adaptálásával segítettem elő. Meggyőződésem, hogy az Újváros városrész fejlődésének kulcsa a funkciók és terek közötti kapcsolat erősítésében, a természetes és épített környezet harmóniájának helyreállításában, valamint a közösségi szerepvállalás ösztönzésében rejlik. Ezzel a munkával hozzájárulni szerettem volna ahhoz a szemléletformáló diskurzushoz, amely a városi élhetőséget nem csupán statikai és infrastrukturális kérdésként, hanem összetett társadalmi, környezeti és közösségi értéként kezeli.

Irodalomjegyzék:

Körner Zsuzsa (2004): A telepszerű lakásépítés története Magyarországon 1850- 1945, TERC Kereskedelmi és Szolgáltatói Kft., Budapest

Körner Zsuzsa (2006): Az európai és magyar telepszerű lakásépítés története 1945-től napjainkig, TERC Kereskedelmi és Szolgáltatói Kft., Budapest

Meggyesi Tamás (2009): Városépítészeti alaktan, TERC Kereskedelmi és Szolgáltató Kft., Budapest

‘(Oroszlány IVS 2010)’ Oroszlány Integrált Városfejlesztési Stratégiája (2010)

‘(KARDICS 2014)’ Kardics István (2014): Oroszlány, a 60 éves bányaváros és az oroszlányi szénbányászat rövid története, Oroszlány

‘(Oroszlány TAK)’ Oroszlány Város Településképi Arculati Kézikönyv (2017)

‘(Oroszlány TFK 2020)’ Oroszlány város Megalapozó vizsgálatok és Településfejlesztési koncepció (2020)

‘(Oroszlány IVTS 2015)’ Oroszlány város integrált településfejlesztési stratégiája - II. STRATÉGIA (2015)

Benedict, M. A., & McMahon, E. T. (2006). Green Infrastructure: Linking Landscapes and Communities. Island Press.

Brookes, A. (1988). Channelized Rivers: Perspectives for Environmental Management. John Wiley & Sons.

Louv, R. (2008). Last Child in the Woods: Saving Our Children from Nature-Deficit Disorder. Algonquin Books.

Mitsch, W. J., & Gosselink, J. G. (2000). Wetlands. John Wiley & Sons.

Tallamy, D. W. (2009). Bringing Nature Home: How You Can Sustain Wildlife with Native Plants. Timber Press.

Cameron, R. W. F., Blanuša, T., & Taylor, J. E. (2012). The Domestic Garden – Its Contribution to Urban Green Infrastructure. Urban Forestry & Urban Greening, 11(2), 129-137.

Barton, H., Grant, M., & Guise, R. (2003). Shaping Neighbourhoods: A Guide for Health, Sustainability and Vitality. Spon Press.

Bonney, R., Cooper, C. B., Dickinson, J., Kelling, S., Phillips, T., Rosenberg, K. V., & Shirk, J. (2009). Citizen Science: A Developing Tool for Expanding Science Knowledge and Scientific Literacy. BioScience, 59(11), 977-984.

- Dunnett, N., & Clayden, A. (2007). *Rain Gardens: Managing Water Sustainably in the Garden and Designed Landscape*. Timber Press.
- Gurnell, A. M., Piegay, H., Swanson, F. J., & Gregory, S. V. (1995). Large Woody Debris and River Morphology. *Freshwater Biology*, 33(1), 1-12.
- Kuo, F. E. (2003). The Role of Arboriculture in a Healthy Social Ecology. *Journal of Arboriculture*, 29(3), 148-155.
- Lowrance, R., Altier, L. S., Newbold, J. D., Schnabel, R. R., Groffman, P. M., Denver, J. M., ... & Lynch, J. C. (1997). Water Quality Functions of Riparian Forest Buffers in Chesapeake Bay Watersheds. *Environmental Management*, 21(5), 687-712.
- Lucas, M. C., & Baras, E. (2001). *Migration of Freshwater Fishes*. Blackwell Science.
- Rosgen, D. L. (1996). *Applied River Morphology*. Wildland Hydrology.
- Schultz, R. C., Isenhardt, T. M., Simpkins, W. W., & Colletti, J. P. (2004). Riparian Forest Buffers in Agroecosystems – Lessons Learned from the Bear Creek Watershed, Central Iowa, USA. *Agroforestry Systems*, 61(1), 35-50.
- Chiesura, A. (2004). The Role of Urban Parks for the Sustainable City. *Landscape and Urban Planning*, 68(1), 129-138.
- Andersen, H. S. (2002). Excluded Places: The Interaction between Segregation, Urban Decay and Deprived Neighbourhoods. *Housing, Theory and Society*, 19(3-4), 153-169.
- Florida, R. (2002). *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. Basic Books.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
- Leyden, K. M. (2003). Social Capital and the Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods. *American Journal of Public Health*, 93(9), 1546-1551.
- Putnam, R. D. (2000). *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*. Simon & Schuster.
- Hudson River Foundation. (2017). Daylighting of the Saw Mill River. Retrieved from Hudsonriver.org
- ZIFRA (2017). Zöldinfrastruktúra-hálózat fejlesztése, a zöldinfrastruktúra szempontjából releváns intézményi és jogszabályi környezet áttekintése I.kötet - https://termeszetvedelem.hu/_user/browser/File/KEHOP/ZI_tanulmany_I_kotet_FINAL.pdf
- VZKI (2021). Városi zöld-kék infrastruktúra Szerkesztette: Dr. Hoyk Edit Kecskemét 2021, Írta: Dr. Hoyk Edit habil. egyetemi docens Neumann János Egyetem Kertészeti és Vidékfejlesztési Kar 6000 Kecskemét Izsáki út 10. Lektorálta: Kanalas Imre - https://networknature.eu/sites/default/files/uploads/01_Hoyk_Edit_V%C3%A1rosi_z%C3%B6ld-k%C3%A9k%20infrastrukt%C3%BArA_tanulm%C3%A1ny.pdf

Internetes források:

INT – 01: <https://oihzrt.hu/ipari-park/tortenete>

INT – 02: <https://www.eea.europa.eu/help/glossary/eea-glossary/environmental-impact-of-energy>

INT – 03: <https://budapestbrand.hu/eredmenyekharom/rakos-patak>

Ábrajegyzék:

1. ábra - A Városkapu (forrás: epiteszforum.hu)	12
2. ábra – Sgraffitók a homlokzaton (forrás: epiteszforum.hu).....	13
3. ábra - A Vasútállomási - tó 2013 - ban délre tekintve (forrás: Google earth)	15
4. ábra - A Vasútállomási - tó 2013 - ban északra tekintve (forrás: Google earth)	16
5. ábra – Légifotók az elemzéshez a 2010 - es évek előtt (Légifotó alapján saját feldolgozás)	17
6. ábra – Légifotók az elemzéshez a 2010 - es évek után (Légifotó alapján saját feldolgozás)	18
7. ábra - A település beépített területének változásai (saját ábra).....	19
8. ábra - A település jelenlegi szerkezete (saját ábra).....	21
9. ábra - Telekmorfológia és telekméret vizsgálat (Oroszlány TFK 2020)	22
10. ábra - Beépítési mód, beépítési mérték, sűrűség (Oroszlány TFK 2020)	23
11. ábra - Településrendezési terv Szabályozási terve (TSZT alapján készített saját ábra)	24
12. ábra - Lakóépületek elhelyezkedése és szintszáma (saját ábra).....	26
13. ábra – A nem lakófunkciójú épületek/kiemelt területek (saját ábra)	28
14. ábra - A posta épülete (saját ábra).....	29
15. ábra - Buszmegálló, egyirányú utcák elhelyezkedése (saját ábra).....	32
16. ábra - Utak és parkolók rendszere (saját ábra).....	34
17. ábra - Zöldfelületek rendszere (saját ábra).....	37
18. ábra - A vizsgálatához használt metszetek helye (saját ábra).....	40
19. ábra - 1. metszet (saját ábra)	41
20. ábra - 2. metszet (saját ábra)	42
21. ábra - 3. metszet (saját ábra)	43
22. ábra - 4. metszet (saját ábra)	43
23. ábra - 5. metszet (saját ábra)	44
24. ábra - A tómederben dominánsan megjelenő fajok (saját ábra)	45
25. ábra - Problémafa (saját ábra) - A problémafa elemzés segít feltárja a problémák ok- okozati összefüggéseit, hogy átláthatóbbá váljon a probléma gyökere és annak következményei.	51
26. ábra – Problématérkép (saját ábra)	52
27. ábra - Értéktérkép (saját ábra).....	54
28. ábra – A magújult Daylighting of the Saw Mill River, Yonkers, New York	58
29. ábra - Rákos - patak revitalizációja.....	58
30. ábra - Fejlesztési helyszínek áttekintése (saját ábra)	60
31. ábra - Fejlesztési javaslatok a Vasútállomási - tóra vonatkozóan (saját ábra) (A megjelölt területek, ahol a fejlesztés következtében változás történik, az egyéb területek - tehát a vasútállomási tó környezetének egyéb részei, ami a 30. ábrán szerepel - a jelenlegi funkciójukat megőrizve kerülnek felújításra.)	63

NYILATKOZAT

a szakdolgozat nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve: Szabó Zsombor Gyula
A Hallgató Neptun kódja: KORPBR
A dolgozat címe: Oroszlány - Újváros élete
A megjelenés éve: 2025
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.

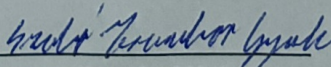
Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkori szellemitulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

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

- nem titkosított dolgozat a védést követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelte után

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

Kelt: 2025 év április hó 22 nap


Hallgató aláírása

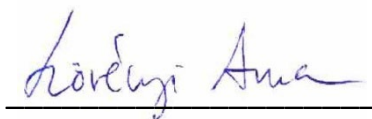
NYILATKOZAT

Szabó Zsombor Gyula (KORPBR) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a szakdolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A szakdolgozatot a záróvizsgán történő védeésre javaslom / nem javaslom.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem

Kelt: 2025 év április hó 18. nap

A handwritten signature in blue ink that reads "Kovács Anna". The signature is written in a cursive style and is positioned above a horizontal line.

belső konzulens