

OTDK – dolgozat

Tóth Ágnes
BSc

2013.

Funkcionális térszerkezet-vizsgálat Várpalota város példáján

Functional spatial structure-examination on the basis of Várpalota city

Kézirat lezárása: 2012. október 27.

Tartalom

Táblázat- és ábrajegyzék	4
1. Bevezetés.....	5
2. Anyag és módszer.....	6
3. Várpalota bemutatása.....	7
3.1. A város gazdaságának alakulása a II. világháborútól napjainkig	7
3.2. Erősödő urbanizáció	8
3.3. Várpalota ellátórendszerei	11
4. A klasszikus városszerkezeti modellek	14
5. Részletes térkép-vizsgálat	16
5.1. Egészségügyi intézmények	16
5.2. Oktatási intézmények.....	19
5.3. Kereskedelmi-szolgáltató központok.....	20
5.4. Tömegközlekedés	22
5.5. Lakóövezetek	24
5.5.1. A lakórészek szerkezeti, demográfiai alakulása	29
5.6. Az egyes funkciókat ábrázoló térképek egymásra vetítése.....	34
5.6.1. Lakóövezetek ellátása.....	35
5.6.2. A centrum megközelíthetősége	37
5.6.3. Várpalota városszerkezeti modellje	41
6. Következtetések	43
7. Összefoglalás.....	46
Irodalomjegyzék.....	47

Táblázat- és ábrajegyzék

I házi orvosra jutó lakosok száma: Saját szerkesztés teir.vati.hu alapján.

I óvodai férőhelyre jutó gyermekek száma: Saját szerkesztés teir.vati.hu alapján.

A helyi tömegközlekedés vizsgálata: Saját szerkesztés

A Kálvária és az Ady lakótelep látképe 2012: Saját szerkesztés maps.google.com alapján.

Aktív népesség és a 60 év felettiek aránya Várpalotán: Saját szerkesztés teir.vati.hu alapján

Centrum-megközelíthetőség: Saját szerkesztés maps.google.com alapján.

Gyógyszertárak száma: Saját szerkesztés teir.vati.hu alapján.

Működő kórházi ágyak száma: Saját szerkesztés teir.vati.hu alapján.

Várpalota egészségügyi intézményei: Saját szerkesztés maps.google.com alapján.

Várpalota központjai: Saját szerkesztés maps.google.com alapján.

Várpalota lakónépessége: Saját szerkesztés teir.vati.hu alapján.

Várpalota lakóövezetei: Saját szerkesztés maps.google.com alapján.

Várpalota oktatási intézményei: Saját szerkesztés maps.google.com alapján.

Várpalota összesített modell-térképe: Saját szerkesztés maps.google.com alapján.

Várpalota strukturális térképe: Saját szerkesztés

Várpalota tömegközlekedése: Saját szerkesztés maps.google.com alapján.

1. Bevezetés

Munkám célja Várpalota város funkcionális térszerkezet-vizsgálata. E feladatra azért vállalkoztam, mert eddigi, gazdasági és vidékfejlesztési agrármérnöki tanulmányaim során nagyon sokat és sokféle megközelítés szerint tanultam a vidékről, vidékfejlesztésről, fejlett és kevésbé fejlett térségekről, településekről, a kialakult helyzetek lehetséges okairól, illetve az ország megyéinek, kistérségeinek különbözőségéről. Úgy gondolom, átfogó képet kaptam Magyarország településszerkezetéről, vidékfejlesztési sajátosságairól, az ország erősségeiről, s legjellemzőbb gyengeségeiről, problémáiról. Ez alatt a hosszú és tartalmas tanulási folyamat alatt, minden egyes új nézőpont, ismeret megismerésével azon gondolkodtam: vajon ez a saját városomra is igaz? Az én városom fejlett vagy fejletlen? Milyen szempontból fejlett, illetve fejletlen? Hogy lehetne jobb pozícióba emelni, fejleszteni? Mi szab gátat esetleges előrelépésének? Ezekre a kérdésekre természetesen minden tekintetben nem kívánok választ adni a dolgozatomban. A térképes modell-vizsgálatokkal a célom az, hogy áttekintsem a város funkcionális gócpontjait, azok létrejöttét, fejlődését, a tömegközlekedéssel való elérhetőségükkel együtt. Úgy gondolom, hogy ezzel a vizsgálattal nem egyszerűen csak szemléltetni lehet a térbeli csomópontokat, ahol a város fontosabb ellátórendszerei tömörülnek, hanem a város szerkezeti, működési problémáira is rá lehet mutatni.

Kutatómunkámmal szeretném bemutatni, hogy egy kialakult/kialakított városi struktúra hogyan befolyásolja az ott élők életét, ügyintézésük egyszerűbbé vagy bonyolultabbá válását, mindennapi komfortérzetüket, vagy éppen megelégedettségüket a saját lakóhelyük által teremtett és kínált lehetőségekkel.

2. Anyag és módszer

A dolgozatom írását Várpalota társadalmi, gazdasági és történelmi bemutatásával kezdtem, amely során a statisztikák, forrásmunkák mellett támaszkodom az itteni születésű nagymamán, édesanyám emlékeire. Statisztikai adatok feldolgozását igénylő mutatók vizsgálatát a Központi Statisztikai Hivatal honlapjáról letöltött adatokkal végeztem; egyes esetekben 3 év (2008, 2009, 2010), más mutatóknál pedig 10 év (1990-2010) adatait ábrázoltam grafikonok segítségével. További – főleg történelmi elemzést segítő – információkat szak- és tankönyvekből, helyismereti könyvekből, illetve internetes honlapokról gyűjtöttem. Számos információt szolgáltatott édesapám is, aki 1971 óta él Várpalotán, s a város építési fejlesztésének kivitelezésében nagy mértékben részt vett, és aki – lévén a Várpalotán működő Bakony Volán Zrt. alkalmazottja-, a város életét jelentősen befolyásoló helyi tömegközlekedés kérdéseiben járatos. A személyes információk forrásai tehát:

Homoki Jánosné (1939. Várpalota) (nagymamám),

Tóthné Homoki Ágnes (1960. Várpalota) (édesanyám),

Tóth Lajos (1948. Tápiószecső) (édesapám).

A dolgozat írásakor térképszerkesztést is végzek. Első lépésként minden fontosabb szektort (pl.: közintézmények, szolgáltató helyek, közlekedési lehetőségek) külön-külön ábrázolok a város térképén. Ezt követően egymásra vetítem az információkat. Az információ-összegzéssel (összesített modell-térkép) kívánom kijelölni, hogy hol jelenik meg funkció-sűrűsödés a városban. Jelölöm és elemzem azt is, ahol a vizsgált ellátások hiányosak.

Mivel a funkciók csak akkor szolgálják az igényeket, ha hozzáférhetőek, ezért a dolgozatomban vizsgálom azt is, hogy a helyi tömegközlekedés igénybevételével mennyire elérhetőek az alapszolgáltatások a város különböző részein élők számára. Ez alapján kívánom megtalálni a helyi tömegközlekedés esetleges hiányosságainak, negatívumainak okát.

Mivel a szerkezet-vizsgálatok igazán akkor beszédesek, ha nem csupán egy időpillanatban folytatunk elemzést, ezért a város egy kisebb részének (Kálvária és Ady lakótelep) elmúlt

hetven évén keresztül bemutatom a város gazdasági, infrastrukturális és demográfiai változásait, az ezeket előidéző főbb eseményeket.

Következtetéseimet, javaslataimat a fentebbi módszertani alapokra építem fel.

3. Várpalota bemutatása

Várpalota a Dunántúlon, Veszprém megye északkeleti szélén terül el. A lakosság számát tekintve a megye negyedik városa. Budapesttől 90 km-e, két patinás megyeszékhely, Székesfehérvár és Veszprém között félúton fekszik, a Bakony lábainál, a Balatontól alig 30 km-re. (www.varpalotakisterseg.hu) A Várpalotai Kistérség központja, mely kistérségbe 7 település tartozik: Várpalota, Berhida, Öskü, Ősi, Tés, Jásd, Pétfürdő.

3.1. A város gazdaságának alakulása a II. világháborútól napjainkig

Várpalota megszenvedte a II. világháborút. Több száz lakos vesztette életét, a város majdnem egésze romba dőlt. A háború nem kegyelmezett az ipari létesítményeknek sem, beleértve a bányauzemeket, a pétfürdői nitrogénműtrágyagyárat, valamint az olajfinomítót. A pusztító időszak 1945. március 21-én ért véget a városban. Elsődleges feladat volt újraépíteni az ipari vállalatokat, s újraindítani a termelést. Ezzel egy időben meg kellett teremteni a mindennapi élethez szükséges feltételeket, Várpalotának újra városként kellett működnie. Az ezekhez szükséges alapokat le is fektették a hároméves terv időszakában, sikerült eltüntetni a háború nyomait. Várpalota volt az egyik város a tíz közül, melyet Budapest iparcentrikusságának enyhítésére szocialista iparvárossá kívántak formálni. Várpalotán ez abban nyilvánult meg, hogy – miként ezt az ötéves terv előírta - az alacsony kalóriatartalmú várpalotai szén egy új erőmű építésével villanyáram termelésre kellett felhasználni, ennek hasznosítása érdekében pedig egy alumíniumkohót kellett létre hozni. Ezeket az üzemeket Inota határába tervezték, s 1950-ben el is kezdődött az építkezés. A munkálatok rendkívül gyorsan folytak, 1951. november 7-én (innen a hőerőmű eredeti neve: November 7-ei erőmű) a hőerőmű felavatásra került. Ezt követően, 1952. augusztus 18-án pedig az alumíniumkohó is megkezdte működését. (Andrássy, A. 2009)

Az iparosítás hasonló ütemben haladt a további években, évtizedekben is. Több kísérleti „félüzem” épült, mint például a Nagynyomású Kísérleti Intézet (Naki) és a Magyar ásványolaj Kutató Intézet (MÁFKI). A nitrogénművek bővítésére adott lehetőséget a folyamatosan

növekvő és fejlődő magyar mezőgazdaság műtrágya igénye. A szénkitermelés növelését új aknák megnyitása, valamint a föld alatti széntermelés automatizálása és gépesítés eredményezte. Az inotai erőmű mellett megépült egy úgynevezett csúcserőmű is, mely az országos villamosenergia-rendszer üzemzavarai esetén biztosította az energia pótlását, valamint a paksi atomerőmű biztonságos üzemeltetésében is nagyon nagy szerepet játszott. Fő tevékenységén (kohászat) kívül az alumíniumkohó új üzemeiben félkész alumínium termékek gyártása is folyt. Várpalotán találta meg székhelyét az Országos Földtani Kutató és Fúró Vállalat központja. Az eddig felsorolt nagy cégek mellett kisebb szövetkezetek, vállalatok kezdték meg működésüket a városban. (Andrássy, A. 2009)

A rendszerváltás után törés következett mind az ipar területén, mind a város fejlődésében. A szénbánya hanyatlása az 1992-ben, a mélyművelés megszűnésével kezdődött. Ez az esemény, a kapcsolódó szolgáltatásokat is tekintve, mintegy 4500 munkahely megszűnését vonta maga után. A bánya néhány kiszolgálóüzeme (irányítástechnika, pajzsgyártás, építőipar, szállítás, stb.) még folytatta működését, azonban pénzügyi problémák miatt 2004-ben ezek is felszámolásra kerültek. Az erőmű végleges leállítása 2001-ben történt meg. Az alumíniumkohó is abbahagyta tevékenységét, az épületben már csak hasonló profilú vállalkozások működnek. Magyarország szénbányászatának visszaesésének egyik következménye volt, hogy megszűnt az Országos Földtani Kutató és Fúró Vállalat. Nem csak a három nagyüzemnél dolgozók veszítették el munkahelyüket, hanem az ezekhez kapcsolódó tevékenységekben foglalkoztatottak is. Ezek között szerepelnek az autóbuszos személyszállítás, a vasúti szénszállítás, vendéglátóhelyek, s tisztítók. Várpalota a mai napig nem tudta újra a '80-as évek szintjére emelni az ipart. Ugyan alakultak, s folyamatosan alakulnak az ipari parkok, ezek még csak halvány reményt jelenthetnek a városban, s környékén élő munkanélkülieknek. Az 1997-ben önállósult Pétfürdőn azonban töretlenül folyik a termelés a nitrogénműveknél, hazánk egyetlen nagy kapacitású műtrágyagyárában. (Andrássy, A. 2009)

3.2. Erősödő urbanizáció

Várpalota sokáig falusias képet mutatott, még várossá nyilvánítása évében is. 1949-ben csupán 10000 lakossal rendelkezett. Azonban az ipar fejlődésének köszönhetően ez a szám harminc év alatt a háromszorosára nőtt. Ennek egyértelmű velejárója volt több száz lakás megépülése, s új lakótelepek kialakulása. Ezek a változások Inota és Pétfürdő városrészben is végbementek. Várpalotán a bányászkolóniák bővítésével indult a város terjeszkedése, majd a Tési-domb emeletes házakkal történő beépítése következett, ezt követően pedig megszületett

egy új városrész, az Ady-lakótelep. A köztük fekvő terület, a Kismező és a Kálvária-domb is beépítése is megtörtént. Ekkor már egyre városiasabb ép kezdett kialakulni. A családi házak tömeges építése is megkezdődött a Loncsos-dűlőn. Ezen folyamatok mellett, s okán egyre kialakult a kereskedelmi ellátó, az oktatási, az egészségügyi, a közművelődési, a kereskedelmi és szolgáltató hálózat. Sorra épültek a bölcsődék, óvodák, iskolák, ABC-áruházak, valamint új művelődési házak biztosítottak helyszínt a kultúrának. Ebből kettő, a gyártelep közművelődési, kulturális igényeit kielégítő Béke Művelődési Ház, valamint a könyvtárként és képzőművészeti kiállítóhelyként működő Magyar Ezüst Művelődési Háza Inotán működött. 1958-ban épült meg Várpalotán a ma is a közművelődés egyik centrumaként működő Jó Szerencsét Művelődési Központ. A háborúban megrongálódott Thuri-vár helyreállítása is megkezdődött, melyben az országban egyedülálló Magyar Vegyészeti Múzeum és a Várpalotai Bányástörténeti Gyűjtemény kapott helyet. (Andrássy Antal, 2009)

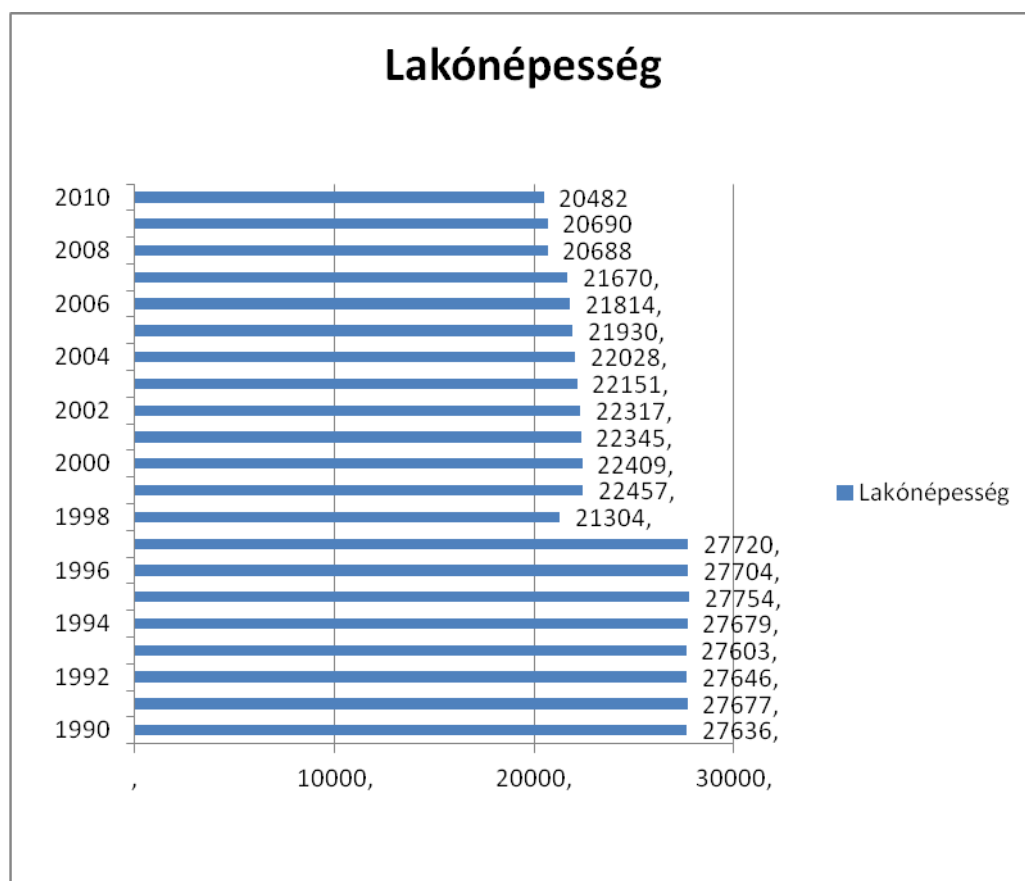
Az urbanizációs fejlődés a '80-as éve elején indult igazán látványos fejlődésnek, mely szerencsére az ipar hanyatlásakor sem állt meg. Bővítésre került az infrastruktúra, a kommunális és kereskedelmi hálózat. Ennek a bővítésnek a keretein belül gazdagodott a város autóbusz-pályaudvarral, sportcsarnokkal és bevásárlócentrumokkal. A város a '90-es években csatlakozott a japán programhoz, mely nagy segítséget nyújtott az iparfejlesztések káros hatásainak orvoslásában. 1998-ra a város teljes területén kiépült a csatornarendszer, a hőellátási rendszer, valamint az ivóvíz is elérhetővé vált minden lakos számára. (Andrássy, A. 2009)

1997. október 1-én, Pétfürdő önállósulásával megbomlott Várpalota egysége. Jelenleg közel 23000-en laknak a városban, köztük az erőmű és a bánya egykori dolgozói. (Andrássy, A. 2009)

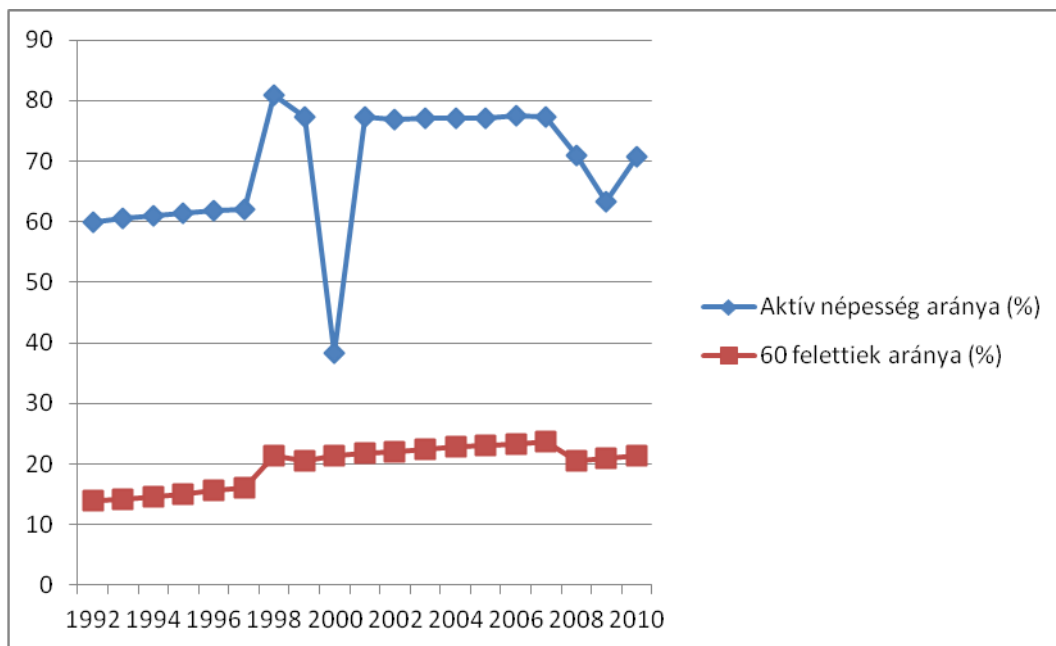
2000-ben Inotán épült meg Magyarország első elektromos áramot termelő szélerőműve is, az Inotai Szélerőmű.

A fent olvasott gazdasági átalakulás egyik eredménye, hogy Várpalota lakossága 1999 óta folyamatosan csökken (1. ábra). A népességfogyásban sok tényező szerepelhet okként. Az 1997-ben látható jelentős lakosságcsökkenés például Pétfürdő önállósulásával magyarázható. Fontosnak tartom kiemelni, hogy a bányászat kezdetén itt nagyon általános volt, hogy a családok minimum 2, 3 gyermeket vállaltak. Ez valószínűleg összefüggött azzal, hogy így kedvezményt lehetett kapni a lakásvásárlásnál. Azonban a bányászat, a hőerőmű és a kohászat hanyatlásának megindulása óta, a válsággal együtt az egy gyermekes család-modell terjedt el. Várpalotán is, csak úgy, mint más hanyatló térségben egyre kevesebb a gyermek, a nyugdíjas

pedig egyre több (2. ábra). Azonban az aktív népesség aránya igen erős (2. ábra), hiszen a bányász korszak gyermekei most éppen 30-40 év körüliek. Jól látni, hogy 1990-től 1998-ig folyamatosan nőtt az aktív népesség száma, 2000-ben viszont drámaian lecsökkent, 38%-ra (2. ábra). Ennek lehetséges magyarázata lehet, hogy ebben az évben az ipar már szinte teljesen leállt, a hőerőmű, a kohó és a bánya egyaránt, s az ott dolgozók már 40-50 éves korukban kedvezményesen nyugdíjassá válhattak. A kilátástalan helyzet miatt valószínűleg sokan éltek ezzel a lehetőséggel. A nyugdíjas kor elérése nélküli nyugdíjba vonulás természetesen nem jelenti a 60 év felettiek arányának növekedését. Ez a lakosság inaktív keresőkorúinak számgyarapodásához vezet, ami –csak úgy, mint máshol az országban- súlyos következményekkel jár a helyi ellátórendszerek működtetésében, a lakossági fogyasztás alakulásában.



1. ábra Várpalota lakónépessége (Forrás: TEIR, saját szerkesztés)



2. ábra Aktív népesség és a 60 év felettiek aránya Várpalotán (Forrás: TEIR, saját szerkesztés)

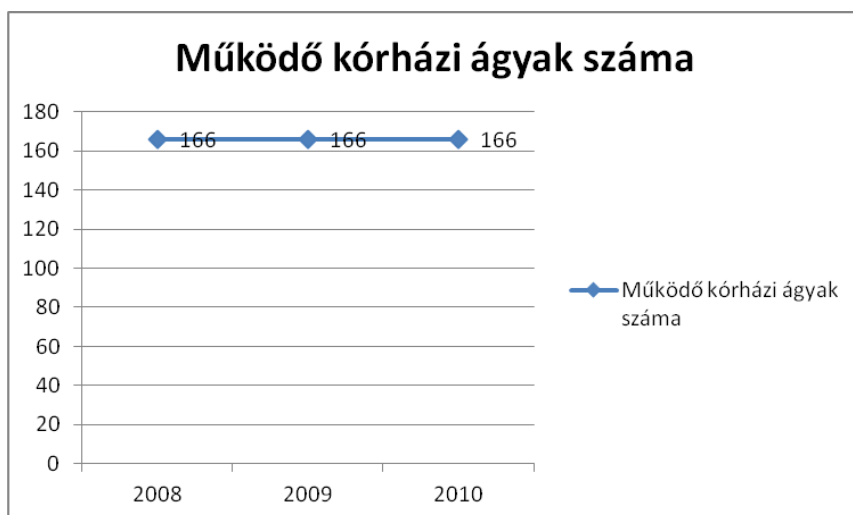
3.3. Várpalota ellátórendszerei

Várpalotán 10 darab felnőtt háziorvosi és 3 gyermekorvosi rendelő működik jelenleg, 2012-ben. Az 1 háziorvosra jutó lakosok számát illetően 2008-tól 2010-ig megfigyelhető, hogy a számok alakulása követi a lakónépesség számának alakulását. A lakosságszám 2008-ról 2009-re növekedett, így több lakos jutott egy háziorvosra. Majd mikor 2009-ben csökkent a lakónépesség, az 1 háziorvosra jutó lakosok száma is csökkent. (3. ábra)

A működő kórházi ágyak száma 2007 óta változatlan – így 2008-tól 2010-ig is (4. ábra) -, mivel a már két működő kórházi épület mellé 2007. január 1-jén felépült a 120 ágyas Egynapos Sebészeti és Rehabilitációs Centrum. A három épület funkciójáról az „Egészségügyi intézmények” című fejezetben írok majd.



3. ábra 1 háziorvosra jutó lakosok száma (Forrás: TEIR, saját szerkesztés)



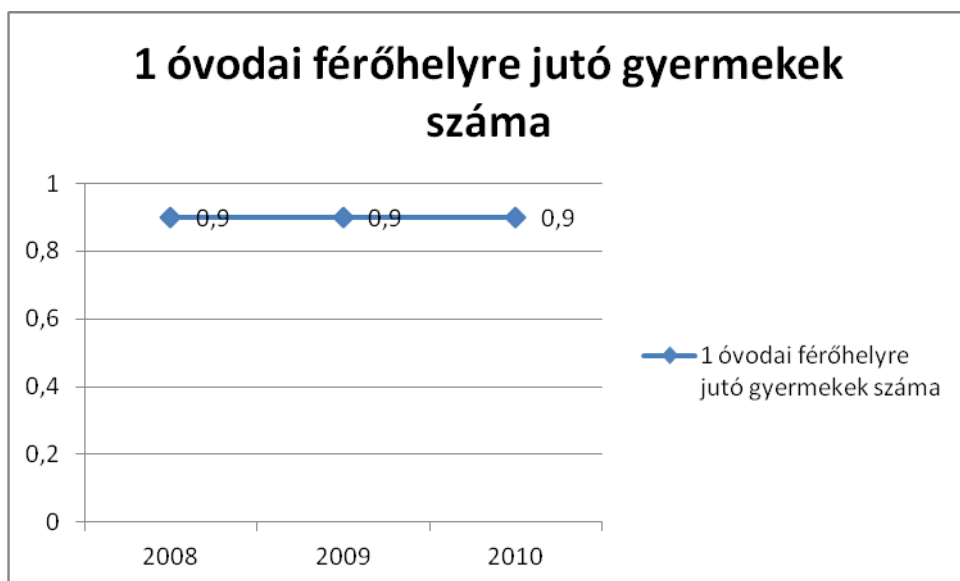
4. ábra Működő kórházi ágyak száma (Forrás: TEIR, saját szerkesztés)

A város gyógyszerértárainak száma folyamatosan bővült. 2008 óta minden évben nyílt új gyógyszerértár, így 2010-ben 7 gyógyszerértár szolgált a 20482 lakost (5. ábra). Ez azt eredményezte, hogy szinte minden egyes háziorvosi rendelő környékén fellelhető lett gyógyszerértár, így a vizsgálatok után a betegek könnyen beszerezhatték a felírt gyógyszereket. Dolgozatom további részéből azonban kiderül, hogy 2012-re a gyógyszerértárak száma 5-re csökkent, valószínűleg a kihasználatlanság, a fizetőképes kereslet hiánya miatt.



5. ábra Gyógyszertárak száma (Forrás: TEIR, saját szerkesztés)

Az 1 óvodai férőhelyre jutó gyermekek száma alacsony, szabad kapacitások vannak (6. ábra). Lényegében minden igényt ki tudnak elégíteni. . A városban 6 db óvoda működik.



6. ábra 1 óvodai férőhelyre jutó gyermekek száma (Forrás: TEIR, saját szerkesztés)

4. A klasszikus városszerkezeti modellek

A városok szerkezetét ábrázoló modell megalkotása R.E. Park nevéhez fűződik. Ő volt az, aki újságírói hivatása következtében megismerhette Chicagó különböző negyedeit. Láthatta az emberek életkörülményeit, mind a nyomornegyedekben, mind pedig a milliomosok lakta városrészekben. Végig követhette a bevándorlók betelepülését is, s az ebből adódó lakóövezetek, új városrészek kialakulását, az urbanizációs folyamatokat. Ezek az élmények elegendőek voltak ahhoz, hogy E.W. Burgess-szel és R.D. McKenzie-vel 1925-ben megírják a „The City-t”, a városkutatás alapművét. Ezzel a könyv eredményezte, hogy a városszerkezeti modellek a városkutatás középpontjába kerültek. (Cséfalvay, Z. 1994)

A Chicagóval foglalkozó tanulmány szerint a CBD (központi üzleti negyed) köré koncentrikusan elhelyezkedő zónák alakultak ki, melyek különböző területhasznosításúak, s különböző társadalmi összetételt képviselnek. A modell kiindulópontja a belváros, melyet általában egy lelakottabb övezet követ, az úgynevezett átmeneti zóna. Ezen a területen nem csak lakóházakkal találkozhatunk, hanem ipari és kereskedelmi létesítményekkel is. Ezután következik az ipari munkások övezete, ahol átlagosnak mondható lakások találhatók. Az itt élők, a elérhető távolságból adódóan, könnyen meg tudják közelíteni munkahelyüket. A központtól távolodva, ezt a területet egy drágább bérlakásos övezet váltja fel, ahol már családi házak is megtalálhatók. Ettől még távolabb (sokszor a város határain kívül) az ingázók zónája helyezkedik el. A modell tehát azt feltételezi, hogy a nagyvárosokban az emberek társadalmi helyzete annál magasabb szinten áll, minél távolabb vagyunk a CBD-től. (Cséfalvay, Z. 1994)

A telekárak a központtól a város pereméhez közeledve egyre csökkennek. Ennek azonban van két módosító eleme: a fő közlekedési útvonalak és az ezen útvonalak másodlagos központokkal képzett csomópontjai. (Haggett, P. 2006)

A klasszikus városszerkezeti modellből kiindulva (s a településszerkezetek különbözőségeiből adódóan) az évtizedek során újabb és újabb városszerkezeti modellek láttak napvilágot.

A klasszikus városszerkezeti modellek tulajdonképpen a valóság leegyszerűsítései, letisztult képei. Céljuk, hogy rámutassanak egy adott településen működő funkciók hálózatára, valamint a lakosság alakulásának szabályszerűségeire. (Molnár, M. 2007)

Az alábbiakban a várostervezésben ismert legfőbb ilyen modelleket fogom ismertetni.

A koncentrikus zónák modellje: koncentrikus körökkel ábrázolja a városok, települések szerkezetének elemeit, melynek kiindulópontja a városközpontban található CBD (üzleti negyed). A modell nagy mértékben absztrakttá teszi a valóságot. A koncentrikus modell felépítése, belülről kifelé haladva:

- Centrum, városközpont
- Belső lakóöv
- Nagy helyigényű létesítmények öve
 - Ipari terület
 - Bevásárlóközpontok
- Külső lakóhelyi öv
- Városi zöldterület

(Molnár, M. 2007)

A szektormodell: a körkörös felépítés helyett körcikkre (szektorokra) bontva ábrázolja, modellezi az adott település szerkezetét, összetételét. A szektorok megrajzolásához ismernünk kell a település tényleges funkcionális szerkezeti egységeinek térbeli formáját, mivel a modell elkészítésénél erre kell alapoznunk, ebből kell kiindulnunk. (Molnár, M. 2007)

A többmagvú városmodell: a modell lényege, hogy hosszabb időintervallumban vizsgálja egy adott település szerkezeti alakulását, mivel a modell szerint az azonos funkciók a vizsgált terület más-más pontján is fellelhető lehet az idő múlásával. A modellezéshez szükséges egy településtörténeti előtanulmány. Például az iparnegyedek, a kereskedelmi-szolgáltatói központok vagy ugyanazon társadalmi rétegek lakóhelyei a település több pontján is felbukkanhatnak. Tehát ez egy települési funkciókból kiinduló modell, mely szerint egy-egy funkció a település több részén is jelen lehet egyazon időben. (Molnár, M. 2007)

A komplex városszerkezeti modell: a különböző városszerkezeti modellek együttese, s a vizsgálat tárgya határozza meg, hogy melyik modellt kell alkalmaznunk, melyik modell lesz célravezető. Hiszen előfordulnak olyan gazdasági, társadalmi jelenségek, melyeket más-más modellel kívánatos ábrázolni. Amennyiben ezeket a különböző modelleket egymásra vetítjük, akkor kapjuk meg a komplex városszerkezeti modellt. (Molnár, M. 2007)

Dolgozatom további részében, az elkészített modell térképek alapján többek között azt a kérdést is vizsgálom, hogy ez a klasszikus városszerkezeti modell miként adaptálható Várpalota város szerkezetének vizsgálatában.

5. Részletes térkép-vizsgálat

Ebben a fejezetben kerülnek bemutatásra a város különböző funkcióiról elkészített modell térképek. Láthatjuk majd az egészségügyi intézmények (szakorvosi, gyermekorvosi, illetve felnőtt orvosi rendelők, gyógyszertárak), az oktatási intézmények (óvodák, általános iskolák, középiskolák), a kereskedelmi-szolgáltató területeket (centrumok), a tömegközlekedési pontok (helyi- és távolsági járatok buszmegállói, autóbusz pályaudvar, vasútállomás), valamint a lakótelepek lehatárolását külön-külön térképen ábrázolva. Végül ezeket egy közös térképen ábrázolom, s ebből vonom le következtetéseimet a szolgáltatások tömegközlekedéssel való megközelíthetőségét illetően, az intézmények elhelyezkedésének megfelelőségéről, az esetleges funkciósűrűsödésekről illetve vizsgálom, hogy mennyire vonható párhuzam Várpalota szerkezete, valamint az előző fejezetben taglalt klasszikus városszerkezeti modell között.

5.1. Egészségügyi intézmények

Az egészségügyi intézmények elhelyezkedése hasonló az oktatási intézményekéhez, annyi különbséggel, hogy az egészségügyi intézmények sokkal jobban a város központjában összpontosulnak.

Szakorvosi rendelőből 5 db látható a térképen (7. ábra), azonban a legfelső három szinte együtt kezelendő, ugyanis három kórházi épületről van szó. Az út bal oldalán található a legrégebbi épület, ahol most már csak a betegeket kiszolgáló konyha, a gazdasági osztály, egyetlen nőgyógyászati magánrendelés, illetve védőnői szolgálat működik. Az út jobb oldalán található a sok évig tényleges kórházként működő épület, mely néhány évvel ezelőtt jelentős funkciócsökkenésen ment keresztül. A háromemeletes épületben már csak egynapos sebészet, valamint laborvizsgálat működik. Többek között a szülészet is megszűnt. Ez az épület egy üvegfoltyosóval van összekötve a 2007-ben épült 120 ágyas Egynapos Sebészeti és Rehabilitációs Centrummal, mely a Közép-Dunántúli Régiót szolgálja ki. Ahogy nevéből kiderül, itt egynapos sebészet, valamint különféle szakrendelések vehetők igénybe. A rehabilitációs, elfekvő részleg mind a három épületben üzemel, egyedül minőségükben és

díjszabásukban különböznek. Erre a szolgáltatásra olyannyira igény van a településen és környékén, hogy a három épületnyi férőhely ellenére is több a várólistás idős vagy beteg ember. A megszűnt kórházi ellátás, azonban sokszor kényelmetlenséget okoz, főleg az autóval nem rendelkező betegeknek, vagy sürgős eseteknek, hiszen az ellátás Veszprémben, a Veszprém Megyei Kórházban érhető el.

A térkép lefelé következő szakorvosi rendelőjében található a reumatológia, a szemészet, a fizioterápia, neurológia, gyógytorna, fül-orr-gégészet, audiológia, pszichiátria, ortopédia, urológia, onkológia, valamint az esti és hétvégi orvosi ügyelet.

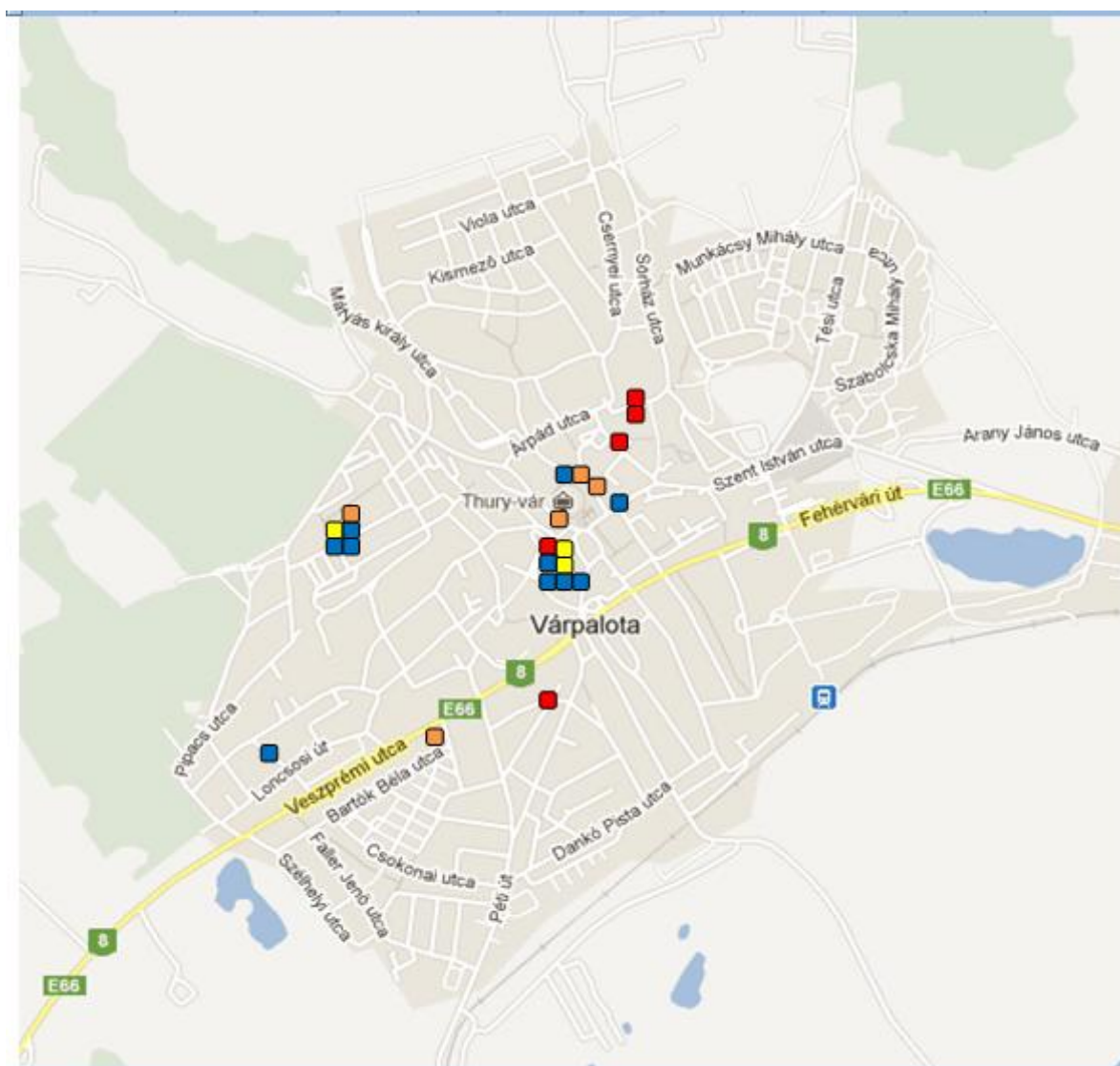
A térkép legalsó szakrendelőjében érhető el a pulmonológia és a tüdőgondozó.

A lakosoknak nagyon hiányzik a megszűnt komplett kórházi ellátás. Az eddig felsorolt szakrendelések csak a hét egy-egy napján várják a betegeket pár órás időintervallumban, műtéteket nem végeznek, és ügyeleti sebészet sincs már.

A gyermekorvosi rendelők száma nem, viszont a gyermekorvosok száma lecsökkent az elmúlt pár évben. Ennek oka, hogy az egyre csökkenő gyermeklétszám miatt a nyugdíjba vonult gyermekorvosok helyét már nem töltötte be új ember.

Felnőtt háziorvosból már összesen 10 szerepel térképünkön (7. ábra), melyek nagy része a centrumban koncentrálódik. A lakosság körzetileg van beosztva egy-egy háziorvoshoz, bár kérelmezés esetén ez megváltoztatható. Én is így tettem, bár megközelíthetőség szempontjából nem túl logikusan, ugyanis a város észak-keleti részén lakom, viszont a térképen legnyugatabbra jelölt háziorvosi szolgálatot veszem igénybe. Ennek a döntésnek csakis szimpátiái, bizalmi alapjai voltak. Minden orvos rendel minden hétköznapi, változó napszakban, így a dolgozó embernek nem jelent problémát felkeresni orvosát.

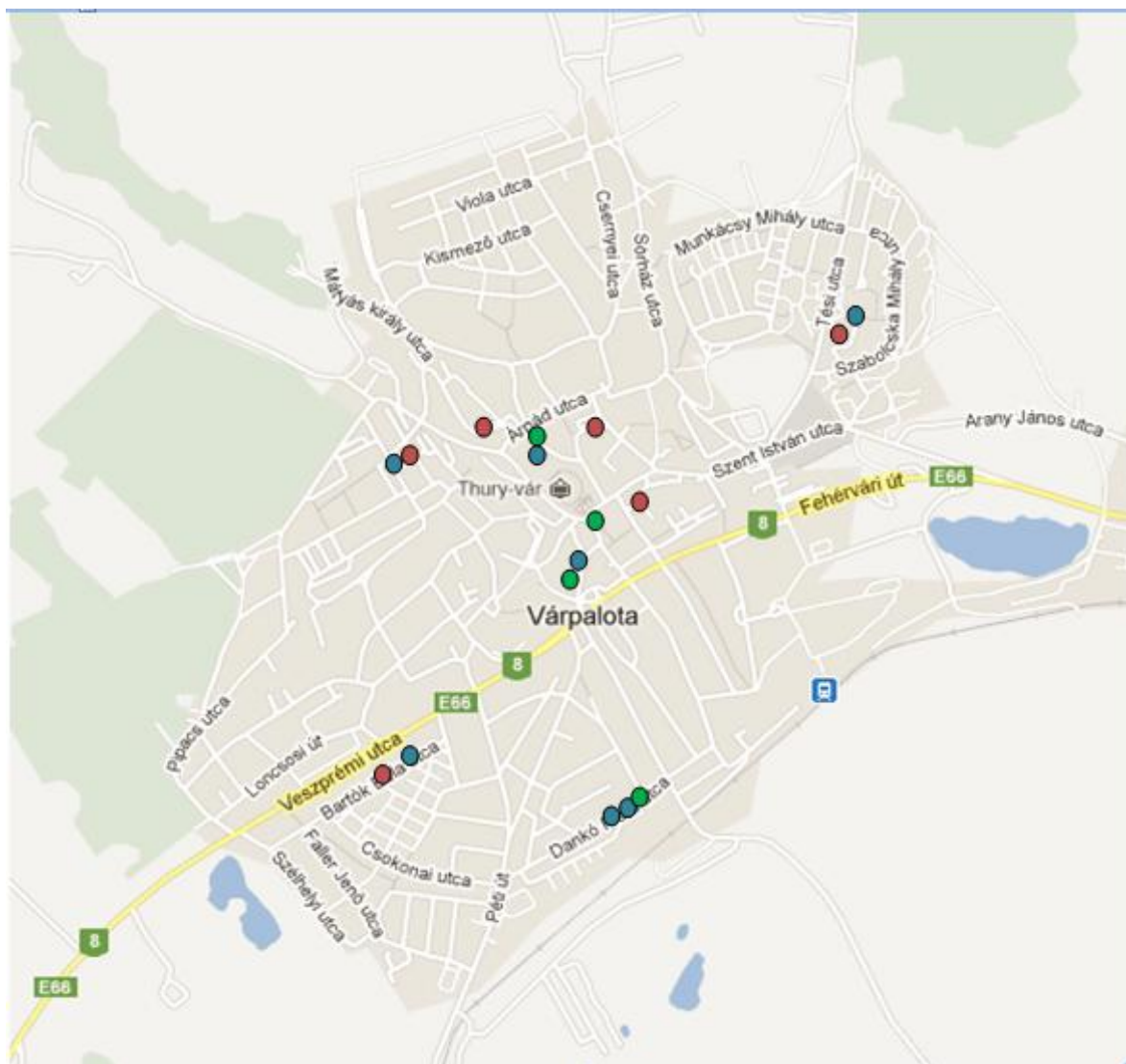
A gyógyszerterek elrendeződése követi a háziorvosi rendelők elhelyezkedését. Nagy könnyebbséget okoz, hogy az orvosnál végezve kevés sétával is elérhető a legközelebbi gyógyszerár. Az 5 darab gyógyszerár között fel van osztva, hogy melyik nap melyik tölti be az ügyeletes gyógyszerár szerepét, így ez a szolgáltatás a hét minden napján, éjjel-nappal elérhető a lakosság számára.



7. ábra Várpalota egészségügyi intézményei (Forrás: maps.google.com, saját szerkesztés)

- Szakorvosi rendelő
- Gyerekorvos
- Felnőtt háziorvos
- Gyógyszertár

5.2. Oktatási intézmények



8. ábra Várpalota oktatási intézményei (Forrás: maps.google.com, saját szerkesztés)

- Óvodák
- Általános iskolák
- Középfokú oktatási intézmények

A 8. ábrán látható, hogy Várpalotán 6 db óvoda található, ebből az egyikhez bölcsőde is tartozik. Mind a hat óvoda önkormányzati fenntartású. Eddigi tapasztalataim szerint Várpalotán nem jellemző az a probléma – sok más hellyel ellentétben –, hogy nincs elegendő óvodai férőhely a gyermekek számára. Elhelyezkedésüket tekintve nem fedik le megfelelően

a várost, hiszen a város déli, nyugati és északi részéről is megállapítható, hogy mindegyik óvodától távol esik.

Általános iskolából 7 db található a településen (8. ábra). Ezek közül 4 db a helyi önkormányzat, 1 az egyház, 1 az állam, 1 pedig magánszemély által fenntartott. Az 1 db államilag fenntartott általános iskola egy speciális iskola, melyek a hátrányos helyzetű, illetve az értelmi sérült gyermekekkel foglalkozik. Az általános iskolák eloszlása jobb, mint az óvodáké, itt csak az északi és a nyugati rész marad kissé lefedetlen.

A városban 4 középiskola található (8. ábra), mely véleményem szerint elég ritka egy közel 21000 fős településen. Azonban eddig egyik iskola sem tűnt feleslegesnek, a tanulók létszáma minden évben kielégítő. Ez valószínűleg a kínált képzések sokszínűségének köszönhető. A tanulók választhatnak magas szintű nyelvi képzést biztosító gimnázium, ipari képzéseket nyújtó szakmunkásképző, valamint egy művészeti és egy mezőgazdasági profilú szakiskola közül. Több tanuló jár az iskolák valamelyikébe más városokból is, ezt a jó távolsági buszközlekedés mellett az teszi lehetővé, hogy két kollégium is férőhelyet biztosít számukra. A középiskoláknál nem fontos szempont, hogy lefedjék a város nagyobb részeit, hiszen annyi középiskolára nincs is szükség. A 4 középiskolából 3 a központban helyezkedik el, de a 4. is könnyen megközelíthető helyi járat igénybevételével. Ezt a kérdést egy későbbi térképen könnyebben megvizsgálhatjuk.

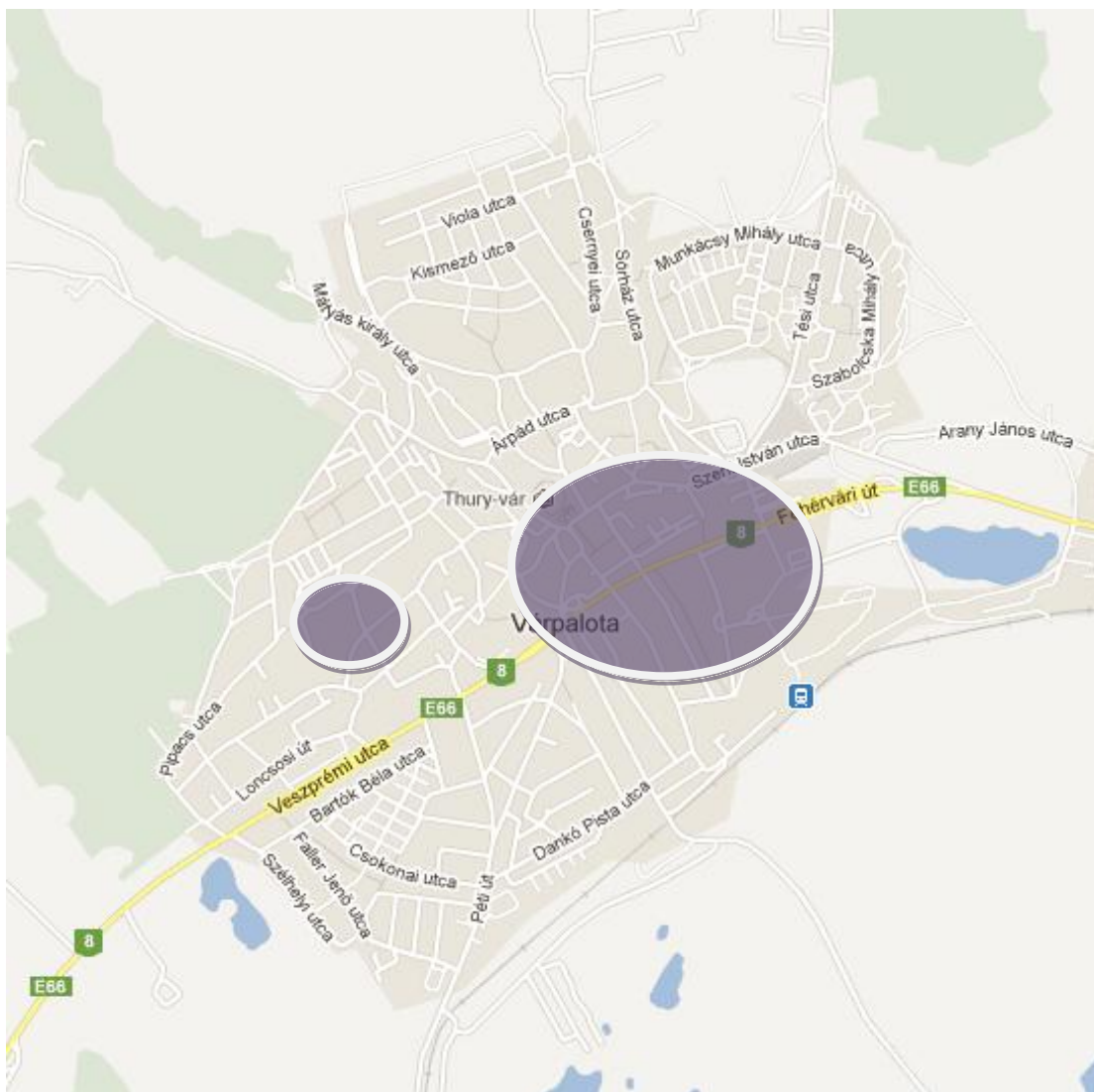
5.3. Kereskedelmi-szolgáltató központok

Várpalotán egy nagy centrum határolható le, illetve egy kisebb, úgynevezett másodcentrum (9. ábra).

Az elsődleges központ jelképének mondható a Thury-vár. A vár előtt terül el a fő térként ismert Szabadság tér, mögötte pedig a Thury-tér. A térképen körülhatárolt területen található a posta, a polgármesteri hivatal, s egyben okmányiroda, az összes bankfiók, könyvtár, templom, különféle kategóriájú éttermek, élelmiszerboltok, butikok, különböző szolgáltatás nyújtó üzletek. Ezek mellett természetesen iskolák, orvosi rendelők, gyógyszertárak, tömegközlekedési csomópontok is jelen vannak a központban, ezekről azonban az összevont modell térképnél ejtek több szót.

Másodlagos központ kijelölése mellett azért döntöttem, mert a városközpont után a város észak-nyugati része a legforgalmasabb és az egyik legsűrűbben lakott városrész. Itt is

található posta, gyógyszertár, orvosi rendelő, iskola, óvoda, s szolgáltatások széles kínálata. Ez a lakossági, s az ebből következő szolgáltatás-sűrűsödés valószínűleg annak köszönhető, hogy az 1970-es évekig a térkép észak-keleti részén látható Tési út helyett ezen a városrészen keresztül lehetett eljutni a Várpalotai kistérség északi részére, ahol Tés és Jásd község fekszik. Az észak-nyugati városrész ezért is kapta a Tési-domb elnevezést, mely az észak-keleti részen található Tési út (a Tési fennsík megközelítésének jelenlegi útvonala) miatt gyakran összekeveri a más területről érkezőket.

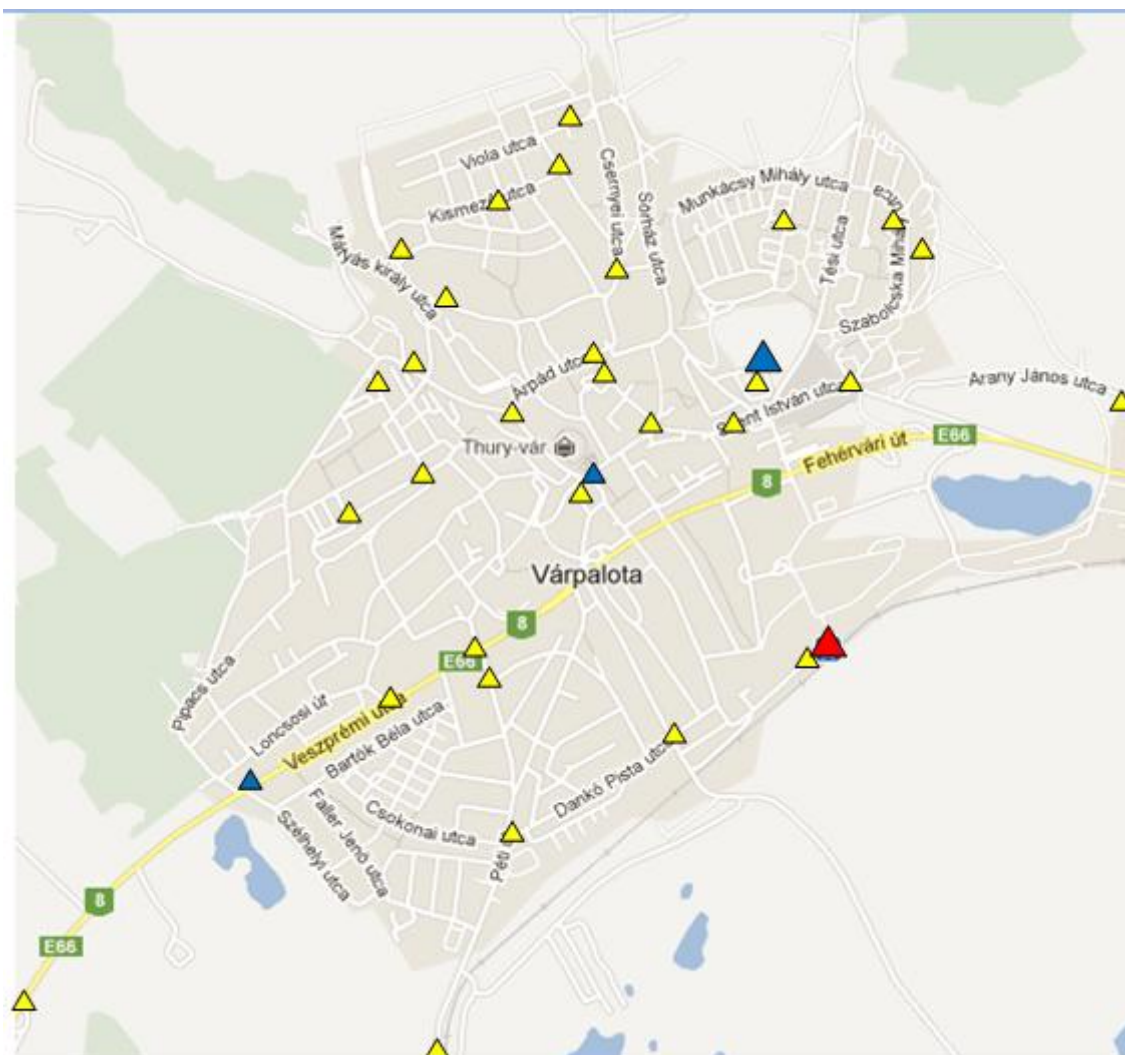


9. ábra Várpalota központjai (Forrás: maps.google.com, saját szerkesztés)



Kereskedelmi és szolgáltató terület

5.4. Tömegközlekedés



10. ábra Várpalota tömegközlekedése (Forrás: maps.google.com, saját szerkesztés)

- ▲ Helyi járat buszmegálló
- ▲ Helyközi buszmegálló
- ▲ Autóbusz pályaudvar
- ▲ Vasútállomás

Várpalota helyi buszközlekedése a pápai székhelyű Bakony Volán Zrt.-hez tartozik. A városban 12 járat közlekedik. Egy-egy buszmegállón több járat is átmegy, így könnyen megoldható az átszállás. Úgy gondolom, a városnak ez az egyik legnagyobb erőssége, hiszen, ahogy az látható is, szinte az egész várost lefedik a buszútvonalak. A menetrendek is rendkívül kielégítők, szinte mindegyik járatról elmondható, hogy a délelőttöt és a késő estét

kivéve fél óránként közlekednek a buszok. A térkép szélén elhelyezett buszmegállók azt jelzik, hogy azok a járatok Várpalota határán túlra is közlekednek. A déli részen az 1997-ig Várpalota II. kerületeként jegyzett Pétfürdőre megy a busz, ami a városrész leválása miatt részben távolsági járat is. Pétfürdőről nagyon sok az ingázó diák, illetve dolgozó, valamint a pétisót gyártó Nitrogénművek Zrt.-nek köszönhetően Várpalotáról is sokan járnak dolgozni Pétfürdőre. Így talán ez az egyik legjobban kihasznált buszjárat a városban. A keleti oldalra tartó útvonal pedig a ma is Várpalotához tartozó Inotára közlekedik. Inota egy családi házas falu részből, illetve egy úgynevezett készenléti lakótelepből áll, mely a „Múltbéli visszatekintés” című fejezetben olvasható ipari egység munkásainak lett kialakítva. A buszjárat egyező okokból (munkavállalók és diákok ingázása) hasonlóan kihasznált, mint a péti járat, bár az ipar leépülése miatt a Várpalotáról való munkaerő ingázás itt már nem mondható jellemzőnek.

A város északi részén található buszmegállók csak pár éve épültek, ebből látszik, hogy próbálnak eleget tenni az igényeknek. Azonban ennek a rendszernek is vannak hiányosságai, melyekre az összesített modell-térképnél fogok rávilágítani.

A távolsági buszok menetrendje is kedvező Várpalotát tekintve. Ez valószínűleg annak köszönhető, hogy Veszprém és Székesfehérvár között fekszik, így a budapesti és balatoni járatok is érintik a várost. Budapestről, s így Székesfehérvárról is reggeltől egészen késő estig fél óránként járnak a buszok, melyek továbbmennek Veszprém felé. Gyakori végállomás Ajka, Devecser, Hévíz, Tapolca és Balatonfüred. A déli és északi országrész felé ritkábban mennek közvetlenül az autóbuszok, ehhez legtöbbször át kell szállni Veszprémbe vagy Székesfehérvárra, de szerencsére kevés várakozási idővel. A keleti részre budapesti átszállással juthatunk el. Míg Várpalota szerencsés helyzetű, addig a város körüli kisebb településekről nehéz a közlekedés. Tésről vagy Jásdról például (ahol megszűnt az általános iskola) sokan járnak Várpalotára, akiknek különösen a visszaút problémás: sokszor egy órát, vagy akár többet is várni kell az órák után a buszra. Nyilvánvalóan ezeken a vonalakon nincs kapacitáskihasználtság, ezért ritkák a járatok. Ugyanakkor az Ösküre vagy Ösküről (Várpalota és Veszprém között félúton) történő közlekedés a sűrű veszprémi járatok miatt problémamentes. A kistérség eddig nem említett 2 településére, Ósiba és Berhidára megfelelő a buszközlekedés, általában óránként járnak a buszok, forgalmasabb időszakokban félóránként.

A vasúti közlekedés már sokkal korlátozottabb, mint az autóbusz járatok. Közvetlen vonalon csak Veszprémbe, illetve Budapestre (s így Székesfehérvárra) juthatunk el. A balatoni körzet

sem Várpalotáról sem Veszprémből nem közelíthető meg vasúttal, csak úgy juthatunk el oda, ha először bevonatozunk Székesfehérvárra (keleti irányba), majd utána átszállunk egy Balatonra közlekedő vonatra (nyugati irányba). Veszprémbe és Székesfehérvárra naponta 10-10 vonat közlekedik, körülbelül óránként. A menetidő rövidebb, mint busszal, a várpalotaiakra azonban nem igazán jellemző, hogy vasúttal közlekednének. Ennek legfőbb oka az, hogy ahogyan az a térképen is látható, a vasútállomás a város szélén található, a legtöbb városrésztől távol, míg az autóbusz állomás központi elhelyezkedésű, így sokkal könnyebben megközelíthető akár gyalogosan is. Buszjárat ugyan közlekedik a vasútállomásra, de még ennek segítségével is több időt vesz igénybe az odajutás. Számottevően a Budapesten tanulók használják nagy számban a vasutat, sokan kényelmesebbnek tartják, mint a buszozást.

5.5. Lakóövezetek

Várpalotát lakóövezetek szempontjából 9 részre oszthatjuk.

Az 1-essel jelölt (11. ábra) Loncsos lakótelepet pillanthatjuk meg először az út bal oldalán, amikor Veszprém felől Várpalotára érünk. Egyedül egy háziorvosi rendelőt találunk a lakótelep közepén, így elmondható, hogy szolgáltatások szempontjából elég szegény ez a gazdag városrész. Ez a rész 100%-ban családi házas övezet, mutatós, rendezett házakkal, szép, gondozott kertekkel. A város „gazdag negyedének” is szokták nevezni. Nem nagyon jellemző a kereskedelmi egységek jelenléte, ezt csak a Veszprémi út mentén tapasztalhatjuk. A lakótelep folyamatosan bővül egyre szebb és egyre nagyobb házakkal, a nyugati részen lévő erdős terület kárára.

A 2-es és a 3-as számmal jelölt (11. ábra) területekről akár együtt is beszélhetünk, ugyanis határukat csakis a térkép jelzi, a valóságban egyáltalán nem tűnik fel, ha az Alsóvárosból átmegyünk a Rákóczi-telepre vagy fordítva. A helyiek is egyben kezelik a város déli részét, s valaki Alsóvárosnak, valaki Rákóczi-telepnek hívja. Ez a lakóövezet is 100%-ban családi házzal beépített, bár itt már – egy-két kivétellel – szerényebbek a körülmények. Itt viszont már több kisbolttal, vendéglátó egységgel találkozhatunk, valamint a hajléktalan szálló is ide épült. A kereskedelmi és szolgáltatási kiépültség valószínűleg a vasútállomás közelségével hozható összefüggésbe. A hajléktalanszálló helyének kiválasztásakor bizonyára figyelembe vették, hogy kieső területre kerüljön, a városközpont nyugalmanak megőrzése érdekében. Emellett valószínűnek tartom, hogy az épület eredetileg nem ezt a funkciót látta el, viszont

megüresedésekor a rendelkezésre álló helykapacitás miatt döntöttek a hajléktalanszálló üzemeltetése mellett. Az iskolák, valamint a vasútállomás miatt elég forgalmas a két városrész.

Az Alsóinkám az egyedüli városrész a 9-ből, melyet a helyiek nem is igazán tekintenek különálló területnek. Ez azért van így, mert határait nagyon nehéz. Lényegében ez is a városbelső része, mely közel van az autóbusz állomáshoz, itt a városközpont kapuja. Területét sűrű forgalmú utak aprózzák szét, a lakóházak pedig kizárólag emeletes házak. A kereskedelmi-szolgáltató funkció itt jelentkezik az egyik legnagyobb mértékben, hiszen mondhatni, hogy a terület már a tényleges „városban” található. Átlagos életkörülmények a jellemzőek, az itt élő lakónépesség rendkívül vegyes, családoso, nyugdíjasok, fiatal házaspárok egyaránt, élnek itt.

Az Ady lakótelep és a Kálvária esete megegyezik az Alsóváros és a Rákóczy-telep párosával. Szinte senki nem tesz különbséget köztük, sokan nem is tudják, hogy a két név két külön területet jelöl. Hol az egyiket, hol a másikat használják. A két rész határát a „Tömegközlekedés” című fejezetben már említett Tési út jelöli. Az út páros oldala – ahol jómagam is lakom - még a Kálváriához tartozik, a páratlan oldal pedig az Ady Endre lakótelephez. Lakosság szempontjából mindkét terület elég vegyes összetételű. A Kálvárián jobbról balra haladva először azonos kinézetű, négyesével összekapcsolt társasházakkal találkozunk 4-5 utcán keresztül, majd ahogy haladunk beljebb, egy sokkal szegényebb rész következik különböző építésű, formájú kertes házakkal. Ezután ismét 4 vagy több lakásból álló társasházak következnek, majd a városrész legszélén, szintén ismét jellemző a szegényebb réteg, illetve érezhető a cigányság nagyobb súlya. Itt a régebbi építésű kockaházak vannak jelen.

Az Ady lakótelepen balról jobbra haladva már lecsökken a társasházak száma, itt már csak két utcában képviseltetik magukat. Ezen kívül a soklakásos emeletes házak borítják be a területet, ahol szintén vegyesek az életkörülmények. A lakótelep legdélebbi részét – ahogy a városhoz közeledünk - jellemzi leginkább a szegénység, itt azonban már kertes házakat találunk, esetleg régi építésű társasházakat. Az Ady lakótelepen lévő óvodát és általános iskolát az e két városrészen élő gyerekek töltötték fel, azonban a születések számának drasztikus csökkenését mutatja, hogy az általános iskola már 2004 óta küzd a bezárás ellen, s bár eddig győztesen kerültek ki a harcból, az iskola alsó szintjét a város átalakította – mivel a tantermeket nem tudták megtölteni -, s most Ifjúsági házként üzemel.

A két területen több kis élelmiszerbolt is működik, bár forgalmuk a magas árak miatt alacsony. Ezen kívül több vendéglátóhely, illetve fodrászat és kozmetika nyújt szolgáltatást. Az itt élők igénye ennél azonban nagyobb, főleg, hogy néhány éve mindkét rész észak felé egyre terjeszkedik, s már egy új, mutatós és rendezett családi házas utca alakult ki.

A 7-es és 9-es számmal jelölt (11. ábra) városrészeket együttesen Paraszt negyednek hívják, nem is ok nélkül. A Felsőinkámban még kicsit érezni a városközpont közelségét, mind szolgáltatás-ellátásban, mind az emeletes házak miatt, mind pedig lakossági összetételben, bár ennek legnagyobb részét a nyugdíjasok teszik ki. Szintén egy döntően kertes házas övezetről beszélünk, ezek azonban rendkívül sűrűn épült régi parasztházak. A sűrű építkezés mellett a szűkös és kanyargós utcák is jellemzőek. Ahogy haladunk befelé, s belépünk a Kismezőnek nevezett részre, a házakat már egyre nagyobb udvar veszi körül, s az utak is egyre szélesednek. Az itt élő emberek legnagyobb része a mezőgazdaságból él, annak ellenére, hogy Várpalotán ez nem igazán jellemző. Ezért is alakítottak ki nagyobb udvarokat, hisz nagyszámú az háztáji állattartás, illetve aki földműveléssel foglalkozik, azok otthon tárolják a mezőgazdasági járműveket, gépeket. Nehéz pontosan megmondani miért pont ide tömörültek a mezőgazdaságból élők, hiszen még az sem mondható el, hogy a városrész körül lévő terület alkalmas a gazdálkodásra. valószínűleg ez is a korábbi Tésre vezető útvonal miatt alakulhatott így ki, hiszen arra a tájra egyértelműen jellemző a mezőgazdasági tevékenység, a Kismező pedig az ehhez legközelebb eső terület volt. Így könnyebben tudták megoldani a fel- és leutazást, szállítást a különböző munkagépekkel. Ma azonban a megközelíthetőség megváltozásával ezt a szerepet is a Tési út tölti be.

Utolsóként elemezném az egyik leghangsúlyosabb városrészt, a Tési-dombot. Már a városközpontok jellemzésénél kiemeltem fontos szerepét, s jelentőségét. Ez a legsűrűbben lakott lakótelep, ezért sem furcsa kereskedelmi-szolgáltató szektor nagy súlyú jelenléte. A területre kizárólag az emeletes tömbházak jellemzőek. A lakosságot a közepes és alacsony jövedelemmel rendelkező emberek teszik ki, jellemző a cigányság jelenléte is. Az ott élők igényeinek kielégítése szempontjából a legjobbnak mondható a városközpont után, közbiztonság tekintetében azonban fejlődnie kellene. A szolgáltatások egy helyre tömörültek, központosultak, a Tési-dombon működik még egy posta, gyógyszerár, orvosi rendelő, általános iskola, óvoda, a város egyetlen bölcsődéje, több élelmiszerbolt, különböző üzletek, valamint vendéglátóhelyek, melyek alkalmazkodtak az itt élők jövedelmi helyzetükhöz. Rendkívül forgalmas környék, több helyi buszjárat egyik végállomásává vált. Érdekes tény,

hogy a másodlagos központ szerepének betöltése ellenére, erre a városrészre nem jellemző a terjeszkedés, pedig a térképen is látható, hogy lenne hozzá terület. Ennek egyik lehetséges oka lehet a már említett közbiztonság problémája, s emiatt, valamint a lakosság egyre sokszínűsége és sűrűsödése miatt romlik a lakótelep imázsa. Véleményem szerint az önkormányzat is inkább a kialakult másodlagos központ fejlesztésére koncentrálna, mint a lakórész bővítésére. Ugyanakkor ha az önálló családi házas építkezéseket nézzük, akkor a nyugalmat kereső családok nem ezt a városrészt részesítik előnyben, hanem például az ezt az igényt kielégíteni tudó Ady lakótelepet (ahol ezek a folyamatok több éve el is kezdődtek).

A városra domborzatilag az a jellemző, hogy a központ egy völgyben található, az azt körülvevő, periférián lévő lakóövezetek (1., 5., 6., 9., 8.) pedig egy kisebb domb megmászásával érhetőek el. A déli városrészeknél már nem áll fenn ez a szintkülönbség.



11. ábra Várpalota lakóövezetei (Forrás: maps.google.com, saját szerkesztés)

1. Loncsos lakótelep
2. Rákóczi-telep
3. Alsóváros
4. Alsóinkám
5. Ady lakótelep
6. Kálvária
7. Felsőinkám
8. Tési-domb
9. Kismező

5.5.1. A lakórészek szerkezeti, demográfiai alakulása

Ebben a fejezetben a Kálvária-Ady lakótelep (a városban a két városrész együtt kezelendő lakótelep) fejlődését mutatom be a II. világháborút megelőző évektől egészen napjainkig. Célom az, hogy ezen városrész történeti szerkezet-vizsgálatán keresztül ábrázolni tudjam, a város fontosabb korszakait.

Kiindulópontom egy térkép. (12. ábra) Első lépésben erre vetítettem rá a családtagjaimmal végzett interjúk alapján a nyert információkat. Az interjút nem szó szerint idézem majd dolgozatomban, hanem az abból leszűrt információk segítségével mutatom be a városrész fejlődését.

A II. világháború előtt szinte az egész területet, szántók és mezők borították. Az egyedüli lakott terület az 1-el és 2-el jelölt rész volt. Az 1-es területet már a kezdetektől Kálváriának hívták, ezért is található ott a Kálvária utca. Még ma is ugyanazok a régi kiskertes házak állnak a területen. Általában szegényebb rétegből származó társadalmi csoportok lakják. A 2-es jelölt részen ma semmi sincs, csupán egy bokrokkal benőtt domboldal, ami alatt az autóbusz pályaudvar található. A háború előtt azonban néhány bányászok által lakott kertes ház állt ott, amiket azonban a világháborúban lebombáztak. Később pedig egy cigányok lakta kisebb negyed alakult ott ki, viszont azon okból, hogy rontja a városképet, a '70-es évek közepén lebontották a házakat. Azóta lakatlan az a terület.

A bánya, a kohó és az erőmű beindulásával aztán párhuzamosan építették az ingatlanokat a dombra. A 3-as számmal jelölt 2 panel és 4 téglaház kizárólag a bányászok számára biztosított lakásokat, melyet kedvezménnyel vásárolhattak meg. Az egyik téglaházat nagymamám elmondása szerint azonban csakis az '56 után itt maradt orosz családok lakták. Miután beköltöztek a lakásokba, s kialakult egy bányászokból álló potenciális fogyasztói kör, a 4 téglaház között megnyílt a még ma is működő Lignit kocsma (lila csilaggal jelölt), mely nem csak kocsma volt, hanem egyszerű ételeket, valamint fagyaltot kínált, hétvégén pedig zenés, mulatós estéket rendeztek. A kereskedelmi-szolgáltató ágazat azonban ebben az időben még egyáltalán nem volt jelen a lakótelepen. Csupán a domb alján-város elején elhelyezkedő temetőnél működött az '50-es évektől egy kis élelmiszerbolt.

1973-ban indult meg igazán a városrész terjeszkedése, fejlődése, melyet még mindig az állami kézben lévő Várpalotai Szénbányák határozott meg. Így épültek meg az úgynevezett KISZ-házak, melyre a Várpalotai Szénbányák adott rendkívül kedvező hitelt, csakis a bányánál

dolgozók számára. Az emberek nem a kész házat vásárolták meg, a hitelt az építkezéshez kapták.

A Lignit-1 terv keretein belül így épült meg az Orgona utcai házsor, illetve a Tési út jobb (páratlan) oldala. Ezek szabvány szerint épített sorházak, egy kis előkerttel, s egy nagyobb hátsó udvarral. 1974-ben következett a Lignit-2 terv, mely a Tési út bal oldalának, s a Puskin utca jobb oldalának építésére volt hivatott. Ebben a tervben volt édesapám leginkább érintett, hiszen a Tési út bal oldalán található a jelenlegi otthonunk. Ezen a soron már egy kicsit különböző szabvány szerint épültek a házak, belső terük nagyobb, mint a Lignit-1-es házakénak, valamint az út ezen felén nem végig vannak összekapcsolva a házak, hanem csak négyesével. Így, aki a négyes blokk szélén építkezett, könnyedén hátra mehetett az udvarba anélkül, hogy át kellett volna menni a házon. Azt, hogy ki hol építkezhet a szerencse döntötte el: kalapból húzták ki, hogy ki melyik telken építkezhet. Szerencsére édesapám egy szélén elhelyezkedőt húzott, melynek mai napig élvezzük előnyeit. A négyes blokkok külön-külön összefogva építkeztek, így könnyebben kedvezményekhez juthattak az alapanyagok beszerzésénél, illetve egymást támogatták a rendelkezésre álló munkaerővel. Ezt az összefogást sajnos ma már nem az embereken látjuk, hanem az egyforma kerítéseken. 1975-ben kezdték végrehajtani a Lignit-3 tervet, melybe a Puskin utca bal oldala, illetve a Róbert Károly utca jobb oldala tartozott. Ezek a sorok is már a négyes blokkok elvén épültek.

Az eddig felépült ingatlanokba költözőkre nem az volt a jellemző, hogy más városból települtek ide, leginkább azok költöztek a bányász lakásokba, akik eddig a város másik részén vagy albérletben éltek. A bánya által biztosított lakásokra, házakra annál több kedvezményt adtak, minél több gyermekkel rendelkeztek, vagy minél több gyermeket vállaltak a beköltözők. Akkor kaptak kedvezményt a lakás, illetve a telek árából, ha aláírtak egy szerződést, hogy minimum 3 gyermeket vállalnak. Ennek köszönhetően a lakótelepen nagyon sok kisgyerek volt. A legtöbb már itt született.

A KISZ-házak után folyamatos volt az építkezés a lakótelep 7-el jelölt nyugati részén. Ezek azonban már nem a bánya által támogatott építkezések voltak, hanem öncélúak. A legnagyobb számban itt is kertes házak épültek.

1979-ben megépült a ma is működő ABC (narancssárga csillag) a Tési út és a Kálvária utca kereszteződésénél. Nagy előrelépést jelnetett, hogy 1981-ben megkezdte működését a 9-es számú általános iskola (ma Vásárhelyi András Tagiskola, kék csillaggal jelölt), s vele egy időben az óvoda is (zöld csillagokkal jelölt). A nagyszámú gyermekcsereg meg is töltötte az intézmények falait. Ahogy nevéből is kiderül, ez volt a város (Inotát és Pétfürdőt is beleértve)

9. általános iskola, s egyben az utolsó is. Ez Várpalota legfiatalabb iskolája, de ez is már a 32. évében jár.

A '80-as évek közepén kezdték el építeni a Tanácsi lakásokat, az úgynevezett „színes házakat”, melyek a 8-al jelölt területek helyezkednek el. Ezek 4 emeletes panelházak, melynek lakásaira lakásigénylést kellett benyújtani. Építésük azért történt, mert tervben volt a hőerőmű bővítése, s az ottani munkásoknak biztosított volna szolgálati lakásokat. Azonban a bővítésre végül nem került sor, így a lakásokba bárki beköltözhetett.

A '90-es években épültek a lakótelep 9-el jelölt részén az úgynevezett „Brinkmann házak”, melyek nem a korábbi házgyári korszakba tagolódnak. Ezek egy teljesen új, modern arculatot képviselnek. Szintén emeletes házakról van szó, melyek nagyon esztétikusak kívül-belül. Pontosan ezért ezek már drágább lakások, csak egy jómódú réteg engedhette meg magának.

Szintén ebben az évtizedben épült egy mutatós üzlet sor (fehér és narancssárga csilaggal jelölve) is az ABC mellett. Ez a sor 6 különálló üzlethelyiségből áll. Rengeteg féle vállalkozásnak adtak már helyet az évek során. Volt több élelmiszerbolt, zöldséges, szépségszalon, kocsmá, pizzeria, használt-ruha kereskedés, butik, virágbolt, s sorolhatnánk még. Azonban szinte mindegyikről elmondható, hogy rövid életűek voltak, nem tudtak megélni az itt lakókból. Két kivétellel. Az egyik a kocsmá, mely a kezdetektől fogva működik napjainkban is, a másik pedig egy sport ruházati bolt. Ez utóbbi azonban idén meg fog szűnni. Jelenleg tehát egy kocsmá, egy pizzeria, egy fodrászat, egy kozmetikus, valamint egy szépségszalon található itt, s két üzlet, ami üres.

A legújabb utca a Széphegyi utca (10-es). Ezt 2001-2002-ben kezdték építeni. Az ideköltözők telket vehettek, s maguk építették az egymástól teljesen független családi házakat. Minden egyes ház különböző, de mindegyikre jellemző a szép, rendezett udvar, s az impozáns külső kinézet.

Az elmúlt két évben az előző példához hasonlóan kezdődtek meg az építkezések a 11-el jelölt mezőn. Jelenleg két ház építése van folyamatban. Valószínűleg e mező beépítésével válik a lakótelep teljesen telítetté. Már nem igen van terület a terjeszkedésre, mivel az észak-nyugati részen lévő fenyves, s az azt körülvevő rét már magántulajdonban van, s ha az erdőben befelé haladunk, hamar el is érjük Veszprém és Fejér megye közös határát.

Ami a jóléti szolgáltatásokat illeti, a városrész gyengébben fejlett, mint a kereskedelem. A '80-as évek végén próba képpen működött egy gyermekorvosi rendelő, azonban egy rövid idő után megszűnt. Bár a lakók nem ismerik a megszűnés konkrét okát, annyi bizonyos, hogy működése nem volt praktikus, hiszen hiába volt orvosi rendelő, ha gyógyszerár ugyanúgy csak a városban működött. Valószínűleg az üzletek rövidéletűsége is ezzel magyarázható.

Hiába van itt néhány üzlet, ha az emberek orvoshoz, gyógyszerárba, postára, s egyéb dolgaik elintézése miatt amúgy is „bemennek” a városba, akkor a bevásárlást is ott, egy helyen intézik. Ez is bizonyítja, hogy egy hely fejlődését nem egy-egy üzlettel tudjuk generálni, hanem csakis komplex szolgáltatás-telepítéssel. Hiszen amíg ennek túlsúlya a városközpontban van, az emberek nem fognak azért pénzt és időt pocsékolni, hogy élelmiszert viszont saját városrészükön vegyenek. Emellé azonban az is hozzátartozik, hogy ha minden helyben elérhető lenne, nagy valószínűséggel az itt közlekedő buszjárat menetrendje nagy mértékben ritkulna, vagy talán meg is szűnne.

Az 1990-es években megszűnő bánya nem csupán a megélhetését ingatta meg ennek a városrésznek. Az oktatási ellátórendszer is átalakult. Mivel a térség már nem volt vonzó, így sok család, s az ott felnövő gyermekek is elköltöztek a város más részeibe, vagy akár Várpalotáról is. Néhány évtized alatt ez a városrész nyugdíj-negyed lett. A gyermekek számának csökkenése miatt az általános iskola épületének már csak fele működik eredeti funkciója szerint.

Összességében elmondhatjuk, hogy a Kálvária-Ady lakótelep kialakulásában döntő szerepet játszott a szénbánya működése, egyértelműen a gazdaság generálta a demográfiai folyamatokat. Azonban a gazdaság megszűnése eredményezte azt, hogy a városrész előregedővé válik, s a kereskedelmi-szolgáltató üzletek nagyon nehezen, vagy egyáltalán nem tudnak megélni ezen a területen.

Alább látható a lakótelep 2012-es felülnézeti képe:

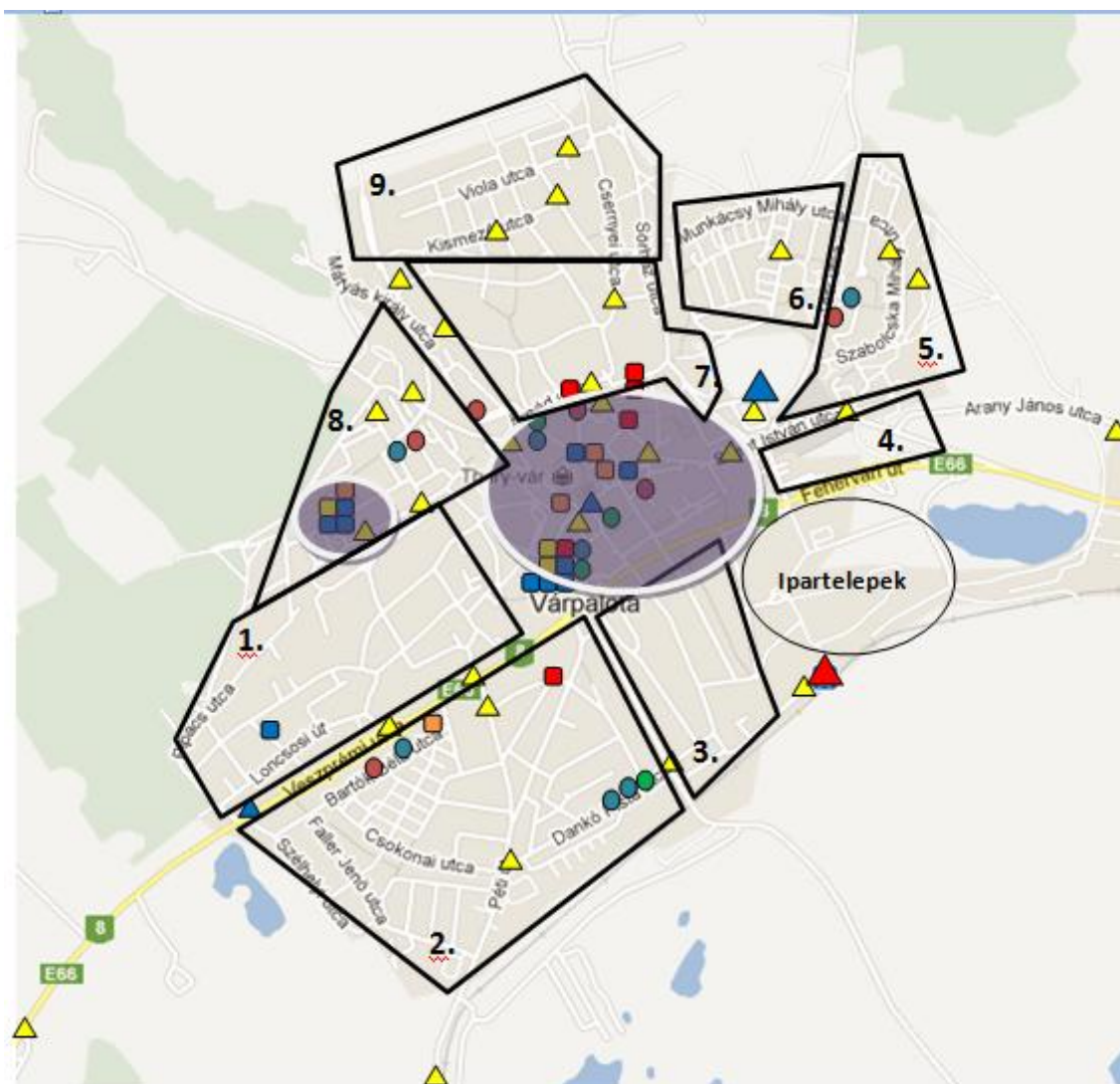


12. ábra A Kálvária és az Ady lakótelep látképe 2012 (Forrás: maps.google.com)

- ★ Vendéglátóhely (kocsma)
- ★ Kereskedelmi egység
- ★ Szolgáltató egység
- ★ Általános iskola
- ★ Óvoda

5.6. Az egyes funkciókat ábrázoló térképek egymásra vetítése

Ebben a fejezetben a végső célom, hogy a funkciókat külön-külön ábrázoló térképekből készítsek egy a város funkcióit szemléltető modell-térképet (13. ábra). Ehhez először egymásra vetítem a korábban külön-külön ábrázolt információkat. A korábbi városszerkezeti elemzés, valamint a 13. ábra alapján jól látható, hogy a különböző városrészekre eső közszolgáltatások mennyire esnek bele egy-egy lakóövezet határai közé, valamint a 13. ábra azt is megmutatja, hogy ezek milyen távolságra érhetők el a legközelebbi buszmegállótól.



13. ábra Várpalota összesített modell-térképe (Forrás: maps.google.com, saját szerkesztés)

1. Loncsos lakótelep	 Szakorvosi rendelő	 Óvodák	 Helyi járat buszmegálló	 Kereskedelmi és szolgáltató terület
2. Rákóczi-telep				
3. Alsóváros		 Általános iskolák		
4. Alsóinkám lakótelep	 Gyerekorvos		 Helyközi buszmegálló	
5. Ady lakótelep	 Felnőtt háziorvos	 Középfokú oktatási intézmények	 Autóbusz pályaudvar	
6. Kálvária				
7. Felsőinkám				
8. Tési-domb	 Gyógyszertár			
9. Kismező			 Vasútállomás	

5.6.1. Lakóövezetek ellátása

A térképre (13. ábra) ránézve egyből láthatjuk, hogy a lakóövezetek intézményi ellátásának mértéke közel sem megegyező. A többi közül egyértelműen kitűnik a Tési-domb, ahol másodlagos központ alakult ki. Nem véletlen, hiszen mind az egészségügy, mind az oktatás, mind a kereskedelmi-szolgáltató szektor jelen van, valamint a tömegközlekedés által rendkívül könnyen megközelíthetőek a város más részei. A tömegközlekedésnél meg kell jegyezni, hogy a Bakony Volán által működtetett járatokon kívül 06:00 és 22:00 között minden páratlan órában Tesco-járat közlekedik a hipermarket (térképen: Ipartelepek) és a Tési-domb között. A működő szolgáltatások közül fontos kiemelni a térképen nem jelölt postát, melynek működése lehetőséget teremt arra, hogy az ott élők a lakóhelyükön egyszerre, időt megtakarítva intézzék el teendőiket. Elmondhatjuk tehát, hogy az ellátást tekintve egyértelműen a Tési-domb áll a városrészek élén.

Ha csökkenő sorrendben szeretnénk haladni, akkor a második helyre a Felsőinkámot helyezném. Ennek oka az, hogy nagyon közel helyezkedik el a centrumhoz, így az gyalogosan is könnyen megközelíthető. A három kórházi épület is a városrész határán található. A tömegközlekedés szempontjából azonban közel sem a legjobb, ugyanis a területén lévő buszjárat egy iskolajárat, így az csak napi háromszor közlekedik. De mivel a centrum vonzáskörzetébe tartozik, ez nem is jelent hiányosságot az ott élők tekintetében. Ugyanezen okok miatt az Alsóinkámot szintén a dobogó második fokára állítanám, ugyanis helyzete

megegyezik a Felsőinkáméval. Bár az Alsóinkám sokkal kevesebb lakost tudhat magának, mint a Felsőinkám.

Harmadik helyen a szintén együtt kezelendő Kálvária és Ady lakótelep párost nevezném meg. Nincs értelme külön értékelni őket, mivel teljesen egybefüggő területről beszélünk. A helyi tömegközlekedést tekintve jónak értékelendő, 30-40 percenként jár a busz a nap középső szakaszában, s az itt közlekedő járat átszeli az egész várost egészen Pétfürdőig haladva. Így a centrumot könnyedén megközelíthetik az itt lakók. Előnyt jelent még, hogy – a Tési-dombhoz hasonlóan - minden 06:00-tól 22:00-ig minden páros órában Tesco-járat közlekedik a hipermarket (térképen: Ipartelepek) és a lakótelep között. A kereskedelmi-szolgáltató szféra is gyengén ugyan, de jelen van, ahogyan azt az 5.5.1.-es fejezetben megismerhettük. Ezt azonban kompenzálja a jó tömegközlekedés.

A következő helyen a Rákóczi-telep áll. Ezt a helyet a területén működő iskolákkal, s a vasútállomás miatti rendkívül sűrű helyi buszforgalom sűrűségével érdemelte ki. Az egy szakrendelés működése nem befolyásolja nagymértékben az értékelést, ugyanis abban az épületben a tudógondozó működik, melyet normál esetben évente, maximum félévente szükséges látogatni. Kertes házas jellege miatt azonban nyugodtabb, kevésbé zsúfolt környék, így a nyugalmat kedvelőknek megfelelő lakóhelyet biztosít. A kereskedelmi-szolgáltató központ azonban alig van jelen a területen, még az élelmiszer boltok tekintetében sem. Így az itt élőknek egyértelműen szükséges a centrumba való gyakori beutazás. Pozitívum ugyan, hogy 5 buszjárat közlekedik át az övezeten, s azok is elég sűrű menetrenddel, azonban mindegyik ugyanazon az útvonalon közlekedik, így ez csak annak nyújt nagy segítséget, aki buszmegálló közelében lakik. Kiterjedést tekintve viszont ez a legnagyobb városrész, így eléggé leszűkül ezeknek a lakosoknak a köre.

Az Alsóvárost egy nagyon picivel ugyan, de előrébb helyezném a sorban, mint a Kismezőt. Az Alsóváros hatalmas hátránya, hogy területén nincs helyi buszközlekedés, a vasútállomáson lévő buszmegállót kivéve, noha az szinte egyáltalán nem segítség, ugyanis éppen a városrész határán helyezkedik el. Így, mire elgyalognának a lakóövezet legalsó részén található buszmegállóhoz, addigra a városközpontot is elérnék. Egyedül azért előzte meg a Kismezőt, mert közelebb helyezkedik el a centrumhoz, így az gyalogosan is könnyen megközelíthető. Egy ideig közlekedett buszjárat a területén, de mikor utasszámlálók mérték fel a buszok kihasználtságát, kiderült, hogy átlagosan napi 3 ember utazott az adott vonalon, így megszüntették. Úgy gondolom az igény azóta sem változhatott, így az itt élők nem is hiányolják a buszközlekedést. Az itt élők bizonyosan kihasználják központhoz való

közelségüket, mivel a kereskedelmi-szolgáltató szféra egyáltalán nincs jelen a városrészen, néhány kisbolt és kocsmakivételével.

Végül a Kismező azért került az utolsó helyre, mert igaz, hogy a térképen jelölésre kerültek buszmegállók a területén, azonban ez ugyanaz az iskolajárat, ami a Felsőinkámot is érinti, így egyáltalán nem kompenzálja azt a tényt, hogy távol esik a városközponttól. A kereskedelem-szolgáltató szektor egyaránt nagyon alacsony szinten van. Az iskolajárat működése utal a tényre, hogy területén nincs óvoda, sem általános iskola. Az itt élő gyermekek az egyházi fenntartású római katolikus általános iskolába járnak, így ezt a buszjáratot is az egyház tartja fenn, hogy ezzel segítsék a gyermekek eljutását az iskolába.

5.6.2. A centrum megközelíthetősége

Mivel a településen a funkciók a központban sűrűsödnek, és mert a település kiterjedt; ezért alapvető kérdés, hogy a helyi tömegközlekedés miként szolgálja ezen intézmények elérhetőségét. Azért lett ez a vizsgálat alapja, mert a térképek egymásra vetítésénél egyértelműen kirajzolódott a centrumban összpontosuló funkciószűrűsödés. A központhoz húz az egészségügy, az oktatás, a kereskedelem, s természetesen a közigazgatás is. Így egyértelműen ez a leggyakoribb úti cél a városon belül. Ebben a fejezetben éppen ezért a helyi tömegközlekedést vizsgálom azzal a céllal, hogy kiderítsem; az egyes városrészekből milyen könnyen juthatnak el az ott élők a városközpontba a helyi buszközlekedést igénybe véve. Annak érdekében, hogy ez alapján osztályozzam a lakóövezeteket, egy sajátos módszert alkalmaztam. Ehhez édesapám és a helyi járat menetrend nyújtott segítséget.

Első lépésként minden városrészre vonatkozóan összeszámoltam az azt érintő buszvonalakat, a buszmegállók számát és a területen belül a buszútvonal hosszát. Ezt követően kiszámoltam az átlagos menetidőt. Ehhez összeadtam a központ és az adott járat minden egyes buszmegállója közötti menetidőt, s az átlagszámítás módszerével élve, a kapott időt leosztottam az összeadott menetidők darabszámával. Miután megkaptam az átlagos menetidőt, kiszámoltam az egymást követő két busz indulási ideje közti átlagos időt. Itt az egész napos menetrendet nézve számoltam ki minden egyes feltüntetett indulási időpont között a várakozási időt. Ezeket összeadtam, s szintén átlagoltam. Ezt a számítást elvégeztem úgy is, hogy a napot felosztottam délelőttre (12:00-ig), délutánra (12:00-tól 18:00-ig) és estére (18:00-tól), valamint úgy is, ha az egész napot egybevéve nézem. Annál a városrésznél, ahol több járat is közlekedik, a legsűrűbb menetrenddel rendelkezőt tüntetem fel, hiszen nagy a valószínűsége, hogy a lakosok is ezt használják ki leginkább.

A kapott eredményeket a jobb átláthatóság érdekében táblázatba foglaltam.

					Két busz közötti átlagos idő (perc)			
	Já- ratok száma (db)	Megálló- helyek száma (db)	Vonal hossza a város- részben belül (km)	Átlagos menet- idő (perc)	Dél- előtt	Dél- után	Este	Napi átlag
1. Lon- csos lakótelep	1	2	0,42	3,3	35	28,46	48,3	37,3
2. Rákóczi- telep	6	2	0,85	4,04	31,4	24,9	36,4	30,9
3. Alsó- város	1	1	0,4	3	58,8	40,5	-	49,7
4. Alsó- inkám	2	2	0,8	2	28,2	34,5	78,7	47,2
5. Ady lakótelep	1	2	0,5	3,75	40	30	87	47,2
6. Kálvária	1	1	0,5	4,6	40	30	87	47,2
7. Felső- inkám	1	4	1,4	5,8	335	25	-	128
8. Tési- domb	3	4	1,15	3	30,7	31,4	51	37,7
9. Kismező	1	3	2	4	335	25	-	128

1. táblázat A helyi tömegközlekedés vizsgálata (Forrás: saját szerkesztés)

A számolási eredmények (1. áblázat) közül a két busz közötti idő napi átlagát **(a)** és a területen belüli vonalhosszúságot **(b)** vettem alapul ahhoz, hogy megállapítsam a centrum elérhetőségének milyenségét **(c)** az egyes városrészek esetében. Így a következő csoportokat kaptam:

a		b	c
30-40 perc között	és	km>1	jó
	és	0,49<km<1	közepes
	és	0,49>km	rossz
40-50 perc között	és	km>1	közepes
	és	0,49<km<1	közepes
	és	0,49>km	rossz
több, mint 50 perc	és	km>1	rossz
	és	0,49<km<1	rossz
	és	0,49>km	rossz

Az osztályozás alapján a következő eredményt kaptuk:

Loncsos lakótelep - rossz

Rákóczi-telep - közepes

Alsóváros - rossz

Alsóinkám - közepes

Ady lakótelep - közepes

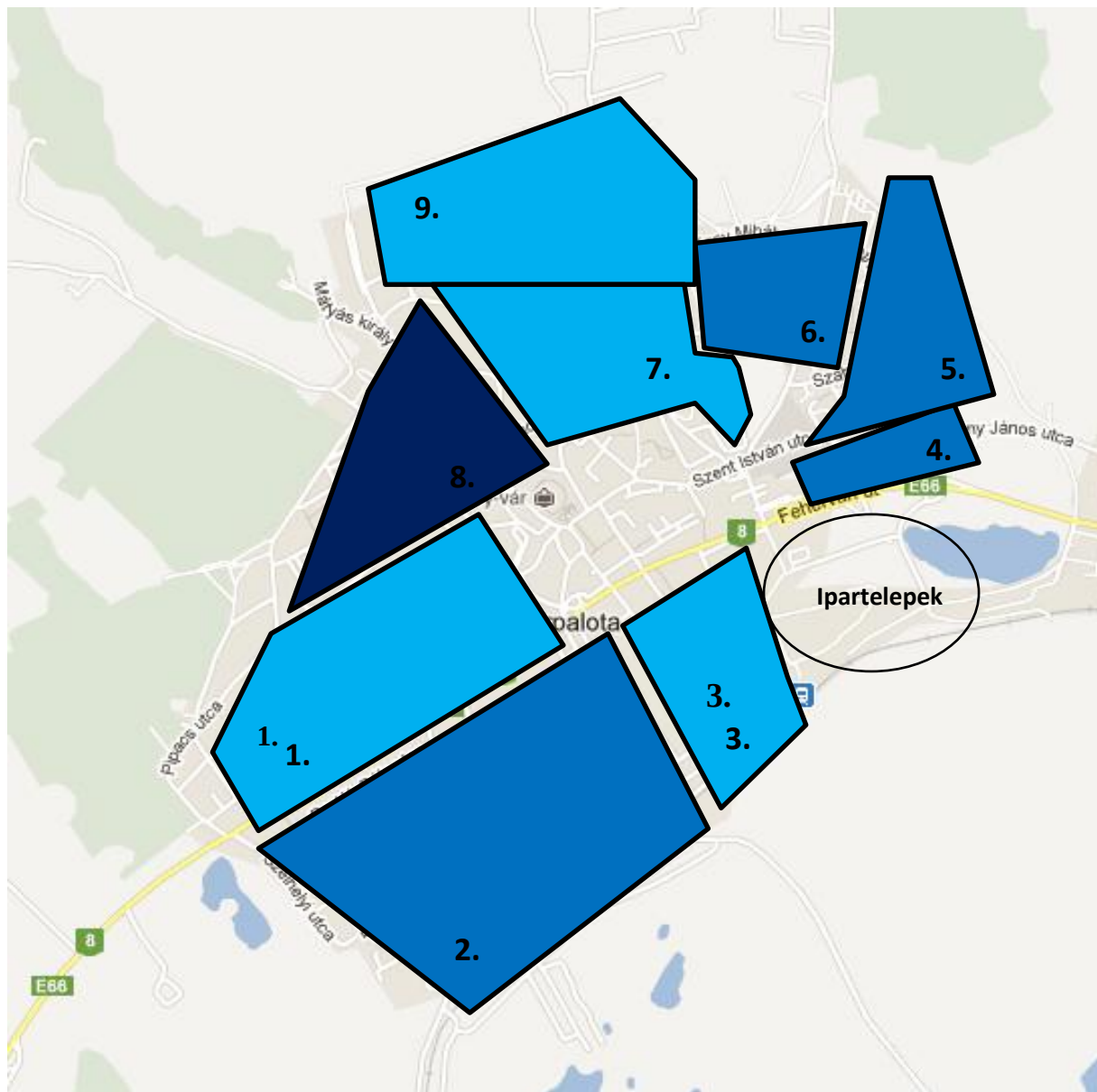
Kálvária - közepes

Felsőinkám - rossz

Tési-domb - jó

Kismező - rossz

A kapott eredmények alapján, a lakóövezetek modell térképén ábrázolva:



14. ábra Centrum-megközelíthetőség (Forrás: maps.google.com, saját szerkesztés)

világoskék - rossz
középkék - közepes
sötétkék – jó

A 14. ábrán láthatjuk, hogy a városon belül vannak tömegközlekedésileg jobb és rosszabb helyzetben lévő területek. A rosszabb helyzetben lévő városrészeknél mind-mind más megoldás szükséges, hiszen mindegyik esetében más-más okok miatt maradt le a többi lakóövezettől. A Loncsos-lakótelep területén például teljes útbővítés lenne szükséges ahhoz, hogy buszútvonalakat lehessen kialakítani. Ez hatalmas beruházást jelent, így valószínűleg - ha ez meg is valósul valaha - csak a távoli jövőben kerülhet rá sor. A négy

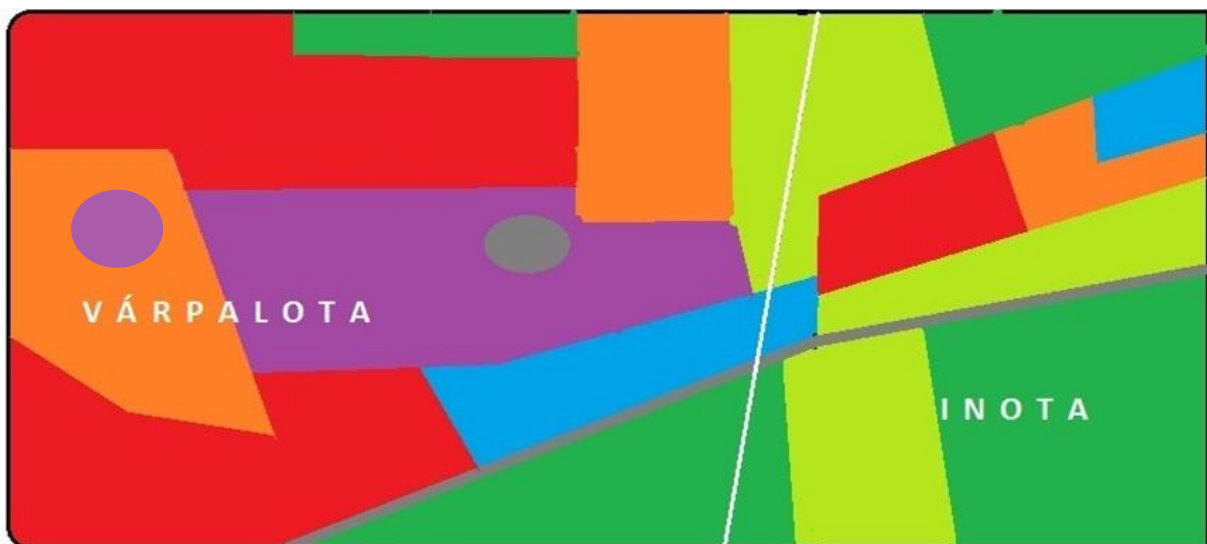
„rossz” osztályzatot kapott városrész közül talán csak a Loncsos az, ahol infrastrukturális okok miatt kiépületlen a helyi tömegközlekedés. Az Alsóváros esetében ugyanis adottak a feltételek a járatok közlekedéséhez, s működött is buszútvonal, de nem volt rá lakossági igény, nem volt megfelelő a kapacitáskihasználtság, így fenntartása nem volt gazdaságos. A Kismező-Felsőváros esetében működik a kiépített buszútvonal, mely egyébként a második leghosszabb a városban, de ezt csupán az iskolajárat koptatja, munkanapokon 3-4 alkalommal. A „jó”, illetve „közepes” kategóriába került városrészeknél megfelelő az úthálózat kiépítettsége a buszközlekedés számára, valamint a lakossági igény meglétének köszönhetően a kapacitás-kihasználtság is megfelelő. Így alakultak ki sűrűbb menetrendek, s nagyobb területet lefedő buszmegállók, buszútvonalak. Összességében azonban elmondható, hogy Várpalotán megfelelően kiépült a helyi tömegközlekedési hálózat, hiszen ahol csak lehetett, biztosították a busszal való közlekedés lehetőségét.

5.6.3. Várpalota városszerkezeti modellje

A városszerkezeti modellek közül mindig azt érdemes használni, amelyik az adott, valóságos földrajzi környezetben a legmegfelelőbb. A több nézőpontból is elvégzett elemzés alapján a várost egy többmagvú szerkezettel lehet leginkább jellemezni (15. ábra), mely szükségszerűen összefügg a település történeti fejlődésével. A nagy ívű gazdasági beruházások járulékos következményeként szervezett lakónegyedek, bennük ellátórendszerek jöttek létre. Igaz, ezek egy része a konjunktúraváltással ma már sorvadó, de a sokmagvúság nyomai ma is fellelhetők a városi térben.

A várpalotai példa a többmagvú város modellek jellemzőivel írható le tehát leginkább, mivel a városban évtizedek alatt végbement folyamatok, a gazdaság ipari, kereskedelmi rendszereinek kiépülésével ilyen struktúrát hozott létre. A többmagvú városmodell alapgondolata, hogy az adott települést nem egy adott időpontban kell vizsgálni, hanem az egész folyamatot egy településtörténeti előtanulmánnyal alapozzuk meg, ez által teremtvén meg az ok-okozati összefüggéseket egy város szerkezetének alakulásában. Az időbeni visszatekintést képviselő 5.5.1.-es fejezet kitűnően világít rá arra a tényre, hogy az ipar megtelepedése, virágkora, majd hanyatlása milyen nagy súllyal befolyásolja a társadalmi folyamatokat, valamint egy város fejlődését, terjeszkedését, térszerkezetének változását. Várpalotán a bánya, kohó, hőerőmű hármas működése alatt kialakult egy a kor és az akkori konjunktúra számára megfelelő városszerkezet. Ehhez az ipari berendezkedéshez igazodtak a

lakóövezetek, s az azokat ellátó kereskedelmi, szolgáltatási létesítmények. Ezek felszámolása után újabb ipari parkok jöttek létre a város más-más területein, valamint új kereskedelmi egységek, közlekedési csomópontok, így ezekhez igazodva változott a városrészek rendeződése, a lakóövezetek elhelyezkedése, s azok demográfiai jellemzői, s összességében ezekhez igazodva alakult ki a mai városkép. Mivel a nehézipar bukása után, melyen az egész város megélhetése alapult, teljesen alulról kellett „építkezni”, fellendíteni a gazdaságot, munkahelyeket teremteni, a város működése, lüktetése, szerkezete is folyamatosan alakul. Ennek a folyamatnak köszönhető véleményem szerint a két-centrumúság (városközpont + Tési-domb) is.



15. ábra Várpalota strukturális térképe (Forrás: saját szerkesztés)

Jelmagyarázat:

- **piros**: családi házas lakóövezet
- **narancssárga**: emeletes házas lakóövezet
- **lila**: kereskedelmi és szolgáltató övezet
- **sötétzöld**: mezőgazdasági terület
- **világoszöld**: zöldövezet
- **kék**: ipari övezet
- **szürke**: vasútvonal és autóbusz állomás

6. Következtetések

Ebben a fejezetben a dolgozat által kapott komplex, átfogó kép alapján vonom le következtetéseimet a város struktúrájával működésével, s kialakulásával kapcsolatban.

Az oktatás egyértelműen erőssége a városnak, hiszen nagyszámban vannak jelen az óvodák, az általános iskolák, s egy 20000 fő körüli településhez képest a középiskolák is. A középiskolákban nagyon széles a választék a szakokat illetően. Az oktatás terén, főleg a középiskoláknál és a speciális általános iskoláknál, a marketing szorul fejlesztésre. Ugyanis a csökkenő gyermek létszám miatt egyes intézmények bezárásra kerülhetnek, így fontos, hogy a helyi „diák-hiányt” a környező települések tanulóival töltsük ki. Emellett megoldás lehet egy újabb ösztönző a gyermekvállalásra, mint például a '70-es, '80-as években alkalmazott lakásvásárlási kedvezmény.

Ahogy azt már az előzőekben megállapítottuk, Várpalota az elöregedés jeleit mutatja. Egyre kevesebb a gyermek, s ezek a gyermekek is szétszórva élnek a településen. Nem lehet kiemelni határozottan sokgyerekes városrészeket. Ezért is gondolom úgy, hogy ebben az esetben szerencsésebb az iskolák (főleg az általános iskolák) központi elhelyezkedése, mivel ez mindenki számára könnyen megközelíthető. Ahhoz viszont nincs elegendő gyermek, hogy egy-egy városrésznek saját általános iskolája legyen. Erre nagyon jó példa az Ady lakótelepen található általános iskola, melynek fenntartása több, mint hét éve kérdéses. Nagyon kevés osztályt tesznek ki a városrészen lakó gyermekek, ennek egyik következménye, hogy az iskola épületének már csak fele üzemel iskolaként.

Ugyanez mondható el az óvodákról, s példaként ugyanúgy az Ady lakótelepen működő óvoda hozható fel.

Az egészségügy területén nagyon nagy igény lenne, ha a kórházi épületek újra kórházi funkciójukban működnének, nem csak elfekvő részlegek, illetve pár napos szakrendelések működnének bennük. A három több emelettel rendelkező épületet sokkal jobban ki kellene használni, s az emberek életét is nagy mértékben megkönnyítené, ha nem kéne minden komolyabb egészségügyi problémával a veszprémi kórházba menni. Emellett azonban el kell mondani, hogy mind a felnőtt, mind a gyermek háziorvosi rendelők, illetve a gyógyszertárak száma megfelelő, teljes körű ellátást biztosítanak a településen. A gyógyszertárakat azonban jobban szét kellene szórni, hogy a recept nélküli gyógyszereket vagy gyógyhatású készítményeket a központba való beutazás nélkül is be lehessen szerezni. A várpalotai kórház jelenleg magánkézben van. A most hatályba lépő rendelet, miszerint minden kórháznak állami

kézbe kell kerülnie, megoldhatja a város problémáját. Talán egy új vezetőséggel új esélyt is kaphatna egy városi kórház, hogy valóban kórházként működhessen.

A kereskedelmi és szolgáltató szféra, az üzletek szinte teljes egészében az elsődleges és a másodlagos központban összpontosulnak. Ez jelenthet gondot az utazást nézve, azonban a Kálvária-Ady lakótelep példáján láthattuk, hogy amíg bizonyos alapszolgáltatások csak a központban érhetőek el, addig az üzletek esetében is a központban lévőket keresik fel a lakosok. Az üzletek kínálatával, sokszínűségével, azonban nagy átlagban nincsenek megelégedve a helyiek, így az élelmiszeren kívül Veszprémbe vagy Székesfehérvárra járnak vásárolni. Úgy gondolom, hogy a város vezetősége tudna azért tenni, hogy csak minőségi árut forgalmazó üzleteknek ad letelepedési engedélyt a városban, újra színvonalas piacot biztosít heti egy vagy két alkalommal (például kedvező terület-bérleti díjjal), esetleg önkormányzat által működtetett üzleteket, vendéglátóhelyeket hoz létre, s így az önkormányzat költségvetését is pozitív irányba mozdítaná.

A központokról elmondható, hogy az összes vizsgált tényezőt – oktatás, egészségügy, kereskedelem-szolgáltatás, tömegközlekedés – tekintve tényleges központnak mondhatók.

A tömegközlekedés egyértelműen pozitívum Várpalotán, mind a helyi, mind a távolsági közlekedés szempontjából. A távolsági buszközlekedés esetében hatalmas előny, hogy a város két megyeszékhely, Székesfehérvár és Veszprém között fekszik, valamint beleesik a Budapest-Balaton útvonalba. Így nagyon kedvező menetrendek születtek. Mivel a helyi tömegközlekedési szolgáltatás már régóta működik a településen, az évek során volt lehetőség felmérni a helyi igényeket, s a körülményeket figyelembe véve sikerült kialakítani a lehető legjobb, leggazdaságosabb, s a helyi lakosságot legjobban kiszolgáló buszhálózatot. Ezt az a tény is mutatja, hogy a még „rossz” minősítést kapott városrészek helyzete is jobb sok más magyarországi település tömegközlekedési lehetőségeinél. Tanulmányim során ugyanis az elmaradott térségekben a közlekedés hiánya, vagy gyengesége mindig a legnagyobb problémák között szerepelt.

A lakóövezeteket többnyire kertes családi, vagy társasházak alkotják. Az emeletes házak elszórva jellemzőek a városban, legfőképpen a városközpont körül. Intézményi ellátás tekintetében különböznek, de jelentős mértékben egyedül a Tési-domb emelkedik ki. Én személy szerint nagyon örülök annak, hogy szocialista iparváros ellenére a település egy ilyen városképet tudott kialakítani és fenntartani.

Várpalota fejlődésének egyik akadályozó tényezője a korábban jól működő egészségügy leépítése, valamint a '90-es évektől, a nehézipar leépülése miatt fennálló funkcionális munkanélküliség. A város egyértelműen a rendszerváltást követően indult el negatív irányba, mind gazdaságilag, mind társadalmilag.

Ebben a fejezetben a dolgozat által kapott komplex, átfogó kép alapján vonom le következtetéseimet a város struktúrájával működésével, s kialakulásával kapcsolatban.

Egyértelműen kijelenthetjük, hogy a legfontosabb város-alakító tényező az ipar volt. Az iparosítás során megvalósult gazdasági beruházások megvalósítása automatikusan magával vonta a lakóövezetek kialakulását. A folyamatosan, gyors ütemben növekvő embertömeg szükségleteinek kielégítésére egyre inkább fejlődött a kereskedelem, a szolgáltatói szféra, a kulturális élet, valamint a várost érintő, s abban működő tömegközlekedés.

A nehézipar hanyatlása azonban negatív változást idézett elő a város több szektorában is. A legfőbb problémák az egészségügyi ellátásban jelentkeztek. A kereskedelmi-szolgáltatói szféra központosult a központosult kereslet miatt. A fogyatkozó gyermeklétszám miatt iskolakihasználtsági problémák jelentkeztek.

A város továbbfejlődését segítő legfőbb két tényező a fejlett helyi tömegközlekedés működése, valamint a város ellátórendszereinek kiépültsége.

A fejlődés főbb akadályainak egyértelműen a romló színvonalú ellátórendszerek, valamint az ipar megszűnése miatt létrejövő funkcionális munkanélküliség mondható.

7. Összefoglalás

Tudományos pályamunkám készítését Várpalota város bemutatásával kezdtem. Arra törekedtem, hogy a térszerkezetét leginkább meghatározó gazdasági, társadalmi változásokat összefoglaljam. Ennek érdekében szóltam az ipar megtelepedéséről, fénykoráról és hanyatlásáról, valamint az ezen folyamatok által befolyásolt urbanizációs folyamatokról, a lakónépesség és néhány jellemzőjének alakulásáról.

Mivel dolgozatom célja Várpalota térszerkezeti vizsgálata, ezért irodalmi forrásgyűjtést végeztem ebben a témában. Föltártam és bemutattam a városkutatásban legelterjedtebb városszerkezeti modelleket. Dolgozatom további részében erre építék, amikor felhasználva a modellek logikáját meglakottam a saját térképi elemzéseimet Várpalotáról. (egészségügyi intézmények, az oktatási intézmények, kereskedelmi-szolgáltató központok, tömegközlekedési pontok)

Nem csak statikus helyzetfeltárást végeztem, hanem a lakóövezetek elemzésén belül elkészítettem az otthonomat is magába foglaló Kálvária-Ady lakótelep fejlődés-történeti leírását. Ezzel a példával kívántam érzékeltetni a városban az elmúlt 70 évben végbement változásokat.

Végezetül egymásra vetítve a korábbi eredményeket alkottam meg Várpalota város funkcionális-modell térképét. Ez alapján vonhattam le következtetéseimet a lakóövezetek intézményi ellátottságáról, az ezekről a területekről a centrum tömegközlekedés általi elérhetőségéről, valamint az elkészült térkép segítségével azt is megállapíthattam, hogy Várpalota városszerkezetére a többmagvúság jellemző.

Rendkívül élveztem a dolgozat megírásával töltött időt, hiszen a téma szülő- és lakóhelyem, Várpalota volt. Az elmúlt 3 évben kezdtem nagyobb figyelmet fordítani a városra. Minden évben egyre jobban felértékelődött a szememben. Már nem a sok negatívumot látom, ha rágondolok. Sikerként élem meg, hogy a pályamunka elkészítése révén, eddig egyáltalán nem, vagy csak részlegesen ismert történetek, információk elsajátításával a város életéről többet tudtam meg. Ma már jobban értem a helyi viszonyokat. A végzett munka örömmel töltött el, büszkeséggel gondolok városomra.

Irodalomjegyzék

Szakirodalom

Andrássy, A., 2009. *Volt egyszer egy erőmű...* Ajka, Bakonyi Erőmű Zrt.

Cséfalvay, Z., 1994. *A modern társadalomföldrajz kézikönyve*. Budapest, IKVA
Könyvkiadó Kft.

Hagget, P., 2006, *Geográfia/Globális szintézis*. Budapest, Typotex kiadó

Molnár, M., 2007, *Településföldrajz*. Gödöllő, Szent István Egyetemi Kiadó

A kézirat lezárásának időpontja: 2012. október. 27.