

SZAKDOLGOZAT

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

Érd, a körforgalmak Városa

A többközpontú városszerkezet dinamikája: Érd szubcentrumainak szerepe és fejlődése

Konzulens: Polyák Beáta

Tanszékvezető: Báthoryné dr. Nagy Ildikó Réka egyetemi docens

Meskó Patrik Attila

Településüzemeltető mérnök specializáció

NYILATKOZAT

Meskó Patrik Attila (hallgató Neptun azonosítója: R44152) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a szakdolgozatot¹ áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A szakdolgozatot a záróvizsgán történő védeésre javaslom / nem javaslom².

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem^{*3}

Kelt: Budapest, 2024. november 6.



belső konzulens

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő aláhúzendő.

³ A megfelelő aláhúzendő.

NYILATKOZAT

a szakdolgozat ¹ nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve: Meskó Patrik Attila
A Hallgató Neptun kódja: R44152
A dolgozat címe: A többközpontú városszerkezet dinamikája: Érd szubcentrumainak szerepe és fejlődése
A megjelenés éve: 2024
A konzulens intézetének neve: Magyar Agrár és Élettudományi Egyetem
Tájépítészeti és Településtervezési és Díszkertészeti Intézet
A konzulens tanszékének a neve: Tájvédelmi és Tájrehabilitációs Tanszék

Kijelentem, hogy az általam benyújtott szakdolgozat² 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: 2024. november 6.


Hallgató aláírása

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

Tartalomjegyzék

Bevezetés	6
1. Kutatási módszertan	7
2. A település elhelyezkedése	8
3. Történeti áttekintés	9
4. Katonai felmérések	12
5. Település arculata, épületek jellegének változása	14
6. Demográfiai adatok	16
7. Érd területi egységei	18
8. Szomszédos települések kapcsolata	20
9. Tömegközlekedés	22
9.1 Autóbusz kapcsolatok	22
9.2 Vasúti kapcsolatok	24
9.2.1 Érd alsó	25
9.2.2 Érd felső	25
9.2.3 Érd nagyállomás	25
9.2.4 Érdliget	25
10. Mobilitási csúcsok	26
11. Érd területhasználata	28
12. Zöldfelületek fontossága települési léptékben	29
12.1 Érd zöldfelületi vizsgálata	30
13. Több központú városok	32
13.1 Parkvárosi terület	33
13.2 Érdligeti terület	35
13.2.1 Érdligeti park	35
13.3 Újvárosi terület	37
13.3.1 A jelenlegi városközpont	37
13.3.2 A Stop Shop területe	40
14. Javaslatok	41
15. Kutatási implikáció	43
Források	44
Ábrajegyzék	46

Bevezetés

A szakdolgozatom első részeként szeretnék néhány szót ejteni a motivációról, valamint a témaválasztásomról, illetve annak okairól. A diplomamunkám elkészítésének fő mozgatórugója a személyes érdeklődésem és elkötelezettségem az urbanisztika és a városfejlesztés iránt. A dokumentum központi fókuszba Érdet helyezi, ezen belül is a település infrastruktúráját, helyi és környezeti fontosságát, a városon átáramló embertömeg összetételét és hátterét, illetve központjait és alközpontjait vizsgálja.

Az én szememben Érd egyesíti a városi környezet izgalmas dinamikáját a helyi és környező közösség élettel teli szöveteivel. Érdekesnek találom, hogy miként formálja és befolyásolja az infrastruktúra a mindennapi életet, és hogyan alakul ki az az összetett hálózat, amelyen keresztül az emberek áramlanak a települések között. Kiskorom óta foglalkoztatnak az utak, melyek közvetlen kapcsolatban állnak a gépjárművekkel, az emberekkel és a város egészével is. Ezen belül is kifejezetten izgatja a fantáziámat, miként befolyásolják, milyen hatással vannak a különböző infrastrukturális, tervezett, illetve természetes elemek a fent említett egységekre. Véleményem szerint ezek olyan apró részek, melyek a „sok kicsi sokra megy” elve alapján képesek befolyásolni, akár megszabni egy-egy település arculatát és a nagyközönség általi megítélését. Érd, mint város, számos szempontból reprezentatív lehet egy modern településre, és a központi fókusz segít mélyebben megérteni, hogyan alakulnak át és fejlődnek a városi környezetek. Igaz, Érd példája rendkívülinek mondható több szempontból is, mely példákra szakdolgozatomban részletesen kitérek és igyekszem egy teljes képet adni arról, hogy miként is került a jelenlegi pozíciójába a város. Továbbiakban, igyekszem a szakirodalmi források felhasználásával, feldolgozásával röviden feltárni Érd történelmi hátterét és belemélyülnök a település jelenlegi arculatának kialakulásának okaiba, folyamatába és jelenlegi helyzetébe is. Igyekszem érinteni a környező településeket, illetve háttér folyamatokat mutatni, hogy miként alakul ezeknek a városoknak az élete Érd jelenléte végett. Továbbá szeretnék elmélyülni abban is, hogy milyen befolyásoló tényezők hatnak az itt, illetve a szomszédos településeken élő lakosokra. Feltárom Érd demográfiai összetételét, a fiatalok, illetve az idősebb korosztály számára nyújtott lehetőségeket. A szakdolgozat végső pontjai a településen megjelenő teresedési funkciókra összpontosít, azok problémáira és értékeire. Végül igyekszem a már meglévő problémákra feloldási javaslatot tenni, melyekkel egy élhetőbb, több ember számára vonzó városkép alakulhat ki a településről.

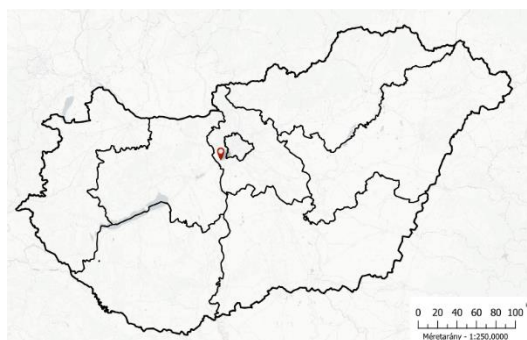
1. Kutatási módszertan

A kutatás megkezdése előtt elengedhetetlen áttekinteni az alkalmazott módszertani eszközöket és kutatási formákat. A primer kutatás során térképes adatelemzési módszereket alkalmaztam, amelyek segítettek a város vizsgálatában. A verbális információk megszerzésében Érd Önkormányzata különösen nagy segítséget nyújtott, támogató hozzáállásukkal minden felmerülő kérdésemre választ adtak. Továbbá, magánszemélyek és családtagok beszámolói is jelentősen hozzájárultak mind a szakdolgozat előrehaladásához, mind a témával kapcsolatos saját ismereteim bővítéséhez. A nonverbális kutatási módszerek között alapvetően a város egészére kiterjedő személyes megfigyelések, terepbejárások és helyszíni feltárások szerepeltek, amelyek értékes tapasztalatokat nyújtottak. A tanulmány megvalósításához elengedhetetlen volt a primer kutatást kiegészítő szekunder források gyűjtése. Ennek során áttekintettem a szakirodalmi forrásokat, valamint feldolgoztam az önkormányzat által készített dokumentumokat, például a helyi építési szabályzatot és a településarculati kézikönyvet, amelyek alapvető jelentőségűek voltak a mélyreható elemzéshez.

2. A település elhelyezkedése

Érd földrajzi elhelyezkedése több olyan lehetőséget nyitott (a többi sajátos tulajdonsága mellett) a település számára, melyektől kifejezetten egyedivé válhatott. Regionális viszonylatban Közép-Magyarországhoz tartozik, az ország fővárosának agglomerációjában helyezkedik el (1.ábra), Budapest központjától 21 km-re a XXII. kerület szomszédságában, illetve a Duna közvetlen szomszédságában (1.melléklet) (Vass, 2020). Érd különleges elhelyezkedésű és méretű város, mivel Pest vármegye legnagyobb városaként szolgál, ugyanakkor nem tölti be a megyeszékhely szerepét. Magyarországon ez egyedülálló, hiszen nincs más olyan település, amely egy megye legnagyobb városaként ne lenne egyben a megyeszékhelye is annak.

A település 60 négyzetkilométer kiterjedésű, változatos megjelenésű elemekkel ellátott. Érd a Tétényi-fennsíkon, valamint az Érdi-fennsíkon terül el a Budai-hegység déli vonulata, valamint a Mezőföld északi pereme között. A Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézetének kutatói, Marosi Sándor



1. ábra Érd elhelyezkedése országos viszonylatban

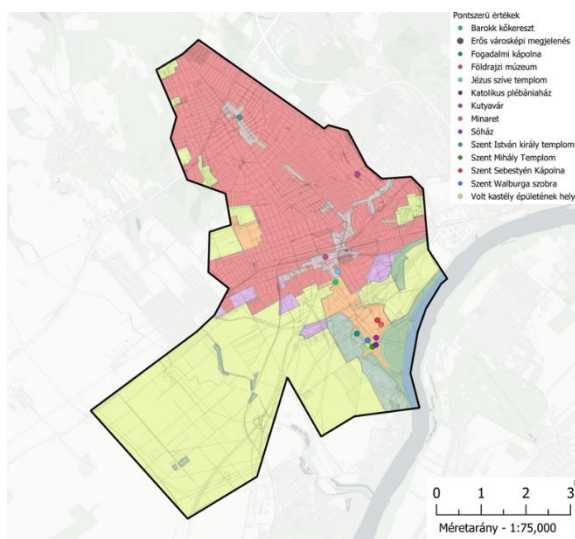
akadémikus és Somogyi Sándor által szerkesztett "Magyarország kistájainak katasztere" (Marosi & Somogyi, 1990) című munkájukban Érd és környékét a Mezőföld régióhoz sorolják. Tájértékelési szempontból a város előnyei közé sorolhatóak a kedvező közlekedési adottságai, vasútvonalai, Budapest közelsége, valamint a Duna melletti elhelyezkedése, habár imént említett közelség napjainkban nem egy meghatározó tulajdonsága (Dr. Kubassek, 2004).

Érd vonzáskörzetébe több fontosabb település is megtalálható, mint például Diósd, Sósút, Százhalombatta, Törökbálint, Martonvásár és Tárnok, melyek mintha a város kiterjesztései volnának, szerves részét képezik Érd szomszédságának. Tágabb értelemben vizsgálva Érdet, vonzáskörzete ennél jóval szélesebb területre és több településre terjed ki, ha figyelembe vesszük a munkahelyek és az iskolák elhelyezkedését is, valamint a tömegközlekedési kapcsolatait a városnak. Ezek alapján elmondható, hogy nem csak országos viszonylatban helyezkedik el központi szerepben, hanem a vele közvetlen vagy közvetett kapcsolatban lévő települések életében is. Arra, hogy miért pont Érd került ebbe a szerepkörbe és nem egy másik település a szomszédságból számos okkal alátámasztható, melyeket a későbbi fejezetekben igyekszem részletesebben kifejteni (Önkormányzata, 2018-2020).

3. Történeti áttekintés

Feltehetőleg a jelenlegi Érd területe akár több mint ötvenezer éve lakóhelyként szolgálhat az ember számára, de régészeti adatok alapján harmincötezer éve biztosan. A térségben olyan helyszínek vannak, amelyek a neandervölgyi ember kultúrájának világhírű lelőhelyei közé tartoznak. A terület adottságai végezt biztosnak mondható, hogy egy része régóta ember lakta, hiszen a lefontosabb feltételek (víz-kereskedelem, táplálék-erdős területek, alkalmas lakóhely-sík területek) biztosítottak voltak. A fent említett lelőhelyhez hasonlóan Érd és Százhalombatta határának Duna-parti területén is jelentős régészeti területek találhatóak. A Sánc-hegy környékén felfedeztek egy kora vaskori halomsíros temetőt, amely a hallstatti kultúrához tartozik. Az itt végzett régészeti kutatások bizonyítják, hogy Érd és környéke már a kora bronzkor óta ember lakta terület (Gáboriné, 1991).

Az aktuális közigazgatási terület alapján számítva számos falu alakult ki a honfoglalást követő időszakban, majd ezt követően a török hódoltság ideje alatt többjük elnéptelenedett. Később néhányukon vagy azok közelében nagybirtokosok majorságokat alapítottak. Érd első okleveles említése 1243-ból származik, „E szerint Tádé fia János Érd faluban lévő birtokrészét a hozzátartozó szigetnek felével együtt eladta Mihály veszprémi ispánnak” (Tarnai & Kovács, 2000). A Lazarus által Magyar királyságról készített fennmaradt 1528-as térképen már megjelenik Érd, igaz itt még egy egyszerű torony ábraként. 1556-ban Wolfgang Lazius által készíttetten már szövegesen is megjelenik a mai megnevezésével (Tarnay & Kovács, 2000). A jelenlegi Érd történelmi magjának lakosai, bár nemzetiségük változó, a mai Óvárosban találhatóak, valamint a település landmarkjainak többsége is ezen a területen lelhetőek fel (2.ábra).



2. ábra Településen fellelhető Landmarkok

A város és kastélya, a Szapáry-kastély 1526-ban, a sorsdöntő mohácsi csata évében vált országosan ismert hellyé, ám ez a második világháborút követően lebontásra került (Ilyés, 2024). Érd legkiemelkedőbb történelmi látnivalója az Óvárosban fellelhető limes útvonal, valamint a török időkből fennmaradt Hamza bég minaret, amely azon kevés megmaradt magyarországi minaret egyike a török uralom idejéből, mely a mai napig látogatható (Tarnay & Kovács, 2000).

1851-ben Érd területén a szőlőtermesztés vált a jellemző gazdasági ággá, ám ez az 1870-es évekre a filoxérajárvány végett őszibarack termesztésre váltódott. A szőlős pincék mai napig megtalálhatóak az Óváros területén (Tarnay & Kovács, 2000).

A XX. század elejétől kezdve a település a főváros közelsége miatt egyre nagyobb hírnévnek örvendett. Az 1930-as évek második felében Magyarországon, és így Érden is egyre növekvő gazdasági lendületet tapasztaltak. Az ipar fejlődése vonzó lehetőségeket teremtett az embereknek a munka és megélhetés szempontjából. Így sokan költöztek Érdre, hogy részesüljenek az új munkahelyek által kínált lehetőségekből. Egy másik tényező a lakosság áttelepülése volt. Az 1930-as években, és különösen az 1940-es évek elején a vidéki területekről sokan vándoroltak be városokba, így Érdre is, szintén a jobb munkalehetőségeket és életszínvonalat remélve. Ez a városi áttelepülési folyamat jelentősen hozzájárult Érd népességének gyors növekedéséhez az adott időszakban. Végző soron 1941-ben bekövetkezett egy hirtelen népességnövekedés Érden, mely összetett kölcsönhatások eredménye volt ugyancsak. Az ipari fejlődés, a lakosság áttelepülése, a politikai és társadalmi változások, valamint az infrastrukturális fejlesztések mind hozzájárultak ahhoz, hogy Érd népessége az adott időszakban jelentősen megnöjjön. Érd környékére irányuló népességnövekedés nem csupán az érdi munkahelyek vonzerejének köszönhető. Budapest közelsége is fontos tényező volt ebben a folyamatban. 1979-ben várossá nyilvánították a települést (Balsay, 2004).

Budapest, mint regionális központ számos lehetőséget kínált azoknak az embereknek, akik Érd területén kerestek munkát vagy jobb életkörülményeket a XX. század folyamán. A főváros közelsége nyitott ajtót számos különböző foglalkozási lehetőségnek és szolgáltatásnak, amelyek vonzóvá tették a települést az oda költözők számára.

A közlekedési infrastruktúra fejlődése, például a vasúti- és úthálózati bővítés, jelentősen megkönnyítette az Érd és Budapest közötti közlekedést, ezzel lehetővé téve az érdiek számára a könnyű fővárosba jutást, miközben továbbra is Érd kényelmét élvezik.

Emellett a főváros közelsége kulturális és szabadidős lehetőségeket is kínál az itt és a környéken élők számára. A Budapest által nyújtott kulturális programok, oktatási intézmények és egyéb szolgáltatások vonzóvá tették Érdet azok számára, akik egy sokszínűbb és dinamikusabb életstílust kerestek.

A fentiek alapján elmondható, hogy a főváros közelsége jelentős tényező volt abban, hogy ide költöztek az 1941-es évben az emberek, és hozzájárult ahhoz, hogy a város lakossága megnőtt és átalakult ebben az időszakban.

Érd 1996-ban, 2001-ben, 2003-ban, illetve 2006-ban is benyújtotta a kérvényt a kormány elé, hogy a megyei jogú város státuszt elnyerje (Tarnay & Kovács, 2000). „A megyei jogú város olyan város Magyarországon, amely – megfelelő eltérésekkel – saját hatásköröként ellátja a megyei feladat- és hatásköröket” (Magyarország helyi önkormányzatairól, 2011). Ezeket a kérvényeket mindig visszautasította az éppen aktuális kabinet, sőt, a várost 2003 végén a Budaörs központú statisztikai kistérségbe osztották be társtelepülésként. Tény, hogy akkoriban a település még nem rendelkezett a következőkkel: kórház, bíróság, bevásárlóközpont, színház, levéltár, de sajnos még egy településközpontnak mondható térrel sem. Ellenben volt nagyjából 60.000 bejelentett lakosa, ami feljogosította arra, hogy kezdeményezze előbbre lépését a közigazgatási ranglétrán. Mivel Érdnek idővel sikerült megfelelnie a követelményeknek, így alkalmassá vált arra, hogy megyei jogú város legyen. 2006-ban el is fogadták a pályázatot, melynek értelmében Pest vármegyében, az Érdi járás székhelye megyei jogú várossá vált. Bár az Országgyűlés már 2005-ben megyei jogú várossá nyilvánította Érdet, a város csak 2006. július 11-én, az önkormányzati választások kiírásának napján kapta meg ténylegesen ezt a státuszt (Dr. Lamperth Mónika belügyminiszter, 2005).

Innentől egy új korszak indult el a település életében, jelentősen megemelkedtek a szerepvállalásai, kötelezettségei, de olyan lehetőségek adódtak, melyek a cím elnyerése nélkül nem válhattak volna valóra (Magyarország helyi önkormányzatairól, 2011).

4. Katonai felmérések

Az első katonai felmérésen (2. melléklet) melyet 1782 és 1785 között végeztek megjelenítik Érdet régies német formában. Ekkoriban még csak a Duna mentén terült el a település magja. Kirajzolódik a térképen a két fő tengelye az akkori településnek, melyek a Római út, mely egyenesen rávezet a Minaretre, amit a török hódoltság ideje alatt építettek, illetve a Fő utca, mely napjainkban is egy fontos része Érd-Ófalunak. A felmérésen az is látható, hogy a minaret ekkoriban központi szerepben volt a település életében, hiszen a közelében összpontosultak a lakóépületek. A településtől nyugatra, illetve délre elterülő dombok tetején szőlőskerteket jelöl a térkép. Ebben az időben a Dunán való átjutásnak egy fontos helye volt Érd, ezt a funkciót felmérésen szaggatott vonallal jelölték. Ekkoriban a település északi része mocsaras terület volt, feltehetőleg a Duna egyik kisebb ága folyt be erre a területre. A lakosság számát nagyjából kétezer főre spekulálják ebben az időben (Dr Balázs, 1992).

A második katonai felmérés (3. melléklet) több olyan újítást ábrázol a település életében, mely napjainkra sem változott meg. Az 1819-1869-ben készült térképen látszódik, hogy növekedésnek indul Érd mind a Duna irányába, mind a mai városközpontok felé. Megalakult az „Újfalú”, mely hatalmas újításként hatott, hiszen a Duna áradása itt már nem veszélyeztette a lakókat. Az új településrész mérnöki pontossággal alakult, szimmetrikus épületekkel zárult. Ezt háromszögeléssel érték el, amittől az első felméréshez képest jelentősen áttekinthetőbbé vált. Ellenben ez az újonnan beépült terület teljesen elszeparálódott a korábbi városrésztől. Az első katonai felmérés óta a település mérete duplájára növekedett nem csak területileg, de lélekszámban is. Fontos részt játszott az emberek életében a Duna közelsége, erről árulkodnak a térképen megjelenő vízimalom jelzések, melyek arra utalnak, hogy ebben az időszakban a folyó és annak partszakasza aktív használatban volt (Dr Balázs, 1992).

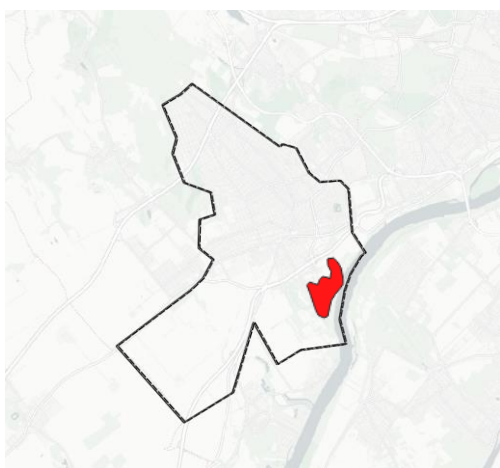
A 19. század második felében megjelenő vasút ismét fontos mozgatórugója lett Érdnek. Létrejött két fő vasútvonal, mely kapcsolatot biztosított Budapest-Nagykanizsa, illetve Budapest-Pécs vasútvonalakkal. Ez a két vasútvonal a településen belül szétválasztva működött, de a települést elhagyva napjainkra már összefonódnak, így haladva tovább Budapest irányába.

A harmadik katonai felmérés (4. melléklet) (1869-1887) Érdnél nem mutatott ki jelentős növekedést, csak részletesebb képet adott a település kiépüléséről. A vasút mentén gyarapodtak a lakóterületek, megépült Dombóvár-Pécs irányába vezető vasútvonal (mai felső), illetve

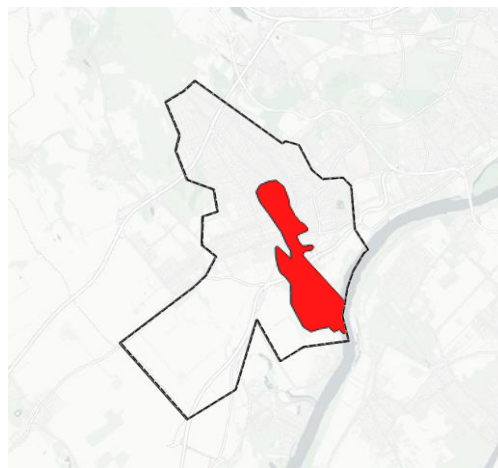
összekapcsolódott a korábban különálló két városrész, így egy teljes egészet alkotva. A Duna partjától a lakóépületek elkezdtek távolodni, északi irányba húzódni, hiszen a folyó kiszámíthatatlan vízmagassága sok kellemetlenséget okozott (Dr Balázs, 1992).

Az igazi változás a 20. század elején kezdődött, amikor Károlyi Imre 1911-ben megvásárolta a vasúttól északra fekvő területeket Wimpffen gróftól, és 1930-tól kezdve felparcellázta, majd eladta azokat építési telkenként. Ennek következtében sokan jutottak akkoriban megfizethető áron lakótelekhez, ami még inkább meggyorsította a település terjeszkedését (Tarnai & Kovács, 2000).

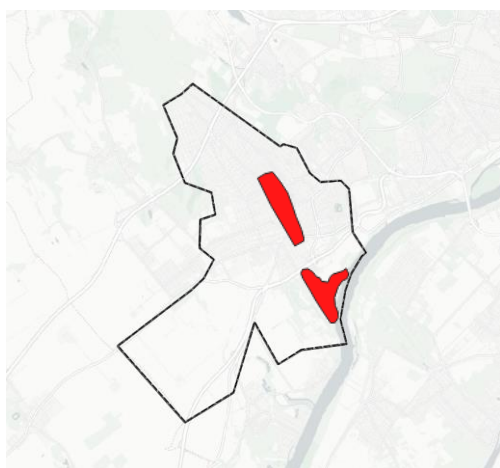
Az 1941-ben végzett felmérések (5. melléklet) alapján látványos, hogy milyen nagy hatással is volt a településre a parcellázás. A napjainkra lakóterületként funkcionáló területek ekkorra többnyire elfoglalták jelenlegi szerephelyüket. A lakóterületek elnyúltak a Duna partjától egészen a település északi közigazgatási határáig, továbbá nyugati és keleti irányba is jelentős terjeszkedések figyelhetők meg ebben az időben (Dr Balázs, 1992).



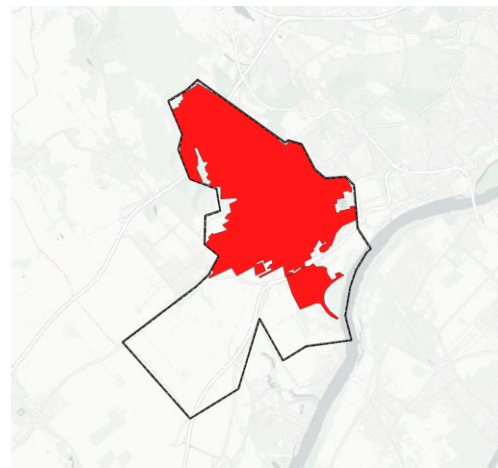
3. ábra Érd lakott területei az I. katonai felmérés alatt
Alapadat forrása: Arcanum, OSM



5. ábra Érd lakott területei a III. katonai felmérés alatt
Alapadat forrása: Arcanum, OSM



4. ábra Érd lakott területei a II katonai felmérés alatt
Alapadat forrása: Arcanum, OSM



6. ábra Érd lakott területei az 1941-es felmérés alatt
Alapadat forrása: Arcanum, OSM

Mindez-idő alatt a nagyvárosok lakossága gyorsan nőtt, ami vonzotta a mezőgazdasági munkásokat, és felértékelte a városok körüli területeket. Érd lakossága és területe azóta húszszorosára nőtt, de a fejlődés nem volt jól megtervezett. A közösségi terek és a városi központ hiánya miatt a település szerkezete kaotikus maradt. Az elmúlt évtizedekben ugyan megjelentek városias lakóépületek és középületek, de Érd központja és a közösségi terek még mindig fejlesztésre szorulnak.

Mint láthatjuk, a település fiatalnak mondható, a XVIII. század közepétől napjainkig volt ideje terjeszkedni, ez idő alatt megsokszorozta a beépített területeit, lakosságának számát és sok változáson esett keresztül. Az, hogy miként jelentkezik ez a rohamos terjeszkedés, fejlődés, a település életében, megjelenésében, összetételében a következő fejezetben tárgyalom.

5. Település arculata, épületek jellegének változása

Érd arculata sokszínű és változatos, ahol több különböző építészeti stílus összefonódik és egymást kiegészíti, sokszor érdekes, szokatlan képet alkotva egymás mellett. A város története és fejlődése során különböző korszakokban épült épületek és építészeti stílusok hagyományai összeolvadnak, létrehozva egy egyedülálló és gazdag városi környezetet (Ágó Mátyás, 2017).

A városépítészeti tevékenysége alapvetően azon ténytől függ, hogy a településen - a történelmi városokhoz képest - nincs igazán kiforrott hagyománya vagy tekintélye az építészeti tervezésnek. Mint ezt láthattuk a katonai felméréseknél, a település északi és déli területei egymástól elszeparáltan alakultak az évek folyamán. Bár Érdnek voltak építészeti emlékei, sajnos a régi, értékes épületek többsége elveszett, megsemmisültek, elbontották vagy átalakították őket. A település szerkezetéből adódóan az intézmények és közösségi épületek szétszórtnak helyezkednek el, még a város központjában sem találhatók koncentráltan intenzív beépítésű, városias megjelenésű épületek. Mindehhez társul a település infrastrukturális elmaradottságát tükröző környezet. Érdet hosszú ideig Közép-Európa legnagyobb falujának tekintették, ami máig hatással van az emberek gondolkodására, és sokan még mindig falunak érzékelik a megyei jogú várost. A település lakosságának heterogén összetétele és a budapesti orientáció miatt a helyi identitás lassan fejlődik ki, és a városépítészeti tekintély kialakítása is nehézségekbe ütközik. A szomszédos települések életében sokkal inkább érzékelhető egy összetartó, városukat szerető közösség, mint Érden, mivel ezen települések többnyire

rendelkeznek egy strukturált, lineáris fejlődéssel míg Érd életében ez egy ugrásszerű tényező volt. A 20. századi építészetében megtalálható a magyar építészeti irányzatok teljes skálája, hiszen a kertváros-szuburbán-üdülő intenzív, gyors lefutású periférikus helyzete nem tudta megengedni, hogy egy meghatározó tulajdonság tudjon csak érvényesülni a település túlnyomó részén. Érd városában érdekes kontraszt figyelhető meg a régi és modern építésű épületek között, amelyek együtt alakítják a település sokszínű arcát. A több különböző korszakot idéző épület gyakran szoros közelségben helyezkednek el egymás mellett, van, hogy egy utcában több építészeti stílus is megjelenik. Ezek alkotják Érd arcátának egyedi jellegzetességeit, ez az egyveleg egyszerre őrzi a hagyományokat, és nyitott a kortárs városépítészeti trendekre.

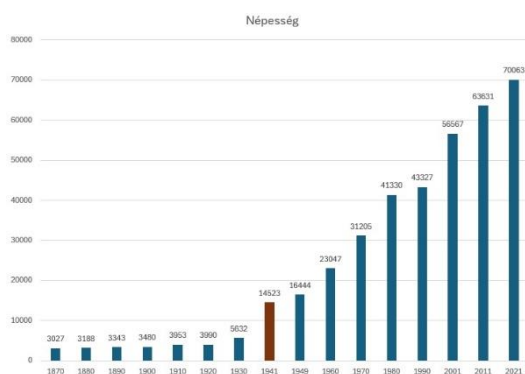
Összességében három karakterjegyet figyelhetünk meg a városban. A már kiépült kertvárosias megjelenést, az éppen kiépülés alatt lévő, beépítésre szánt területeket, illetve a még intenzív használat alatt álló területeket. Természetesen nem lehet egy egyenes vonallal lehatárolni ezen részeket, hiszen a város folyamatos fejlődéseken és átépítéseken esik át, a mai napig sokan költöznek be az ország távolabbi részeiről, de gyakori az is, hogy Budapestről érkeznek emberek, akik a főváros közvetlen nyüzsgéséből szeretnének kiszakadni (Ágó Mátyás, 2017). Érd városa településképi szempontból különösen összetett helyzetben van. Egyrészt rendkívül gazdag történelmi és természeti érdekességekben, sokkal inkább, mint ahogyan azt az átlagember gondolná. Másrészt azonban komoly strukturális aránytalanságokkal küzd, amelyek a térszerkezet kiegyensúlyozatlanságához vezetnek. Ez megakadályozza, hogy a város valódi értékei és rejtett szépségei teljes mértékben érvényesüljenek. A város a török időktől kezdve hozza magával a különböző kultúrák épített elemeit, hagyományait és egyelőre nem tudta levetkőzni azok hatásait. A terek nehezen tudnak helyet kapni a sűrűn beépített település szöveiben, ezáltal más megoldásokhoz kellett folyamodnia a várostervezésnek annak érdekében, hogy integrálni tudja ezen egységeket a település életébe.



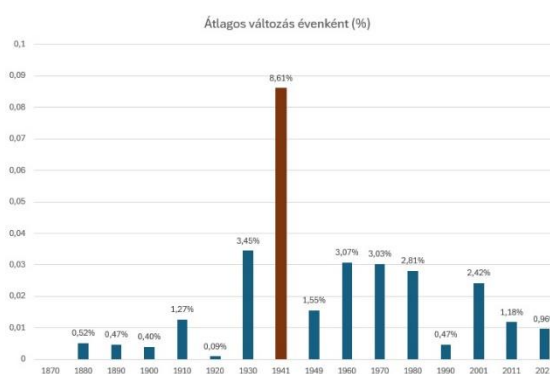
7. ábra Érd arcátának diverz megjelenése: Régi építésű tornácos ház (balra) illetve modern megjelenésű lakóház (jobbra)
Képek forrása: Érdi település Arculati Kézikönyv

6. Demográfiai adatok

A Központi Statisztikai Hivatal (KSH) 2023. januári adatai szerint Érd a 11. legnépesebb település volt az országban. Az 1800-as évek végén még csak 3000-en lakták a települést, a századforduló idején a Fejér megyében elkészült népességi adatokat vizsgáló statisztikák 3508 lakost tartottak számon. 1941-ben 8,61%-os népesség emelkedés volt észrevehető a településen, melynek következtében 1930 és 1941 között kishíján háromszorosára növekedett a lakosság száma. 2023-ban a településen 24185 fellelhető lakás volt, melyből így kiszámolható, hogy ez háztartásonként átlagosan 3 fő/lakást jelentett. Napjainkra a település lélekszáma meghaladja a 73 000 főt, és az eddigi tendenciákat figyelve és követve látható, hogy csak növekedni fog a következő években is, hiszen 2015-től kezdve átlagosan 1,4%-kal nőtt a település lélekszáma évenként. Látható, hogy a parcellázásokat követően népességugrás volt megfigyelhető a területen, mely a népesség adatokból is jól látszik (KSH, Magyarország 50 legnépesebb települése, 2024).



8. ábra Érd népességének változása (fő/év)
Alapadatok forrása: KSH



9. ábra Érd népességének átlagos változása évenként (%)
Alapadatok forrása: KSH

A budapesti agglomerációs területek népességének megközelítőleg az 1/5-e Érdén található, a népességnövekedés üteme felülmúlja mind az agglomerációs, mind a kistérségi átlagot. A legtöbb demográfiai mutató közel áll a külvárosi átlagokhoz, azonban a pozitív vándorlási különbözet jelentősen magasabb annál. Érd meghatározó szerepe miatt a kistérségi szektor átlagértékei is kiemelkedőek. A város jelenlegi korösszetételét tekintve megállapítható, hogy a lakosság 82%-a fiatal vagy munkaképes korú, ami hasonló az agglomerációs és szektoriális átlagokhoz. A 2006-os adatok szerint a lakosság 18%-a fiatalkorú, 65,4%-a 15 és 59 év közötti, míg a 60 év felettiek aránya 17% (nyilvantarto.hu, 2024) (Érd Megyei Jogú Város, 2023).

A 2001-es népszámlálás adataira támaszkodva megvizsgáltam Érd, a szomszédos Pest megyei települések és Pest megye lakosságának iskolai végzettségére vonatkozó alakulását. Nagy eltéréseket nem vehetünk észre, hiszen egy főváros melletti településről beszélünk, ellenben érdekes, hogy Érd az egyetemet és főiskolát végzett fiatalok körében le van maradva, hiszen 14,1% érdi szerzett diplomát, egyetemi végzettséget, míg a többi Pest megyei városnál ez a szám 14,6%. A 15 évnél idősebb fiatalok 92,3%-a végezte el legalább a 8. általános évfolyamot, és 43,2% rendelkezik középiskolai végzettséggel, mely csaknem 3%-kal nagyobb érték, mint a Pest megyei átlag. Ezekből az adatokból kiderül, hogy a Pest megyei településekhez hasonló értékek lelhetőek fel Érden is. Jellemző, hogy a környező településekről, melyeken a középiskolai oktatási szint nem elérhető, a szülők előszeretettel viszik át Érdre gyermekeiket tanulni. Ellenben ez a tendencia ott válik érdekessé, hogy számos érdi lakos jár át Százhalombattára tanulmányokat folytatni, illetve Budapest irányába is. Ennek a középiskolába való felvételi eredmények lehetnek az okai, illetve a továbbtanulási irányok (KSH, Népszámlálás, 2001).

	10+ éves az általános iskola első évfolyamát sem végezte el	15+ éves legalább általános iskola 8. évfolyam	18+ éves legalább középiskolai érettségivel	25+ éves egyetem, főiskola stb. oklevéllel
Érd	0,4	92,3	43,2	14,1
Pest megyei városok	0,6	91,5	43,0	14,6
Pest megye	0,6	89,9	37,5	11,7

10. ábra Lakosság iskolai végzettségének alakulása 2001-ben (%)

Alapadat forrása: Népszámlálás, 2001.

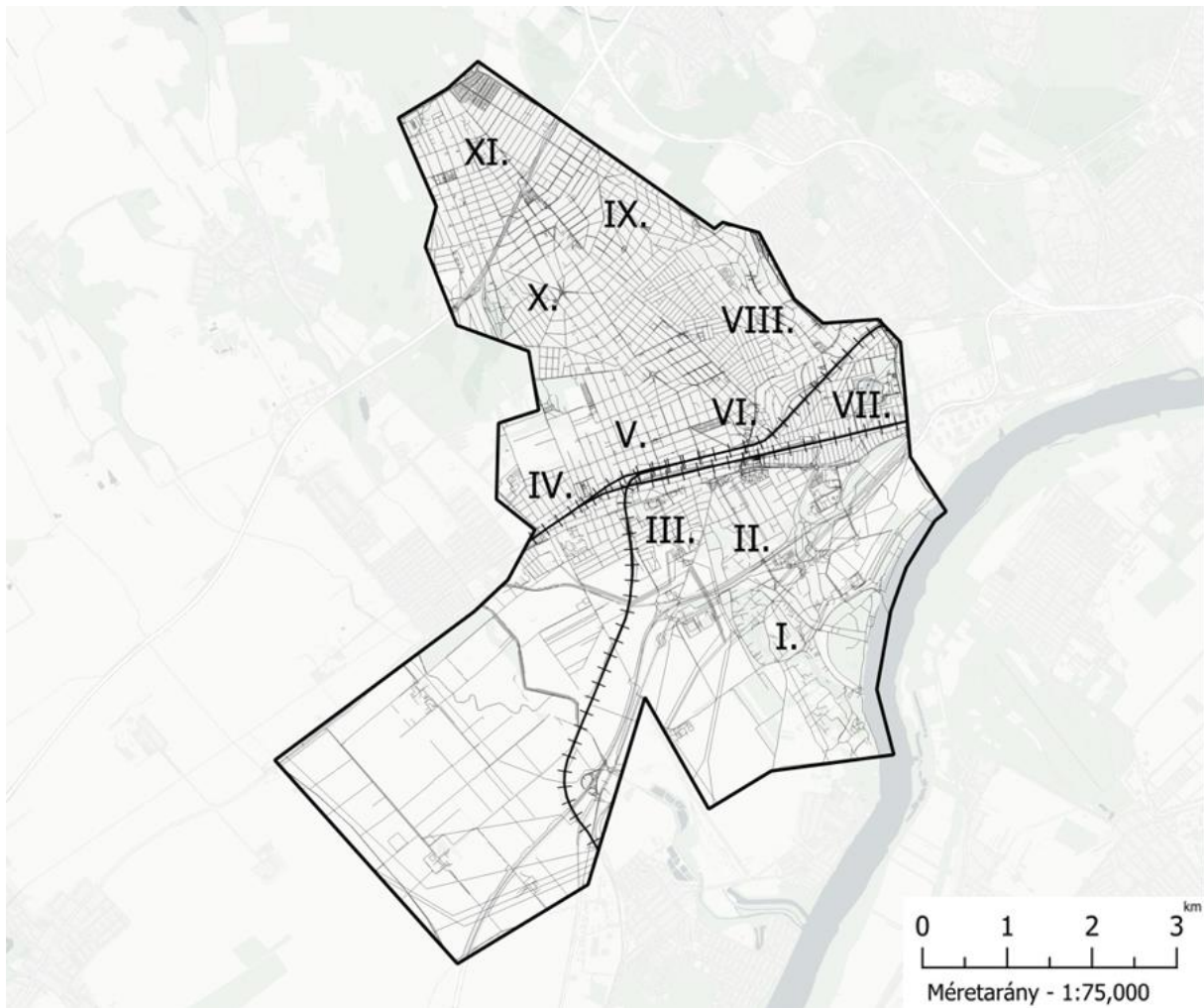
Érd város foglalkoztatási struktúrájának elemzéséhez szükséges a település népszámlálási adatait, valamint a helyi mutatókat is figyelembe venni, és ezeket Pest megye adataival összehasonlítani. Ez az összehasonlítás rávilágít a város egyedi jellemzőire a régióhoz képest. Érden a női foglalkoztatottak aránya 46%, ami kismértékben magasabb, mint a Pest megyei 45%. Az 50-59 éves korosztály foglalkoztatási aránya magasabb, mint a megyei átlag (KSH, Népszámlálás, 2001). 2008-ban az állami foglalkoztatási szolgálat adatai alapján érden nagyjából 900 álláskeresőt tartottak számon. A település bővelkedik kis- és középvállalkozásokban, társas vállalkozásokból 2007-ben 3530, míg egyéni vállalkozásból 2120 darab működött. Túlnyomórész építőipari, ingatlanügyi és egészségügyi, közérzetjavító szolgáltatások lelhetőek fel. A vállalkozások legjellemzőbben 1-20 fő között foglalkoztatnak munkavállalókat. Mivel a település déli peremén ipari területek találhatóak, a dolgozók száma

ezen a területen kiemelkedő mennyiséget mutat, helyenként 150-200 fős alkalmaztatottsági mutatóval (KSH, Területi adatok Érd-Budapest, 2007).

7. Érd területi egységei

Érd a kezdeti kialakulásától kezdve egy kisebb egységből haladt egy nagyobb, egységesebb öszkép irányába mind területileg mind közigazgatásilag. 1989-re, a Kádár korszak ideje alatt tizenegy kerületre osztották a települést, mivel akkoriban a postai irányítószámok helyett az utcaneveket használták beazonosításra, így Érd méretéből kifolyólag sok tévedés történt. Ezen kerületek jelenleg specifikus utcai megnevezésekkel rendelkeznek, így mind az itt élők, mind az ide látogatók számára könnyen navigálhatóvá vált a terület. (Dr. Kubassek, 2004).

- I. kerület (Óváros): Agrárszöközökröl elnevezett utcák. A 2009-es városrésze neve Ófalu lett.
- II. kerület (Újváros/Erzsébetváros): Női neveket viselő utcák. Magában foglalja Ófalut, Újfalut és a városközpontot.
- III. kerület (Tisztviselőváros): Tisztviselőkröl elnevezett utcák. Tisztviselőtelepként is ismert, a városközpont mellett található.
- IV. kerület (Sasváros): Madarakról elnevezett utcák. Újtelep városrészként azonosítják.
- V. kerület (Tusculanum): Uralkodók, költők és írók neveit viselő utcák. A városrésze neve változatlanul Tusculanum maradt 2009-ben is.
- VI. kerület (Postásváros): Férfi neveket viselő utcák. Két városrészként ismert: Postástelep és Érdliget.
- VII. kerület (Ligetváros): Folyóneveket viselő utcák. A 2009-es megnevezése Érdliget maradt.
- VIII. kerület (Kertváros): Virágokröl elnevezett utcák. Szintén Érdliget városrészhöz tartozik.
- IX. kerület (Erdőváros): Fák és cserjék neveit viselő utcák. Két városrésze van: Parkváros (Felső-Parkváros) és Vincellér.
- X. kerület (Dombosváros): Dombvidékekröl elnevezett utcák. Alsó-Parkváros és Fenyves-Parkváros városrészként azonosítják.
- XI. kerület (Munkásváros): Ipari foglalkozásokat viselő utcák. Fenyves-Parkváros néven ismert. (Érd átnézeti térképe, 1990) (Érd közigazgatási térképe, 2009).

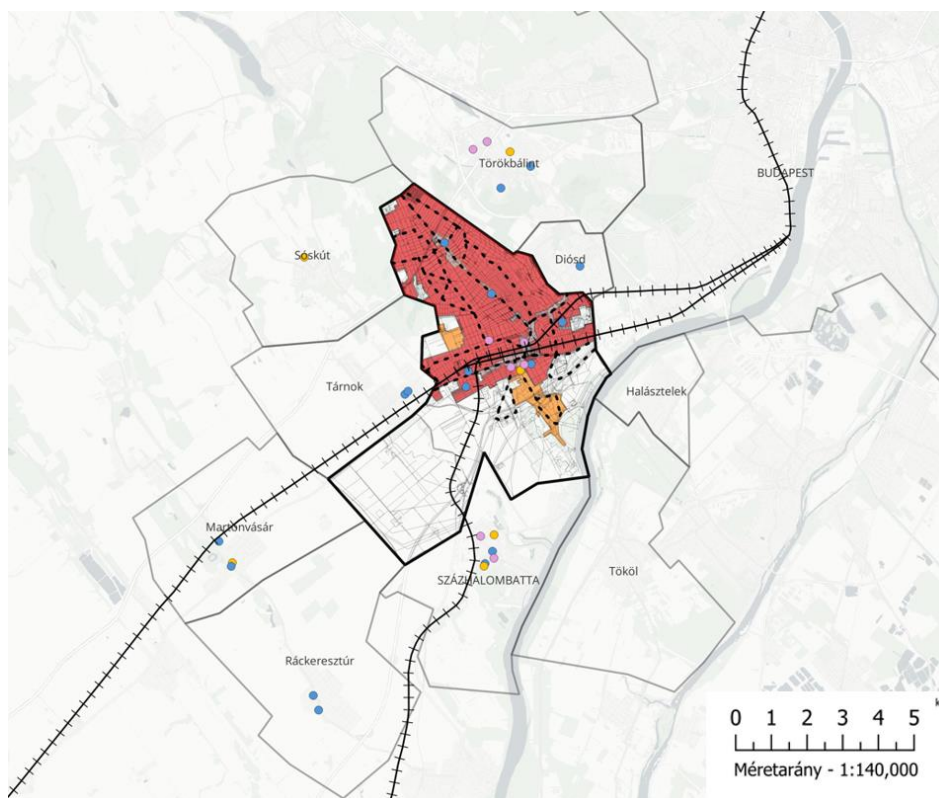


11. ábra Erd kerületi felosztottsága

Habár egyetlen településről beszélünk, melynek városrészei szorosan kapcsolódnak egymáshoz, mégis elmondható, hogy több terület szegregáltnak érződik, perifériára szorultnak. Erd északi területein többnyire kertvárosias területek találhatók, néhány egyedi karakterű terességgel, többágú csomóponttal. Ez a terület a valódi központ(ok)tól távol helyezkedik el, azok megközelítése csak tömegközlekedéssel vagy autóval lehetséges. Ezáltal szükségessé vált az itt élők számára egy elérhető távolságon belül elhelyezkedő, központi szerepet helyettesítő vagy betöltő terület, mely egy bevásárlóközpont szerepében valósult meg, ami nem egy egyedi eset a város életében. A település centrumában megtalálhatóak a vasútállomások, kiemelt jelentőségű főutak, illetve gazdasági, ipari területek. Végül de nem utolsósorban a település déli részén fellelhető Ófalu és Újfalu területei, melyek helyi értékvédelmi területek.

8. Szomszédos települések kapcsolata

Szakdolgozatom fontos pillére a választott településem környezete is, mely véleményem szerint nagy hatással lehetett arra a fejlődésre, melyet Érden tapasztalhattak az emberek. Ebből kifolyólag igyekszem egy egyszerű áttekintést adni a környező települések elhelyezkedéséről, funkciójáról és kapcsolatáról Érd szempontjából.



12. ábra Érd és a szomszédos települések kapcsolatai a Duna Nyugati oldalán
Pontként szín szerint jelölve a különböző oktatási intézményeket, melyek részletesen a 13. ábrán tekinthetők meg

Törökbálint Érdtől északkeletre helyezkedik el, és az M1-es és M7-es autópályák között fekszik. Ez a város az utóbbi években gyors fejlődésen ment keresztül, sok új lakópark és kereskedelmi egység épült. Törökbálint jól kapcsolódik Érddhez az M7-es autópályán és a főútvonalakon keresztül. Számos lakos, aki Törökbálint irányába jár dolgozni, gyakran egyszerűbben tudja eljuttatni gyermekét a törökbálinti iskolába, elkerülve ezzel Érd központját és a feleslegesen magas utazási időket.

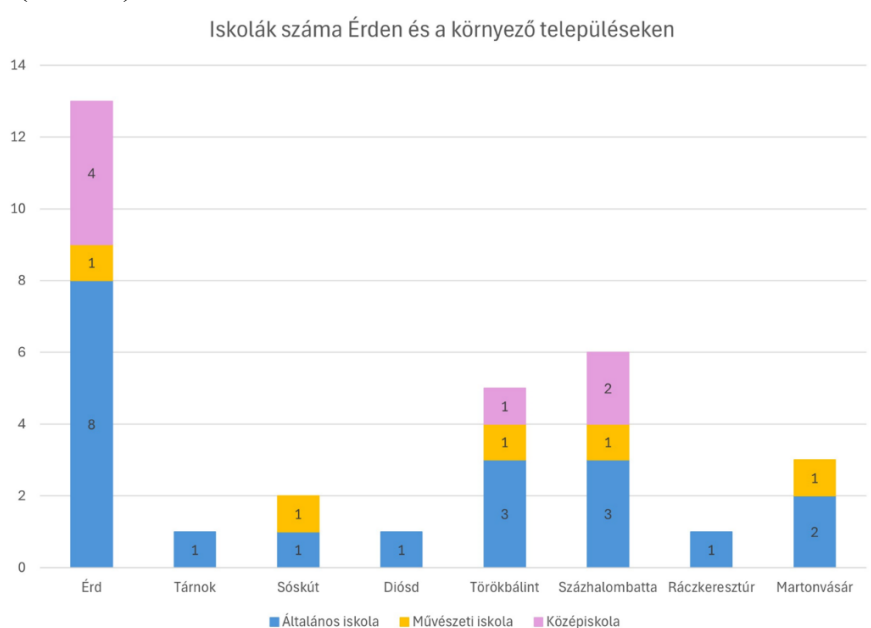
Érdtől északnyugatra Diósd található, szintén az M1-es autópályához közel. Diósd egy kisvárosi jellegű település, amelynek történelmi részei a mai napig megtalálhatók, így a településnek egyedi hangulata van. Érd gazdaságilag fejlettebb és nagyobb település, számos

munkalehetőséget biztosítva a Diósdra érkező dolgozóknak. Ez a munkaerő-áramlás fontos tényező a két település gazdasági kapcsolatában.

Tárnok a település délnyugati részének szomszédságában fekszik. Ez egy másik kisvárosi jellegű település, amelynek lakossága az utóbbi években növekedett, feltehetőleg Érd és Budapest közelsége, valamint az olcsóbb ingatlanárak miatt. További befolyásoló tényező a közvetlen vasútkapcsolat Érd alsóra, ami Érd legforgalmasabb vasútállomása. Tárnok kulturális élete is gazdag, és számos rendezvényt tartanak itt az év folyamán. Habár Érd fejlettebbnek mondható, a közösség Tárnok életében meghatározóbb, a helyi lakosok sokkal inkább érzik magukénak a települést.

Százhalombatta és Érd kapcsolata szorosan fonódik össze a környező települések gazdasági, oktatási, egészségügyi és társadalmi dinamikáival. Az évtizedek során kialakult infrastrukturális fejlesztések és a szoros együttműködés alapján ezek a települések egyfajta szimbiotikus kapcsolatban vannak, egymásra támaszkodva fejlődnek. A Százhalombattán fellelhető iskolákat és strandot előszeretettel látogatják a helyi és környező település béli lakosok.

Elmondható, hogy az Érdtől nyugatra fekvő településekről az emberek többnyire a munka vagy iskola miatt mozognak Érd-Budapest irányába, míg a keletre található települések számára többnyire a bevásárlás, infrastrukturális lehetőségek vonzóbbak. Azok a települések, melyeken megjelenik a középiskola intézménye elmondható, hogy háromnál több általános iskolával rendelkeznek (13. ábra).



13. ábra Érd, és a környező települések iskolái

9. Tömegközlekedés

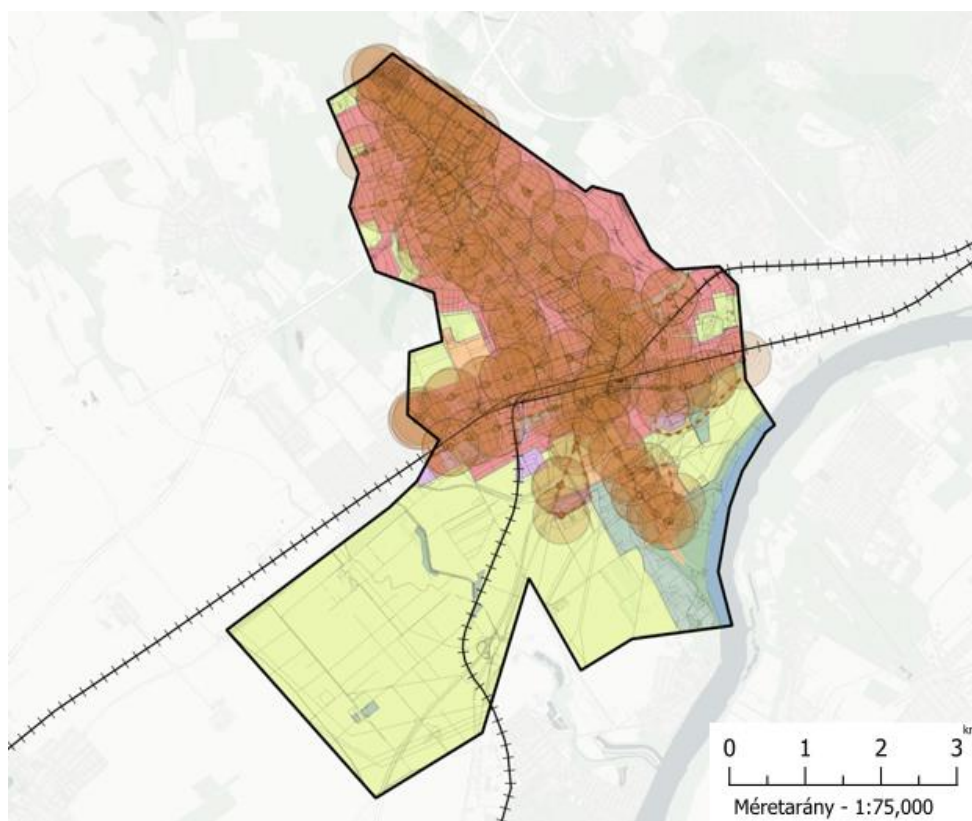
A településen a helyi, illetve távolsági autóbusszal történő közlekedési közszolgáltatást a Volánbusz Zrt. végzi az Érd MJV Önkormányzatának megbízásából (Érd Polgármesteri Hivatala, 2021). A közösségi közlekedés minősége mégsem tökéletes. De mi lehet a probléma?

9.1 Autóbusz kapcsolatok

Mivel a település úthálózata kifejezetten leterhelt a személygépjárművek magas száma végett, ezért az autóbuszok sem tudnak zökkenőmentesen haladni. Gyakran tapasztalható, hogy torlódásban áll a busz, és mivel ezek közlekedési ideje a vasúti közlekedéshez van igazítva, gyakran nem érik el az emberek a kívánt járatot. A legnagyobb probléma a központ területénél, illetve annak irányába érzékelhető, kifejezetten az Érd felső vasútállomás előtt elhaladó 734, 738, 741, 745 és 755-ös buszokon. Ezek a reggeli forgalom hatására a vasútállomástól kigyózó forgalmi dugóban küzdenek az aluljárón való átjutásért az autóbusz állomásig mely ilyenkor a buszjárat akár tíz perces késését is eredményezheti. Továbbá forgalmi problémákkal küzd a település északi területeibe (Parkvárosi településrészbe) belefutó Lócsei út, valamint a Bajcsy-Zsilinszky út. Ezek vertikálisan szelik át a települést szinte teljes hosszában, ezzel lehetőséget adva a hosszú torlódások kialakulásának. Ezen pontok okán célszerű lehet a tömegközlekedési eszközök számára egy kerülőutat létesíteni, gyakoribb járatokat indítani vagy biztosítani a zökkenésmentes haladásukat buszsávok kijelölésével. További probléma a buszok telítettsége. Mivel sok járat a szomszédos települések között ingázva érkezik vissza Érdre, így az iskolába járó fiatalok gyakran nem férnek fel a buszra, ilyen például a Kossuth Lajos utcán közlekedő 741-es, illetve 744-es járat. Ezek Tárnok irányából érkeznek és mire elérnek a végállomásig 8 megállóból gyűjtik össze az utasokat a településen belül. Érd déli, illetve középső területeiről autóbusszal jellemzően a központot közelítik meg, míg az északi területekről Budapestet. Az autóbuszjáratok több útvonalon és megállón keresztül biztosítanak kapcsolatot, elsősorban az érdi lakóterületek és Budapest különböző részei között. A legfontosabb járatok a 703-as, 704-es, 705-ös, 706-os és 719-es vonal, amelyek Érd különböző részeiről indulnak, és a főváros több pontján, például az Etele téren fejezik be útjukat, ahonnan további tömegközlekedési lehetőségek érhetők el. A buszok menetideje forgalomtól függően változó, csúcsidőben gyakran lassabb a közlekedés a zsúfolt autópályák és főutak miatt. A járatok hétköznapiokon sűrűbben közlekednek, míg hétvégén és ünnepnapokon is ritkábban indulnak. Az Érd–Budapest

közötti buszközlekedés fontos alternatíva a vasút mellett, különösen azok számára, akik a közvetlen autópályás kapcsolatot vagy a Budapest nyugati részein lévő célpontokat részesítik előnyben (Érd helyi közlekedése, 2024).

Az alábbi ábrán keresztül szemlélve észrevehető, hogy a település valóban jól lefedett buszhálózat szempontjából, a település szinte bármely lakott pontjáról 500m-es távolságból elérhetőek a buszmegállók.

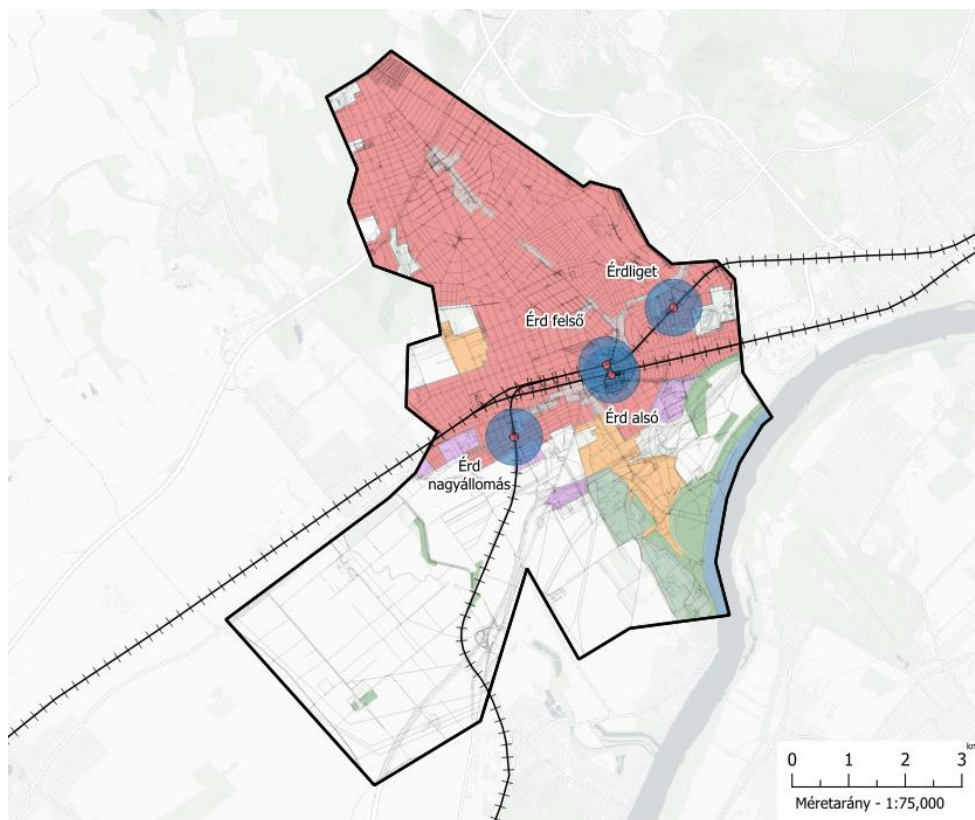


14. ábra Érd buszhálózat lefedettsége 500m-es rágyaloglási bufferrel

9.2 Vasúti kapcsolatok

Az Európai Unió által megvalósított közlekedéspolitika, mely a fenntartható fejlődés elvére helyezi a hangsúlyt, fontos alappillére az utasforgalom áthelyezése a környezetre kevésbé káros közlekedési módokra (Oliwia & Krystian, 2018). A növekvő urbanizációs területek száma és az utak leterheltsége miatt központi szerepbe kerültek a vasutak. Érden a XIX. századtól kezdve folyamatos fókuszban van a vasútvonalak fejlesztései és létesítései.

A településen négy darab vasútállomás található, Érdliget, Érd alsó, Érd felső, valamint Érd nagyállomás (15.ábra). Mivel a városban a lakott területek többsége a vasútállomásoktól távol helyezkedik el, így gyalog ezek megközelítése sokak számára hosszú időt és sok energiát venne igénybe. Megállapítható, hogy Érd vasútvonalainak lefedettsége elsősorban a település középső területein mondható jónak, míg az északi és déli részek elérhetősége jelentősen korlátozott. Ez elsősorban a nagyobb távolságoknak és a vasútvonalak elválasztó hatásának köszönhető, amelyek akadályozzák a közvetlen hozzáférést és megnehezítik a közlekedést ezen városrészek felé.



15. ábra A település vasúthálózata és vasútállomásai

9.2.1 Érd alsó

Az állomás Budapest irányából déli, délnyugati irányba fekszik Érd centrumában. Az állomást a Budapest–Székesfehérvár–Nagykanizsa vasútvonal vonatai szolgálják ki. A reggeli forgalom sokszor problémákat tud okozni ezen a vonalon, ellenben Budapest-Kelenföldre innen a zónázó vonatokkal nagyjából kilenc perc alatt lehet elérni. A leggyakrabban ezen a vonalon járnak a vonatok, csúcsidőben öt-tíz percenként haladhatunk tovább.

9.2.2 Érd felső

Az Érd felső vasútállomás Budapesttól délkeletre, a város központjától mintegy 500 méterre található. Innen vonatok közlekednek Budapest és Dombóvár, valamint Kaposvár irányába. A Budapest irányába közlekedő vonatok jellemzője, hogy több megállóhelyet is érintenek, ami meghosszabbítja a menetidőt a főváros felé, ellenben a Budapesthez közelebb fekvő állomások is elérhetőek. Emellett ezen a vonalon gyakran régebbi típusú, kevésbé modern vonatok közlekednek, ami szintén befolyásolhatja a szolgáltatás minőségét.

9.2.3 Érd nagyállomás

Érd felső után az Érdi elágazásnál egy nagy ív vezet Érd (nagyállomás) és Százhalombatta állomások felé. Ez a szakasz, ami Budapest és Százhalombatta között helyezkedik el, az ingázók fő útvonala. Innen már csak a Dunai finomító, Ercsi és Iváncsa megállóhelyek következnek. Ezek után Pusztaszabolcs jön, ahol a vonal elágazik Dunaújváros-Paks és Székesfehérvár felé.

9.2.4 Érdliget

Ez az állomás egy közbenső megállóhely, mely Érdliget városrészt kapcsolja össze Budapesttel, illetve Diósdal, valamint Érd központjával. A település méretéből kifolyólag indokolt volt ezt a megállóhelyet létesíteni, hiszen a városközpont is, valamint a szomszédos település vasútállomása is távol helyezkedik el innen, így az itt élők számára kifejezetten optimális lehetőséget biztosít a közlekedésre.

A 2010-es években mind a négy állomás átesett rekonstrukción. Az Érd alsó és Érd felső megállóhelyek teljesen átépültek, korszerű, fedett vágányokkal és akadálymentes megközelítésű peronokkal. Jegypénztár és váróterem is rendelkezésre áll. Jelenleg Érd nagyállomás is átépítés alatt áll, jegypénztárat alakítanak ki, és modernizálják az állomás környezetét.

10. Mobilitási csúcsok

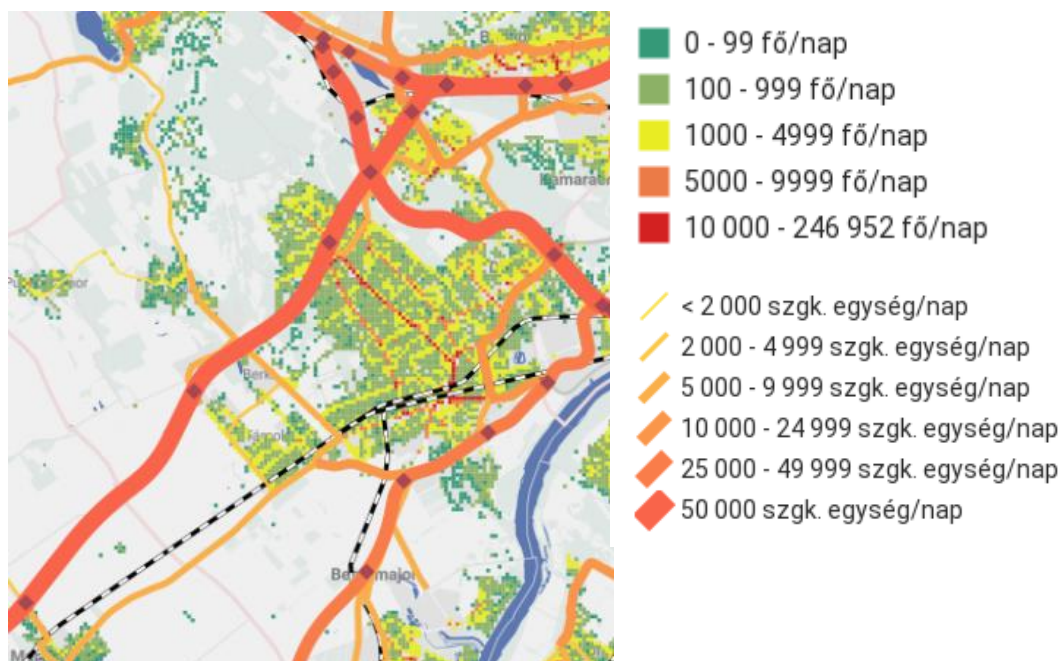
Egy város életében elengedhetetlennek mondható az úthálózat, mely minősége közvetlenül befolyásoló hatással van a település életére, hiszen a település sohasem alszik. Pont ezért fontos, hogy az utak tulajdonságai megfelelőek legyenek a mindennapi forgalom lebonyolítására (Liang , Assaf, & Carlo, 2019). Sajnos Érden sem az utak, sem a járdák fejlettsége, minősége és aktuális állapota nem illeszkedik bele egy megyei jogú város megjelenésébe. Összesen az utak 15%-a aszfaltozott út, 30%- murvás, poros és 55% földút. Az összesen 440 kilométer hosszúságú úthálózatról megállapítható tehát, hogy több, mint a fele nem javasolt személyautó közlekedésre (dr. Gilicze, Dr. Debreczeni, Dr. Tóth , & Dr. Mándoki , 2008).

A buszok mennyisége és gyakorisága illetve ezek összeköttetési kapcsolatai a központokkal és a vasútállomásokkal nem elégíti ki azt a forgalmat, mely igénybe venné a közösségi közlekedést nap mint nap. Ez alapján kirajzolódik, hogy a lakosság többsége az autós közlekedést részesíti előnyben, a teljes lakosságra levetítve szinte minden második ember (489autó/1000fő) rendelkezik saját gépjárművel a 2022-es KSH adatok alapján (6. melléklet). Szintén ezen év adataiból az is kirajzolódik ellenben, hogy ezáltal megnövekedik a közúti közlekedési balesetek, illetve a halálos közúti balesetek száma (TEIR, 2024) (7. melléklet). Érd településénél rosszabb szituációban van Sósút, illetve Törökbálint infrastrukturális szempontból. Ezen településeken még inkább korlátozottak a tömegközlekedési lehetőségek, ezáltal szinte kényszerré válik ezeken a helyeken a gépkocsi fenntartása és napi használata. Ez számít a leggyorsabb és legkényelmesebb megoldásnak, ellenben a parkolás problémája adódik ebből, hogy ez a rengeteg autó mégis merre tud leállni egy város központjában. Érd központja biztosít parkolási lehetőséget az állomásokra, központokba autókval érkezők fogadására, ám az ingázások végett kezd látványossá válni, hogy ez a mennyiség sem kielégítő. Szükséges lehet egy, az ingázóknak dedikált P+R parkoló, melyet el kellene különíteni az érdi lakosok számára mindennapjaikhoz szükséges parkolóktól.

A városon áthaladó, szomszédos településekről érkező embertömeg vagy gépjárművel, vagy vasúttal közlekedik a településen keresztül. Érd északi részén halad át az E71-es autótút, mely az M7-es autópálya és M0-ás autótút irányába továbbítja a forgalmat. Délen az E73-as autótút szintén az M0-ás körgyűrűre, illetve M6-os autópályára mozgatja a tömegeket, habár a reggeli forgalom miatt ez a rész gyakran torlódásokkal szenved (8.melléklet). Sokan viszik gyermekeiket iskolába autótval munkába indulás előtt, ami különösen a belvárosi részeken okoz

forgalmi torlódásokat. Az oktatási intézmények központi elhelyezkedése miatt ezek a szülők ugyanazokat az útvonalakat használják, mint a munkába tartó helyi lakosok, ami csúcsidőszakban jelentős közlekedési terhelést eredményez. A különböző közlekedési célok összekapcsolódása – az iskolába járás és a munkába menetel – a belváros közlekedési csomópontjainál szűk keresztmetszeteket okoz, ami lelassítja a forgalmat és rontja a közlekedés hatékonyságát. A városban található állomásokat gyakran a szomszédos települések lakói is igénybe veszik, mivel a helyi tömegközlekedés nem mindig elég fejlett. Például Sósúton, ahol a tömegközlekedési lehetőségek korlátozottak, a lakosok gyakran autóval érkeznek Érd állomásaira, ahol parkolnak, majd onnan vonattal folytatják utazásukat. Hasonló problémát tapasztalunk a tárnoki irányból is, ahol a vasútállomáson fellelhető parkolóhelyek száma szűkös. Az állomások körüli parkolási problémák és a szomszédos települések közlekedési helyzete összességében hozzájárulnak a forgalmi terhelés növekedéséhez. Érd nagyállomásánál 28 parkolóhely, Érd felsőnél 90, Érd alsónál pedig 520 parkoló található. Ez a mennyiség jól látható, hogy az itt élők igényeit sem feltétlenül tudják fedezni, nemhogy a szomszédos településekről érkező forgalmat (Érdmost, 2023).

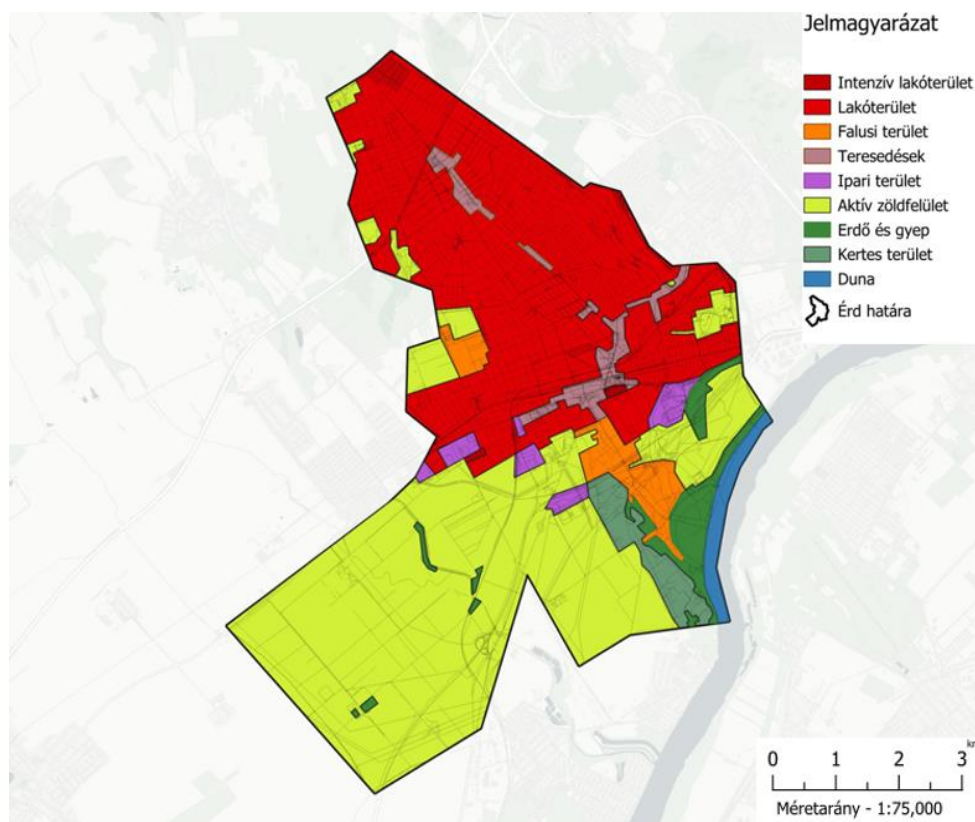
Azáltal, hogy az autós forgalom jelentős a munkába járás végett, komoly forgalmi torlódások alakulnak ki a településen. A legjelentősebb torlódások a Budai úton, a Diósi úton, illetve a Széchényi tér melletti Bethlen Gábor utcánál jelennek meg, a Riminyáki út, illetve a Lőcsei utca az M7-es autópályába torkollás végett zsúfol.



16. ábra A településen fellelhető napi forgalom
Forrás: Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer

11. Érd területhasználata

A területhasználat egy, az országos településrendezési és építési követelményekről szóló kormányrendelet alapján definiálásra került csoportokból áll. Érd középső és északi része rendszerint városiasodó és kertvárosias területekből épül fel. Természetesen megjelennek ipariasodó területi besorolás alá tartozó helyszínek, rendszerint bevásárlóközpontok formájában, de ezekből is egy nagy szelet a település határvidékére szorult, jellemzően Érd keleti oldalán meghúzódva. A település nyugati-délnyugati területei természetközelibb, beépítésre nem szánt területekből épülnek fel. Itt többnyire nagy kiterjedésű zöldfelületek, szántók, legelők, vízfelületek és erdős területek is fellelhetők. A beépített területek csekély parkosítással, zöldfelületi elemekkel vannak csak ellátva. Ezen beépített és nem beépített (természetes vagy természetközeli) elemek a településrendezés eszközei révén változhatnak. Ezek az eszközök a településszerkezeti terv, a szabályozási tervek, a településfejlesztési koncepció, illetve a helyi építési szabályzat. Mindezen eszközök teszik lehetővé egy település számára, hogy az adott besorolás alá tartozó területek változhassanak.



17. ábra Érd területhasználati térképe

12. Zöldfelületek fontossága települési léptékben

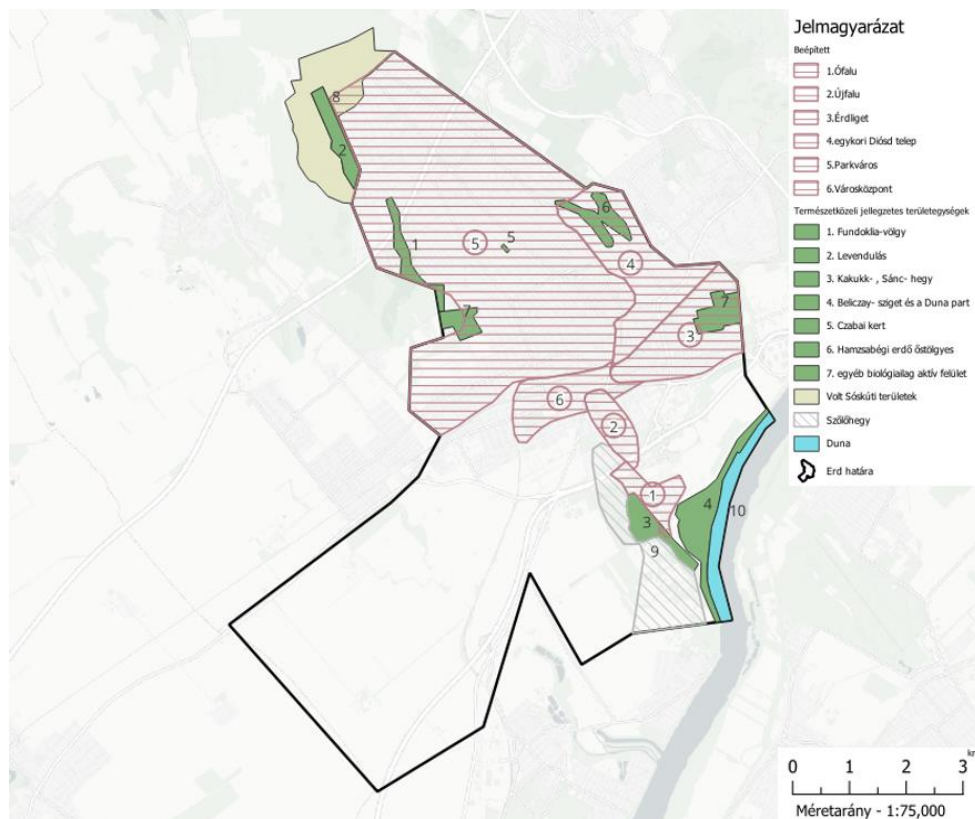
A városi zöldfelületek, mint parkok, kertek, erdősávok és egyéb természetközeli területek, alapvető szerepet játszanak a települések életében. A városok növekvő urbanizációja és a klímaváltozás miatt egyre nagyobb szükség van a fenntartható várostervezésre, amelyben a zöldfelületek központi helyet foglalnak el. Ezen területek nemcsak esztétikai értékkel bírnak, hanem számos ökológiai és társadalmi funkciót is ellátnak (Kshama, Pramod, S.K., & K.P., 2012). Ebben a fejezetben bemutatom a zöldfelületek jelentőségét, különös tekintettel a település szintjén betöltött szerepükre.

A városi zöldfelületek ökológiai szerepe kiemelkedő. A növényzet hozzájárul a levegő minőségének javításához, csökkentve a levegőben lévő szennyező anyagokat és elősegítve az oxigéntermelést (Yuguo , Weiqi, Weifeng, & Lijian, 2015). A zöldfelületek a hőmérséklet mérséklésében is kulcsfontosságúak, különösen a nyári időszakban, amikor az ún. városi hősziget-hatás jelentős problémát okozhat. Ez a jelenség azt jelenti, hogy az épített környezet tulajdonságaiból kifolyólag a mesterségesen épített utak, épületek felülete, mint például az aszfalt vagy beton a nappali hőmérséklet nagyrészt elnyelik, de csak lassan képesek azt leadni. Ezáltal tartósan, jóval magasabb hőmérsékletet mérhetünk ezen elemek környezetében. A növényzet párologtatása és árnyékolása csökkenti a levegő hőmérsékletét, ezáltal enyhítve a klímaváltozás hatásait a városi területeken (Baranyai & Csapó, 2011). A növényeknek az esővíz kezelésében is fontos szerepük van: a zöldterületek felszívják és tárolják a csapadékot, ezzel mérsékelve a városokban tapasztalható vízelvezetési problémákat és áradásokat. A biodiverzitás növelésében is jelentős részt vállalnak, hiszen élőhelyet biztosítanak számos növény- és állatfaj számára, amelyek máskülönben kiszorulnának a városi környezetből. A növények képesek határoló elemként működni, ezért gyakran forgalmas utak mellé helyezik el őket, melyek mellett gyalogos forgalom zajlik, hiszen kiterjedésük végett fel tudják fogni a közvetlen zajhatások egy részét, ezzel kiszűrve azok káros hatásait.

Ezek alapján megállapítható, hogy a zöldfelületek rendszerének óriási szerepe van egy település működésében és fejlődésében. Az elemek tagolódása, elhelyezkedése és azok fenntartása, fenntarthatósága elengedhetetlen és pontos tervezést igénylő feladat. Ezen elemek megjelenése és kiterjedése változó lehet, de jellemzően szigetszerűen, gyűrűsen, sávosan vagy ezek kombinációjaként szerepelnek a városi szövetben.

12.1 Érd zöldfelületi vizsgálata

A város területén több országos és helyi védettségű természetvédelmi terület található, ilyenek például a Kakukkhegy, a Fundoklia-völgy, a Czabai-kert vagy a Berza kert. Ezeket, illetve a többi zöldfelületet egy, a városvezetés által szervezett közvélemény-kutatás nyomán a lakosság értékesnek találta, kifejezetten a Kutyavári parkot, a Fundoklia-völgyet, illetve a Duna partot (Ölvedi, 2024).



18. ábra A település zöldfelületi rendszere, illetve beépített kerületek lehatárolása

A Magyar Tájépítészek Szövetsége által megfogalmazott értelemben a zöldfelület minden olyan terület, melyet növényzet borít, és csoportosításuk biológiailag aktív (zöldfelületek/vízfelületek) illetve inaktív (beépített/burkolt) felületekből tevődik össze. Ezen területek fejlesztése elengedhetetlen minden város életében, hiszen nem csak a település összképére van hatással, hanem az emberek mindennapjaira is. Ófaluban és Parkvárosban olyan kisebb teresedések lelhetők fel túlnyomórészt, melyek egy-egy utca találkozásánál alakulnak ki. Ezek jó alapot biztosítanak a zöldfelület fejlesztésekhez, hiszen ezek a kisebb zöldfelületek elősegítik a biodiverzitást és növelik a környék élhetőségét.

A Dunapart nagyobb tömegek számára elérhetővé tétele, valamint kiépítettségi szintjének növelése szintén fellendítené az aktívan használt zöldfelületek számát a településen. Mivel a város lakóövezeteinek nagy része kertvárosi jellegű, ezért a közcélú zöldfelületek aránytalan elosztottsága nem szembetűnő. Ezek a területek alapvetően alacsony beépítettségűek, szélesebb telkekkel és nagyobb arányú zöldfelületekkel rendelkeznek, amelyek hozzájárulnak a lakók életminőségének javításához. A kertvárosokban található magánkertek, utcai fasorok és zöldsávok nemcsak esztétikai értékkel bírnak, hanem fontos ökológiai funkciókat is betöltenek. Érden különösen Parkváros és Ófalu kertvárosi részei emelhetők ki, ahol a zöldfelületek fenntartása és fejlesztése hozzájárul a város ökológiai egyensúlyának megőrzéséhez, miközben a lakosság rekreációs igényeit is kielégítik (Balsay, 2004).

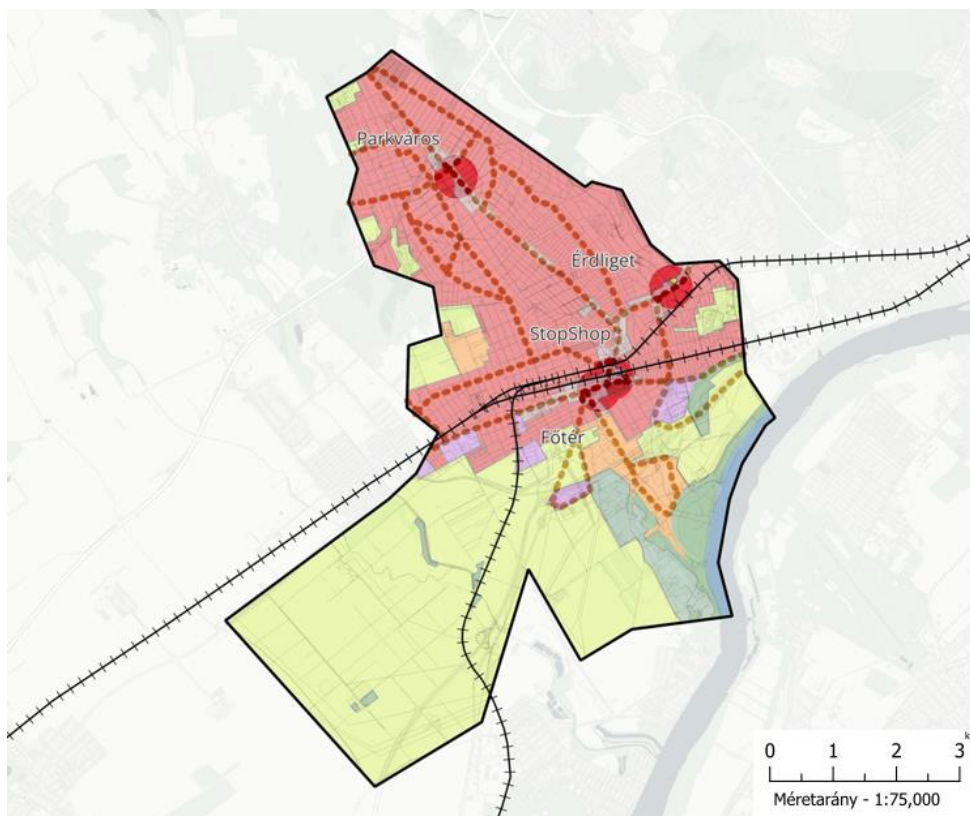
Miután egy átfogó képet kaptunk Érd helyzetéről, szerepéről, és regionális helyzetéből eredő nehézségeiről, aktuálissá vált a szakdolgozatom folytatásaként a település központjainak helyzetével történő foglalkozás. Hogy milyen szerepe van egy térnek, egy központnak a városok életében, miként alakulnak ezek az egységek és hogyan lehet rajtuk változtatni annak érdekében, hogy egy még élhetőbb, vonzóbb települést tudjunk létrehozni, ezekről szeretnék a következő fejezetekben részletesebben beszámolni.

13. Több központú városok

A város egy olyan településtípus, mely meghatározott jogállással rendelkezik a törvények és szabályozások szerint. Jelentős gazdasági, kulturális, ipari és kereskedelmi szereppel bír. Többnyire nagy népsűrűséggel rendelkező területek, jellemzően fejlett szolgáltatási és infrastrukturális lehetőségekkel (Sárfalvi-Tóth). A kilencvenes évek elejétől fogva szembetűnő átalakulások zajlottak le a poszt-szocialista országok városaiban, így Érden is. A posztmodern társadalom viszonyainak alakulása megváltoztatta a városok képét. A településen fellelhető a zsúfolt utcák, impulzív terjeszkedések mind hatással voltak a mai arculatára a városnak, mint azt láthattuk az 5. fejezetben. (Dr. Izsák , 2023).

Elmondható, hogy sok település életében egyetlen központi szerepben elhelyezkedő, sok funkcióval határolt terület alkotja a centrumot. Egy város központja számos olyan funkciót tölt be, mely az ott élők számára a mindennapok szoros részét alkotja, frekventált látogatott területté téve ezáltal azt.

Ellenben sok olyan település nőtte ki magát az évek alatt, melyeknek egyetlen központját nagyon nehéz vagy szinte lehetetlen meghatározni. Ezeket a típusokat nevezzük többközpontú településeknek, melyek rendelkeznek egy tényleges városközponttal, valamint több különböző alközponttal, melyeket szubcentrumoknak neveznek. Jellemzően ez a típus a nagy kiterjedés vagy a diverz funkciók megosztott elhelyezkedése miatt a magas lélekszámmal rendelkező területek karakterjegye, így rendszerint nagyvárosokra vagy központi szerepben elhelyezkedő településekre jellemző, de feltűnhet olyan helyeken is, melyeket erőteljesen szétválasztanak az adott településen fellelhető peremek. Érd szempontjából is erről a központ típusról beszélhetünk, hiszen itt is több különböző központi szerepben elhelyezkedő terület lelhető fel. Ezen területek jellemzően az ingázók kiemelt vonzáskörzetét képezik, de sok esetben a lakóépületek körbenövik ezen teresedéseket, így egy új képet alkotva város hálójában (Aguilera & Mignot, 2004). Az alközpont elsődleges célja, hogy a lakosság számára alapvető szolgáltatásokat nyújtson, minimalizálva az utazási igényt a valódi városközpont felé. Az alközpontok rendszerint szolgáltatás funkciók környezetében alakulnak ki, ez Érd esetében sincsen másképp. A településen 3 szubcentrum található, valamint egy, ugyan funkciójában valódi főtér, mégis megközelíthetőségi és összetételi szempontból kieső teresedés.



19. ábra Érd központja és szubcentrumainak elhelyezkedése

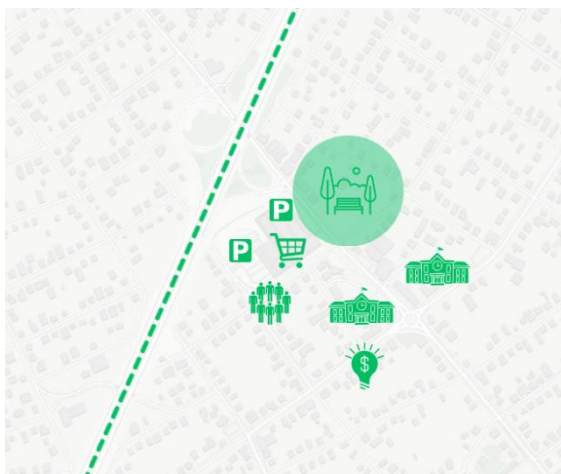
Szakedolgozatom folytatásaként ezen szubcentrumok és a főtér vizsgálatára szeretném fordítani a figyelmet. A terek elemzését északról déli irányba haladva szeretném bemutatni részletesen kitérve a teresedés fajtájára, annak kialakulásának okaira és jelenlegi szerepére.

13.1 Parkvárosi terület

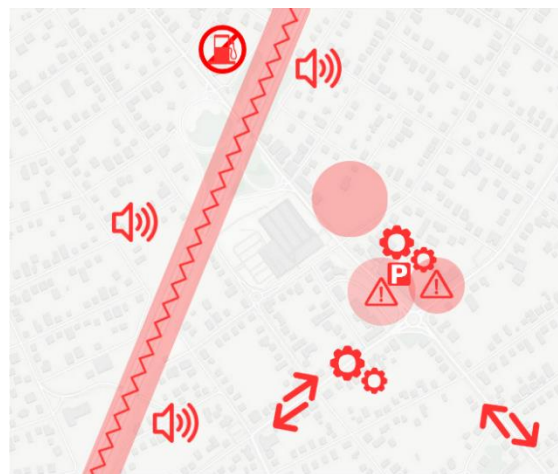
Érd északi területén elhelyezkedő Parkváros terület (9.melléklet) van a legnagyobb mértékben izolálva a települési városmagtól. Ennek következtében az itt élők számára szükségessé vált egy alközpont kialakulása, mely lehetővé teszi a lakosok számára a mindennapi szükségleteik helyben történő kielégítését, anélkül, hogy nagyobb távolságokat kellene megtenniük, ezzel elősegítve a közösségi élet fejlődését.

Az itt 2017 tavaszán megépült Interspar hipermarket alapozta meg ennek az alközpontnak a létrejöttét, mivel komoly vonzerőt jelentett a környéken élő lakosság számára, egyben ösztönzőleg hatott a különböző szolgáltatások megtelepedésére is. Ez a bevásárlóközpont nem csak vásárlási lehetőséget nyújt, hanem bővítette a közlekedési infrastruktúrát (parkolóhelyek kialakítása) és több olyan funkció is szerepet kapott benne, mely korábban a településrészes kisebb területein volt csak fellelhető. A bevásárlóközponttal szemben elhelyezkedő terület alkalmas egy parkosításra, valódi városközpont kialakítására, illetve az ehhez szükséges

funkciók megtelepedésére is, amennyiben valamennyi, jelenleg ott fellelhető funkció átcsoportosulásra kerülne. Az út ezen oldalán, a jelenlegi profil szerint szolgáltatások találhatóak. Amennyiben ezt felváltaná egy valódi teresedés, egy kifejezetten értékes területről beszélhetnénk. A közelben megtalálható Parkvárosi Közösségi Ház különböző közösségépítő programokat kínál az erre érdeklődők számára. A területen több iskola, illetve óvoda is fellelhető és rendelkezik saját templommal és sportpályával is. A városrész egyetlen, de minden bizonnyal legnagyobb konfliktusát a forgalom. Az M7-es út, mely a bevásárlóközpont mellett húzódik meg rendszerint zsúfolt, forgalmas és zajos. Az autópálya megjelenése szegmentáló hatást kelt a településen, szinte teljesen leszakítva az út túloldalát Parkváros központjától. A forgalmas Iparos utca, mely a Bajcsy-Zsilinszky útból nyílik konfliktusos terület, hiszen ez az út tereli fel a forgalmat az M7-es autópályára. Ezáltal meglehetősen forgalmas útszakaszról beszélhetünk, ami nem ideális azt figyelembe véve, hogy az út két oldalán oktatási intézmények lelhetőek fel (iskola és óvoda egyaránt). A Sós-kúti út déli oldalán ismételtén visszaköszönnek a kereskedelmi funkciók. Ezt a területet lehetne optimálisabban felhasználni úgy, hogy az itt élők mindennapjaihoz szükséges funkciók jelenjenek meg, mint például egészségügyi szolgáltatás vagy kormányablak. A templom mellett megtalálható volt posta épülete, mely a bevásárló központba való áttelepülése után kihasználatlanul áll, lehetne parkolóként hasznosítani, ezzel könnyítve az iskolába érkező szülők parkolási helyzetét.



20. ábra Parkváros értéktérképe



21. ábra Parkváros problémátérképe

13.2 Érdligeti terület

Ez a terület Érd keleti oldalán helyezkedik el, Diósd közeli szomszédságában. Megközelíthetőségi szempontból kedvező helyen található, mivel az érdligeti állomás közelsége révén könnyen elérhető mind busszal, mind gyalogosan, illetve autóval, valamint innen könnyedén megközelíthető Budapest, Érd, valamint Diósd városközpontja. Városi mobilitási szempontból alközpont, a település ezen részén élők számára szolgál mind tömegközlekedési, mind gyülekezőpontként. A terület nem fejlődött gazdasági és kereskedelmi központtá, jellemzően a cukrászdákat látogatják a település többi részéről, illetve az itt fellelhető parkot (10. melléklet).

13.2.1 Érdligeti park

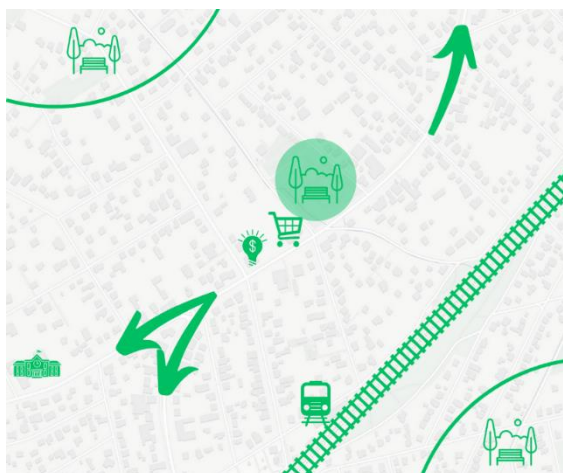
Az 13000 m², azaz 0,13 hektáros park a vasútállomástól nem messze helyezkedik el. A területet sok tényező teszi látványos és izgalmas látogatási célponttá, ilyenek többek között az elhelyezkedése, környezete, helyi jelentősége és felszereltsége. A területen játszótér működik, ezért a kisebb korosztály számára is élményt nyújt, továbbá korábban egy fürdő állt a területen a tó helyén, így az idősebb korosztály emlékeiben is fontos helyet foglal el. Az akkori strand 1934-1984 között működött (az érdi öt strand közül leghosszabb ideig), melyet 1940-ben modernizáltak. 2003-ban nyerte el jelenlegi formáját a vízfelület, majd idővel parkosult környezete. Vízarchitektúrákat figyelembe véve egy 800 m²-nyi területet felölelő tóról beszélhetünk, melynek központi eleme még a strand idejéből maradt meg, a mélymedence helyét vette át. A tó egy részét befedte a nádas, a vízben halak élnek, a vízforgatásról lett gondoskodva. A területen található egy emlékfa (Liliodendron Tulipifera) melyet az Érd és Térsége Vízközmű Kft., valamint az Érdi Megyei Jogú Város Önkormányzata helyezett ki az itt korábban álló strand 25. évfordulója emlékére 2018-ban.

Az Érdligeti park átépítésének fő célja Érd zöldfelületeinek növelése volt, továbbá a gyerekek számára egy élhető, vonzó lehetőséget szeretett volna létrehozni a városvezetés. A parkot és környezetét úgy alakították ki, hogy gépjárművel is könnyedén megközelíthető és az autót biztonságban a parktól nem messze el lehet helyezni. A park, mint zöldterület helyi védelem alatt áll, emiatt bármilyen átalakításhoz a Városfejlesztési Bizottság, Városgazda szava döntő súlyú. A park lényegében egy rekreációs opció, központi teresedésnek tekinthető. Az itt álló helyi étterem, jelenleg épülő supermarket, a park mögött elhelyezkedő kemping, valamint a város központjának közelsége, vasútállomás egyszerű megközelíthetősége és jó tömegközlekedési adottságaiból, továbbá a településen fellelhető több iskola közelségéből adódik, hogy egy forgalmas, gyakran látogatott teresedésről beszélhetünk. A park nem csak

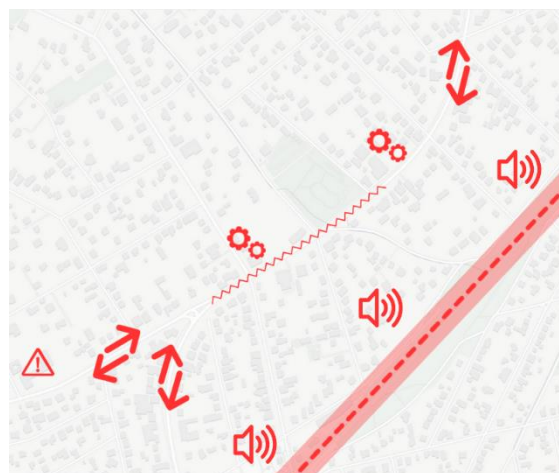
áthaladásra ad lehetőséget, hanem a területen hosszabb időtöltésre is a gondosan kihelyezett ülőalkalmatosságok révén. A parkot körbe kerékpárút határolja, a területen belül kerékpártároló is található.

Az érldligeti parkot egy-egy nagyobb összefüggő gyepfelület jellemzi, lényegében az mondható el, hogy három részen van nagyobb füves terület, ezekből kettő a gyerekek vagy parkot látogatók számára rekreációs, sportolási célból és egy terület, amely inkább csak díszként jelenik meg. Az állapotukról elmondható, hogy sok pitypang és más gyomnövény gyűlt fel, de a fenntartó nehézségekbe ütközik, mivel nem egy estére zárható parkról beszélhetünk, nincs körbekerítve így a permetezést nem vállalják be, fűnyírással ellenben nehezen fenntartható. A tó környékén, illetve a park bejáratainál kiemelt egy- és kétnyári ágyásokat telepítenek, ezek jó hangulatot adnak, kellemes kapcsolatot alakítanak ki a padok közötti üres tereken. A park nyugati részén folyik el egy patak, melynek vize korábban meg lett szűrve és be lett vezetve a fürdő vizébe. Napjainkra már csak a park mellett halad el egy nyitott mederben, ami fölött egy fahíd vezet át a park előtt. A fenntartó szeretné megőrizni a park közepén található üres zöldfelületet rekreációs célból. A korábbi funkciójához képest a park látogatottsága csökkent, átrendeződött. A korábbi rendezvényközpontot és strandot felváltotta egy zölddebb terület, teret nyitva a fiatalabb korosztály számára is. A felújításokat követően a park állapota javult, focipálya kapott helyet, illetve több fa és cserje talált otthonra. A park mai állapota jól átgondolt, megtervezett. A gyerekek igényeit a játszótér lefedi, illetve a sövénnnyel körbe ölelt nyitott terület is alkalmas erre. Az idősebb korosztály számára a park szépsége nyújthat kikapcsolódási lehetőséget. Pontos látogatói adat sajnos nem áll rendelkezésre, de feltehetőleg napi 200-300 fő látogatja ezt a népszerű parkot.

Korábban működött a területen egy élelmiszerbolt, de annak 2006-os bezárása után az itt élők kénytelenek voltak vagy Diósdra, vagy Érd központjába látogatni, hogy a bevásárlást elvégezzék. A terület központi helyzetét növelni fogja a jelenleg nyitás előtt álló Lidl diszkontáruház, mely ismét visszahozza a bevásárlási lehetőségeket a helyiek számára. Sajnos egy központi térről nem beszélhetünk a területen, ellenben rendelkezik megfelelő zöldfelülettel, melyek Érd életében fontos szerepet foglalnak el. A területtől nem messze található az egykori kutyavár romja, annak parkja. Az egyetlen fő problémának a Balatoni útról, illetve a vasúttól beszűrődő zavaró hanghatásokat tekinthetjük.



22. ábra Erdliiget értéktérképe



23. ábra Erdliiget problématerképe

13.3 Újvárosi terület

Ez a terület a legnagyobb kiterjedéssel bír az összes többihez képest. Ennek az az oka, hogy itt lényegében kettő, központi helyzetben szereplő teresedésről beszélhetünk, melyet a helyi önkormányzat egy fókuszterületként kezel. Ettől eltekintve a szakdolgozat ezen fejezetében én szeretném különválasztani őket, mivel két, egymástól jól elkülöníthető területről beszélhetünk mind funkciójukban, mind megjelenésükben.

13.3.1 A jelenlegi városközpont

A város központjában található a jelenlegi főterként funkcionáló terület, így ez a tér rendkívül fontos a városi élet szempontjából (11. melléklet). A főter körül több fontos funkció helyezkedik el, ide sorolva a bevezetésnél említett vasútvonalak megállóhelyeit, a buszmegállókat, illetve a korábbi városmag megmaradt fontos úthálózati elemeit is, mely összeköti Ófalut és Újfalut. A tér tömegközlekedési eszközökkel, kerékpárral és természetesen az autós forgalom számára is könnyedén megközelíthető. Több oldalról is fontos intézmények által van határolva, ide sorolva a Szepes Gyula Művelődési házat, a Magyar Földrajzi Múzeum kertjét, az érdi önkormányzat épületét, illetve a Polgárok háza is itt helyezkedik el. A többi épület, mely határolja eme teret többnyire szolgáltató funkciót lát el, ilyen például a téren fellelhető kávézó, illetve a tér északi oldalán fellelhető üzletsor is. A tér alaprajzából jól látható, hogy egy hosszan elnyúló területen fekszik, egy kisebb kiterjedéssel az északi oldalon. Ezáltal könnyen elkülöníthetőek a részei, melyből összesen három van, ellenben ez nem szabad, hogy nagyon megtévesszen minket, hiszen funkció szerint ez a szám csupán kettő. A két hosszanti nyúlványa a területnek ugyanis „sétálóút”, míg az északi kiterjedés valóban egy teresedés. A

három rész mind más és más funkcióért felelős. A nyugati sétálóút jellegzetessége a sokak által kedvelt hullámos installáció, a gyerekek örömmel szaladgálnak rajta, míg a mögötte található zöldfelület sok piknikező ember számára nyújt kikapcsolódást. A keleti út lényegében már csak a térről történő tömegek elosztatására szolgál, itt kapott helyet egy szabadtéri kondipark, több ülőalkalmatosság és parkoló. A középső része a térnek több fő elemet tartalmaz, ez az a hely, ahol a rendezvények túlnyomó többsége helyet kap a település élete szempontjából. Dinamikusan változó térnek tekinthetjük, hiszen évszakoktól, eseményektől függően más a megjelenése és a használata.

Helyet kapott itt egy talajba épített „szökőkút”, mely szabadon bejárható az ide látogatók által. Nyáron sokan szokták önmaguk lehűtésére, szórakozásra használni. Ezek mellett vizuálisan izgalmas, elhatárolja a sétálórészt a teresedéstől. Tulajdon-jogilag elmondható, hogy a tér ugyan közterület, a körülötte lévő elemek, épületek egyike sem tartozik közterületi ingatlan besorolásba.

A déli oldalon ugyan térfal nincs, de az ott kezdődő utca lényegében végeláthatatlan. A tér belülről ennek ellenére határozottan nyitottnak érződik, ami valószínűleg a nagy kiterjedésének köszönhető. A napfény szabadon beáramlik, mivel az itt elhelyezkedő épületek nem vetnek nagy árnyékot, így ezek jelenléte nem zavarja a pihenni vágyókat.

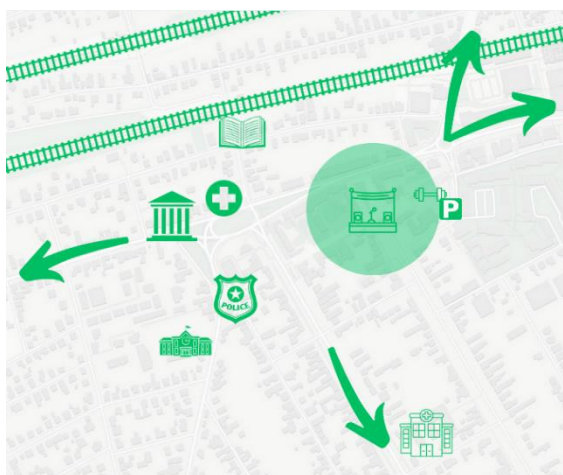
Az emberek áramlásának jellemző irányát sok dolog befolyásolja, rendszerint a térhez érkezés helye, a tovább haladás iránya és a terület elhelyezkedése és a tér környezetében megjelenő funkciók is. Mindezek ellenére a többszöri kint tartózkodásom során arra lettem figyelmes, hogy a nyugat-keleti áthaladások voltak a leggyakoribbak, legjellemzőbbek. A keleti oldal irányába azért haladhat az emberek többsége, mivel arra egy üzletsor nyílik, abba az irányba található a tömegközlekedési eszközök csomópontja, valamint azon az oldalon lelhető fel kifejezetten a teret és környezetét látogatók számára parkoló. A déli oldalon a művelődési ház, nyugatra pedig orvosi rendelő, a Dr. Romics László Egészségügyi Intézmény, valamint sokak kedvenc péksége található. Nyugati irányban autók által aktív forgalomnak kitett terület található, illetve az Ófaluba vezető út, mely kapcsolatot biztosít a régi város területével. Rendszerint a térre érkezők nyugatról, valamint déli irányból közelítik meg a teret, majd áthaladnak rajta tovább a Stop Shop területe irányába, illetve a vasútállomások felé.

A tér központjának az északi, teresedett területet tekinthetjük. Itt összpontosul a két sétálóutcán áthaladó embertömeg, itt nyílnak meg annyira a térfalak, hogy valóban térnek érezzék az emberek, illetve lényegében itt van egyedül hely arra, hogy események, programok

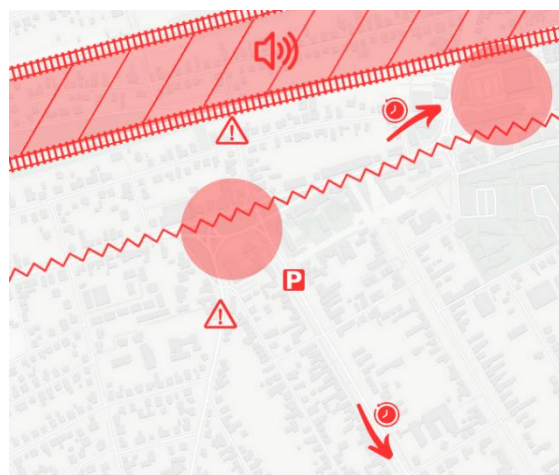
szerveződjének. Az önkormányzat gyakran szervez szabadtéri programokat vagy hívnak fellépőket. Továbbá található itt egy harangjáték, mely szólamaival kellemes háttérzajt tud nyújtani. A tizenkét harang 18 dallamot játszik.

Véleményem szerint az itt található zöldfelületek nagyon jó minőségben, állapotban vannak, ami elengedhetetlen, hiszen a teret látogatók közül sokan ezeket a helyeket priorizálják. Épített elemekből kiemelni a kondiparkot lehet, a harangjátékot, a vízarchitektúrát, valamint a pagodát a főtéren. Kihasznátltság szempontjából én úgy láttam a látogatásaim során, hogy előszeretettel veszik igénybe ezeket az elemeket az emberek. Az egyényári és évelő növények többnyire beton virágtartókban vannak kihelyezve. A faállomány tekintetében a park kiemelkedő helyzetben van, az itt található Tília, Pinus, Platan fajok megfelelő nagyságúak, lombjukkal nagy területre képesek mélyárnyékot adni. Fellelhetőek továbbá sövények a tér területén, de sajnos nem jelentős mértékben, hiszen a térfal hatását az épületek biztosítják.

A tér az önkormányzat tulajdonában van, amit rendszeresen karban tartanak, hogy mindenki számára kellemes tartózkodást biztosítson. A fűnyírás rendszeresen, tíznaponta történik, a szemétszedés pedig naponta többször zajlik, három munkatárs segítségével, hogy a terület mindig tiszta és rendezett legyen. A fenntartási feladatok mind a városgazda feladatkörébe tartoznak, nincsenek külső beavatkozások. Gyakori az öntözőfejek cseréje, hiszen nem zárt a tér és gyakran tönkre szokták tenni a szórófejeket sajnálatos módon. A Főtér az egyetlen olyan teresedés Érden, mely nem egy bevásárlóközpont körül alakult ki vagy nem épült mellé ilyen funkció. Elhelyezkedését tekintve mégis kissé kiesőnek érződik, a települést meglátogatók nem gyakran jutnak el a Főtérrre. A funkciók, amik megjelennek a területén fontosak, de mégis inkább érződik egy átvezető sétálóútnak mint egy valódi központnak.



24. ábra Jelenlegi főtér értéktérképe



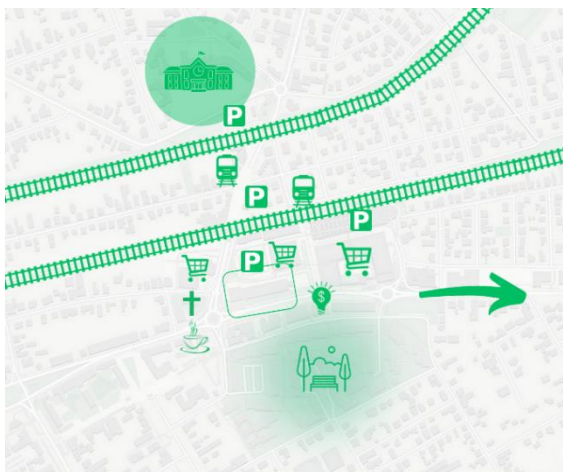
25. ábra Jelenlegi főtér problématerképe

13.3.2 A Stop Shop területe

Érd alsó vasútállomás tekinthető Érd centrumának, itt a legnagyobb az embertömegek áramlása, akik tömegközlekedéssel vagy gépjárművel közelítik meg a települést jellemzően ide érkeznek, de mégsem ez a terület vált a kiterjesztett térrendszerrel ellátott központtá település szinten. Ennek oka abban rejli, hogy Érd életében megfigyelhető, hogy a teresedések mindig bevásárlóközponttal vannak szoros kapcsolatban, ellenben itt annyi funkció összpontosul, hogy lényegében jelenleg nincs hely egy valódi, megállásra is alkalmas tér kialakulásának annak ellenére, hogy a vásárlásra kijelölt helyek száma végeláthatatlan a területen.

A bevásárló park, háromszintes parkoló, az autóbusz-állomás, vasútállomás, illetve a régi buszpályaudvar épületébe beköltözött kiskereskedelmi egységek és a Lidl diszkontáruházzal képezik ennek a területnek a fő arculatát (12. melléklet). Továbbá meghatározó elemnek tekinthető az üzletsor is a Budai út szemközti oldalán. A vasútállomás, buszpályaudvar és parkolásra kijelölt terület egy helyre összpontosul, így az emberek áramlásának az iránya egyöntetű. Különböző közlekedési eszközökkel ide érkező emberek elintézik a mindennapi ügyeiket és továbbhaladnak. Sem a térhasználat sem a funkciók nem ösztönzőek arra, hogy időt is töltsenek az emberek a területen az ügyintézésről eltekintve. Minden olyan funkció megtalálható itt, ami egy város főterén jellemző és mivel a jelenlegi főtér több, mint 500 m-es távolságra helyezkedik el ettől a vasútállomástól, (nem beszélve a távolabbi Érd felső megállóról) így annak megközelítése meglehetősen időigényesebb, nem indokolt. A különböző funkciók a Stop Shopban, illetve a mellette található út túloldalán összpontosulnak, így az embereknek nincs indíttatása a szomszédos teret látogatni, hiszen itt szinte minden funkció megtalálható, ami a jelenlegi főtér területén.

Kifejezett térről jelenleg nem beszélhetünk itt, hiszen a sétálóutat és parkolási lehetőségeke leszámítva nincsen egy olyan közösségi hely, amely a helyi lakosok vagy látogatók számára különösebb vonzerővel bírna. A terület sokkal érzékelhető inkább egy a perifériáról behúzódtott bevásárlóközeggnek. Jellemzően ezen területek a városok szélén, a lakóterületektől távolabb helyezkednek el, itt ellenben ezen funkcióra épült ki a terület, és az emberek pontosan ezért veszik igénybe.



26. ábra Stop Shop értéktérképe



27. ábra Stop Shop problématérképe

14. Javaslatok

A település összképét nézve, mint az a történeti áttekintésnél is kirajzolódott, nem volt ideje a városnak megfelelően terjeszkednie, oly módon, hogy a különböző funkcióval ellátott területek megfelelően, hierarchikusan rendeződjenek be. Továbbá a település mérete is nyomós ok arra, hogy miért lett ilyen Érd összetétele. Mint azt láthatjuk, a teresedései leggyakrabban kereskedelmi területek körül összpontosulnak. Az átjárhatatlan méretű és összetételű városnak kisebb alközpontokat kellett kialakítania annak érdekében, hogy a 11 részre tagolódott város minden „kerülete” megfelelően ellátottá váljon. Hiányzik sok esetben a zöldfelületek rendszere, valamint a természetközelség a város életéből.

Érd központjait vizsgálva látszódott, hogy lehetetlen egyetlen központot kialakítani a városban anélkül, hogy egy-egy terület el ne szeparálódjon teljes mértékben attól. A jelenlegi városmag a vasútállomások köré telepedett és a nem megfelelő tervezés végett elengedhetlenné vált, hogy több kisebb szubcentrum alakuljon ki. Érd nagy távolságainak legyőzésére érdemes lehet az infrastruktúra fejlesztésére, az úthálózat és forgalomirányító eszközök újítására nagyobb hangsúlyt fektetni. A buszok zökkenőmentes haladása érdekében buszsávok létesítése lehet esedékes, vagy a reggeli csúcsforgalom elkerülése érdekében egy kerülőút beiktatása.

A kerékpáros közlekedés nincs teljesen kiforrv a településen, igaz Érd mérete mellett a szintkülönbség is komoly kihívásokat jelent ezesetben. Úgy vélem, hogy több kerékpárút kialakításával és kerékpártárolók létesítésével az alközpontok közötti távolságok könnyebben megtehetővé válnának, esetleg kevesebben használnának személygépjárművet közlekedésre

így oldódna a forgalmi torlódások. (13. melléklet) A településen az ingázók miatt központi fókuszba került a parkolás és annak nehézségei. Érdemes lehet a parkolók számának növelése, esetlegesen egy az érdeklődők vagy ingázók számára szánt specifikus P+R területek kijelölésére.

Parkváros esetében indokolt a bevásárló központtal szemben elhelyezkedő terület zöldítése, a területen zöldfelület és valódi tér kialakítása. A volt posta épületének helyét parkolásra kijelölt területként lehetne hasznosítani, így megkönnyítve az iskolákat, óvodákat, illetve templomot látogatók számára a közlekedést. Figyelmet felhívó táblákkal lehetne gondoskodni a gyermekek biztonságáról a forgalmas út mellett, esetleg szigorúbb sebességkorlátozási eszközökkel.

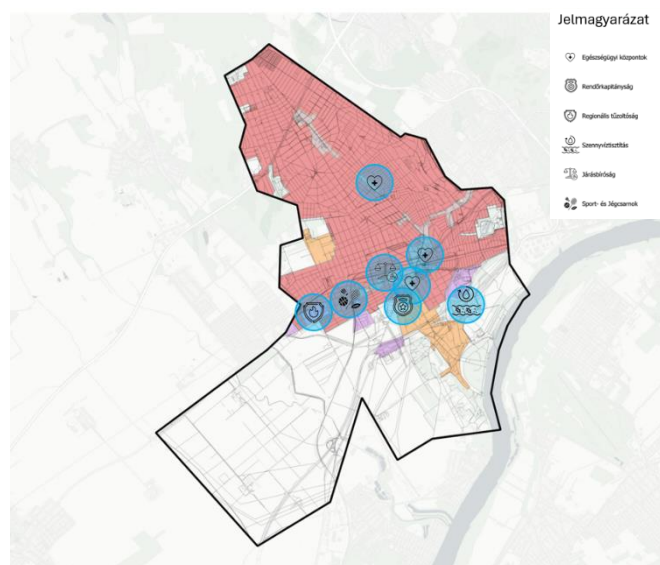
Érdliget számára a jelenleg folyó beruházások meglehetősen fel fogják lendíteni előreláthatólag a terület látogatottságát. Itt érdemes lenne az út mentén zöldítést végrehajtani, ezáltal csökkentve a terület zajszennyezettségének mértékét és növelve a zöldfelületek mértékét. Továbbá a jelenleg átadásra váró áruház vizuálisan negatív hatással lehet az Érdligeti park mindennapjaira. Habár valódi teresedés, illetve szabadtéri programok rendezésére ezen a területen nincs lehetőség, mégis sok családot és iskolás csoportot mozgat meg a park jelenléte.

A jelenlegi főtér vizsgálata után megállapítható, hogy ilyen jellegében és funkciójában is tér egész Érden csak itt lelhető fel jelenleg. Bár elhelyezkedését tekintve nem a legideálisabb helyen található, mégis meghatározó szerepet tölt be a város életében, mint központi találkozóhely, közösségi és kapcsolódásra alkalmas tér. A múzeum mellett, a Budai útra néző épületek közül több nincs megfelelő állapotban, ezek renovációja vagy teljes lecserélése indokolt településképi szempontból. Indokolt lenne gyakrabban olyan programot szervezni a téren, mely több embert megmozgat, ezáltal még inkább integrálva ezt a kissé kieső területet a városi hálóba.

A Stop Shop vonatkozásában a régi buszpályaudvar épületének a helyén tökéletes helye lenne egy parkosításnak, zöldfelület kialakításának. A jelenlegi bevásárló területről érdemes lenne kiszorítani teljes mértékben az autókat, ezt a funkciót áthelyezni a jelenleg is működő parkolóházba. A megszűnt parkolók helyére pedig szintén egy természetközeli terület kerülhetne, esetleg különböző játszóeszközök kaphatnának otthont, ezzel megszüntetve a terhet a Béke téri lakótelep játszóteréről. A megszűnt parkolási alkalmatosságok helyet kaphatnának egy mélygarázsban a Stop Shop területe alatt.

15. Kutatási implikáció

Végül de nem utolsó sorban fontos említést tenni a kutatási eredményeimről, illetve azok gyakorlatban is alkalmazható aspektusáról. Szakdolgozatom megvizsgálta Érd területi elhelyezkedését, szerepvállalásait a szomszédos települések életében, ezekkel a településekkel lévő viszonyát. Áttekintést kaphattunk a település fejlődéséről, terjeszkedéséről és a változatos arculatának okairól, valamint az itt élők demográfiai helyzetéről. Végül elemeztem a település teresedéseit, azok értékeit, problémáit, majd feloldási javaslatot igyekeztem adni ezen problémákra, illetve tovább gondoltam, hogy miként lehetne változtatni az adott teresedéseken annak érdekében, hogy jobban betöltsék az általuk ellátott feladatot. Azokat az eszközöket igyekeztem használatba venni a kutatás folyamán, melyeket tanulmányaim során elsajátítottam, valamint melyek fontos alappillérei a városüzemeltetés szakmának. Figyelembe véve a kutatást, az egyik alapvető állítás, hogy a tervezett városépítészet és előre elgondolt terjeszkedés fontos az egységes arculatú városok kialakulásához. A többközpontú városokban fellelhető alközpontok szerepe elengedhetetlen ilyen nagy méretű települések esetében. Érd viszonylatában ezen alközpontok rendszerint kereskedelmi funkciók körül alakultak ki, így a jövőben, amennyiben a település beépítésre szánt területei terjeszkednek nyugati irányba, kiszámíthatóvá válhatnak ezen városközpontok helyzetei. Érd fejlődése komplex összefüggések eredménye, mind demográfiai, mind urbanisztikai változások is hatással voltak a város működésére, de legfőképpen a főváros közelsége játszott nagy szerepet a város fejlődésében. A zöldfelületek, közlekedési infrastruktúra, valamint a központi terek fejlesztése elengedhetetlen annak érdekében, hogy a város vonzóbb és élhetőbb legyen a jövőben.



28. ábra Érdi regionális szerepvállalások

Források

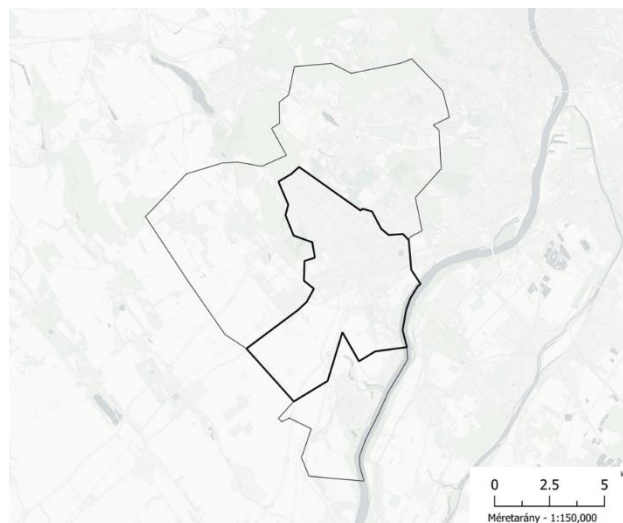
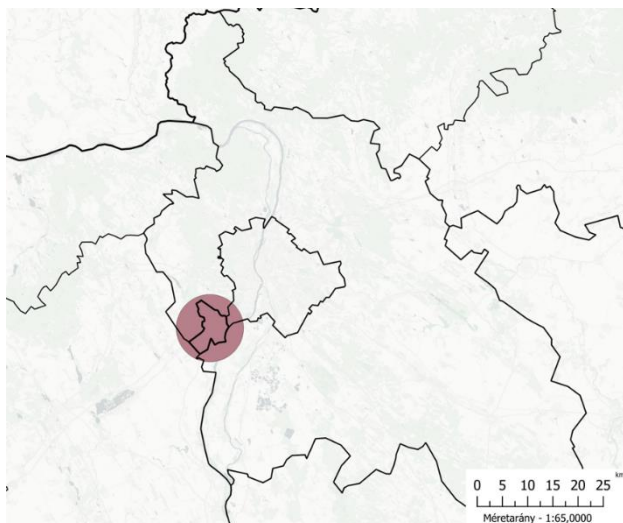
- Ágó Mátyás, e. (2017). Érd megyei jogú város településképi arculati kézikönyv. Érd.
- Aguilera, A., & Mignot, D. (2004). *A comparison of Seven French Urban Areas*. Santiago de Compostela.
- Balsay, I. (2004. december). Érd város közép és hosszútávú településfejlesztési koncepciója. Érd.
- Baranyai, G., & Csapó, T. (2011). *Zöldterületek a hazai városokban, hatásuk az életminőségre, különös tekintettel a városklímára*. Nyíregyháza.
- Csapó, T. (2009). *Hypermarkets, specialised stores and shopping centers in the Hungarian towns and cities*. Szombathely.
- Dr Balázs, D. (1992). *Földrajzi múzeumi tanulmányok 11. szám*.
- dr. Gilicze, É., Dr. Debreczeni, G., Dr. Tóth, J., & Dr. Mándoki, P. (2008). *Érd Megyei Jogú Város közúthálózatának és közforgalmú közlekedési rendszerének vizsgálata*. Budapest.
- Dr. Izsák, É. (2023). *Városi terek hálózatának szerepe a települések átalakulásában*.
- Dr. Kubassek, J. (2004). *Érdi Krónika*.
- Dr. Lamperth Mónika belügyminiszter. (2005. augusztus). *H/17245 Érd város megyei jogú várossá nyilvánításáról*. Budapest: Magyar Köztársaság Kormánya. Forrás: <https://www.parlament.hu/irom37/17245/17245.pdf>
- Érd átnézeti térképe*. (1990). Forrás: <https://www.csukalib.hu/images/terkep/t002.jpg>.
- Érd helyi közlekedése*. (2024. április 1). Forrás: Volánbusz: <https://www.volanbusz.hu/hu/menetrendek/helyi-jaratok/erd>
- Érd közigazgatási térképe*. (2009). Forrás: <https://www.csukalib.hu/images/terkep/t054.jpg>.
- Érd Megyei Jogú Város. (2023). Országos Területfejlesztési Koncepció, I. A város szerepének meghatározása a településhálózatban., (old.: 26). Érd. Forrás: https://www.erd.hu/pfile/file?path=/gazdasagfejlesztas/dokumentumok/ivs/IVS_I_fejezet1
- Érd Polgármesteri Hivatala*. (2021. október 11). Forrás: <https://www.erd.hu/kozerdeku-informaciok/hasznos-informaciok/varosi-kozlekedes>
- Érdmost. (2023. április 12). *Továbbra sem kell fizetnünk Érdén a parkolásért*. Forrás: Érdmost: <https://erdmost.hu/2023/04/12/tovabbra-sem-kell-fizetnunk-erden-a-parkolasert/>
- Gáboriné, C. V. (1991). *Az érdi ősember telep*.
- Ilyés, M. (2024). *Az Érd óvárosi kastély története*. Underground Kiadó Kft.
- KSH. (2001). *Népszámlálás*. Forrás: https://www.ksh.hu/nepszamlalas/tablak_iskolazottsag

- KSH. (2007). Területi adatok Érd-Budapest.
- KSH. (2024). *Magyarország 50 legnépesebb települése*. Forrás: https://www.ksh.hu/stadat_files/fol/hu/fol0014.html
- Kshama, G., Pramod, K., S.K., P., & K.P., S. (2012). Urban Neighborhood Green Index - A measure of green spaces in urban areas. Elsevier.
- Liang , L., Assaf, B., & Carlo, R. (2019). Urban mobility landscape: Real time monitoring of urban mobility patterns. *Urban mobility landscape: Real time monitoring of urban mobility patterns*. Massachusetts.
- Magyarország helyi önkormányzatairól, CLXXXIX (2011).
- Magyarország helyi önkormányzatairól, 2011. évi CLXXXIX. törvény (2011).
- Marosi, S., & Somogyi, S. (1990). *Magyarország kistájainak katasztere I-II*.
- nyilvantarto.hu. (2024). *Statisztikák*. Forrás: Statisztika állandó bejelentett lakosok: <https://stat.dbhir.com/telepules/%C3%89rd>
- Oliwia, P., & Krystian, P. (2018). *The role of railway in handling transport services of cities and agglomerations*. Lengyelország.
- Ölvedi, R. (2024). Zöld Érd.
- Önkormányzata, É. M. (2018-2020). Környezetvédelmi Program felülvizsgálata. In É. M. Önkormányzata.
- Sárfalvi-Tóth. (dátum nélk.). Földrajz 1. In Sárfalvi-Tóth, *Földrajz 1* (old.: 268-282). Budapest. Forrás: <https://www.sulinet.hu/tovabbtan/felveteli/2001/12het/foldrajz/foci12.html>
- Tarnai, T., & Kovács, S. (2000). *Érd történeti emlékei*. Érd.
- Tarnay, T., & Kovács, S. (2000). *Érd történeti emlékei*.
- TEIR. (2024). *Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer*. Forrás: <https://www.oeny.hu/oeny/teir/#/>
- Vass, D. (2020). *Érd három szigete*. Forrás: <https://dunaiszigetek.blogspot.com/2020/12/erd-harom-szigete.html>
- Yuguo , Q., Weiqi, Z., Weifeng, L., & Lijian, H. (2015). Urban Fprestry & Urban Greening. Beijing: Elsevier GmbH.

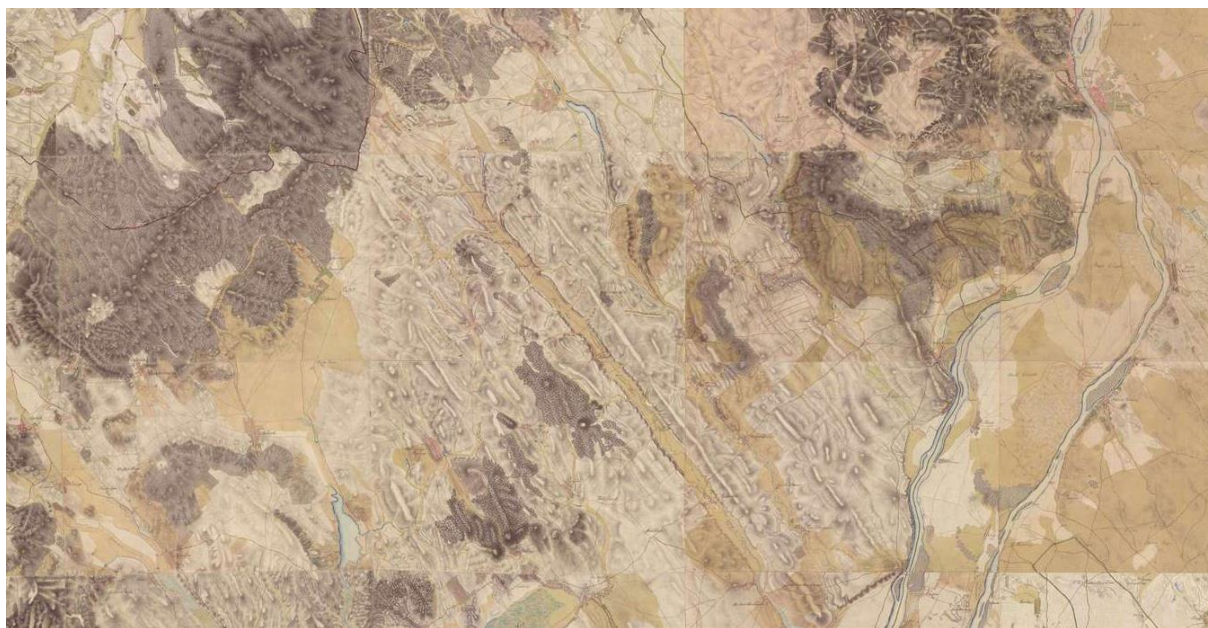
Ábrajegyzék

1. ábra Érd elhelyezkedése országos viszonylatban	8
2. ábra Településen fellelhető Landmarkok	9
3. ábra Érd lakott területei az I. katonai felmérés alatt Alapadat forrása: Arcanum, OSM	13
4. ábra Érd lakott területei a II katonai felmérés alatt Alapadat forrása: Arcanum, OSM	13
5. ábra Érd lakott területei a III. katonai felmérés alatt Alapadat forrása: Arcanum, OSM	13
6. ábra Érd lakott területei az 1941-es felmérés alatt Alapadat forrása: Arcanum, OSM	13
7. ábra Érd arculatának diverz megjelenése: Régi építésű tornácos ház (balra) illetve modern megjelenésű lakóház (jobbra) Képek forrása: Érdi település Arculati Kézikönyv	15
8. ábra Érd népességének változása (fő/év) Alapadatok forrása: KSH	16
9. ábra Érd népességének átlagos változása évenként (%) Alapadatok forrása: KSH	16
10. ábra Lakosság iskolai végzettségének alakulása 2001-ben (%) Alapadat forrása: Népszámlálás, 2001.	17
11. ábra Érd kerületi felosztottsága	19
12. ábra Érd és a szomszédos települések kapcsolatai a Duna Nyugati oldalán Pontként szín szerint jelölve a különböző oktatási intézményeket, melyek részletesen a 13. ábrán tekinthetők meg	20
13. ábra Érd, és a környező települések iskolái	21
14. ábra Érd buszhálózat lefedettsége 500m-es rágyaloglási bufferrel	23
15. ábra A település vasúthálózata és vasútállomásai	24
16. ábra A településen fellelhető napi forgalom Forrás: Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer	27
17. ábra Érd területhasználati térképe	28
18. ábra A település zöldfelületi rendszere, illetve beépített kerületek lehatárolása	30
19. ábra Érd központja és szubcentrumainak elhelyezkedése	33
20. ábra Parkváros értéktérképe	34
21. ábra Parkváros problématérképe	34
22. ábra Érdliget értéktérképe	37
23. ábra Érdliget problématérképe	37
24. ábra Jelenlegi főtér értéktérképe	39
25. ábra Jelenlegi főtér problématérképe	39
26. ábra Stop Shop értéktérképe	41
27. ábra Stop Shop problématérképe	41
28. ábra Érdi regionális szerepvállalások	43

Melléklet

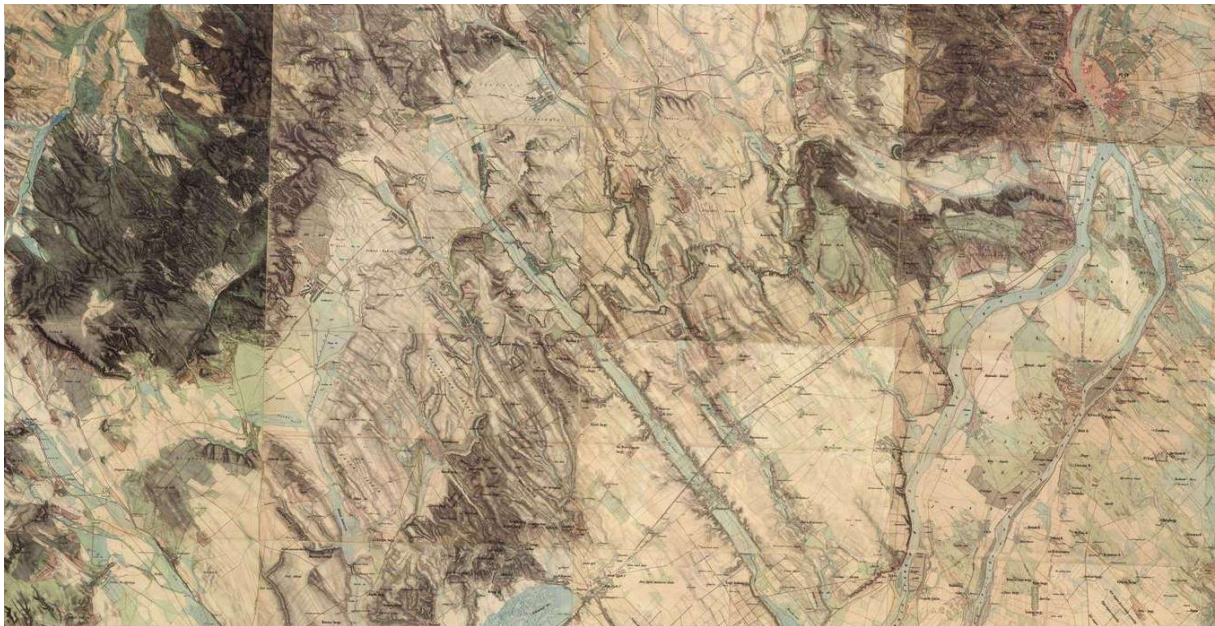


1. számú melléklet: Érd elhelyezkedése a Pesti vármegyében (balra), illetve az Érdi járásban (jobbira)



2. számú melléklet: Érd és környezete az I. Katonai felmérés alatt (1782-1785)

Térkép forrása: Arcanum Magyarország (1782-1785) – Első Katonai Felmérés



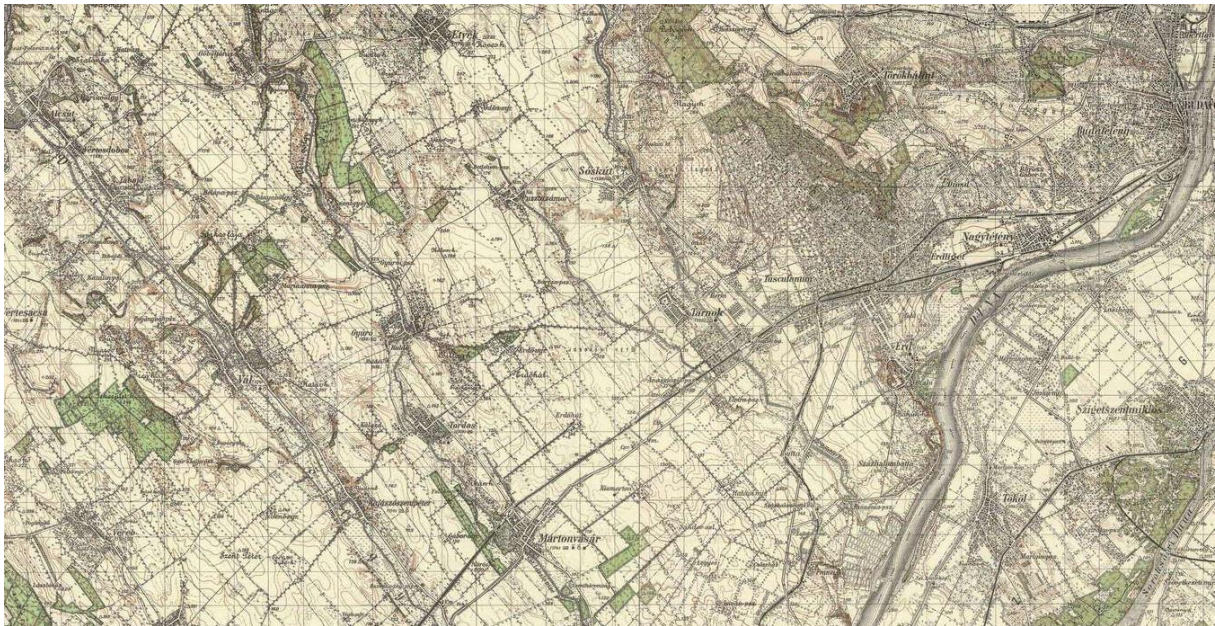
3. számú melléklet: Érd és környezete a II. Katonai felmérés alatt (1819-1869)

Térkép forrása: Arcanum Magyar Királyság (1819-1869) – Második katonai felmérés



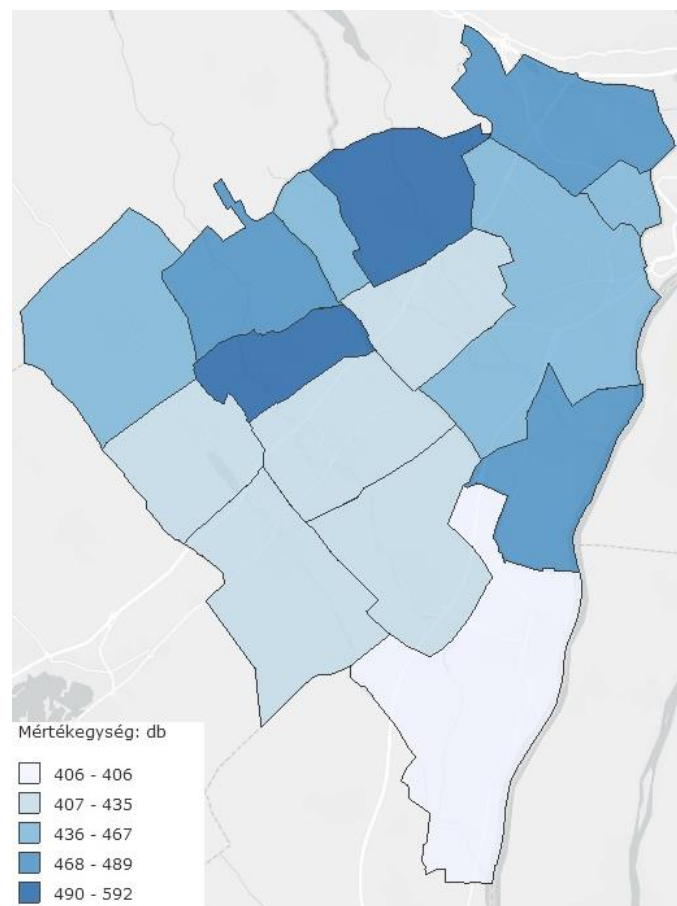
4. számú melléklet: Érd és környezete a III. Katonai felmérés alatt (1869-1887)

Térkép forrása: Arcanum Habsburg Birodalom (1869-1887) – Harmadik Katonai Felmérés



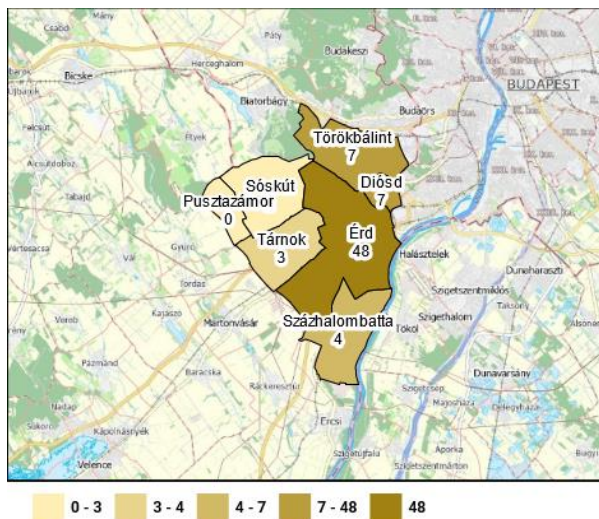
5. számú melléklet: Erdő és környezete az 1941-es Katonai felmérés alatt

Térkép forrása: Arcanum Magyarország Katonai felmérése (1941)



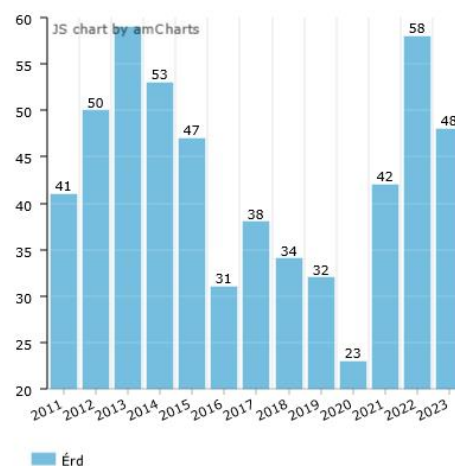
6. számú melléklet: Személygépkocsik száma 1000 lakosra

(Térkép forrása: KSH 2022-es adatok)



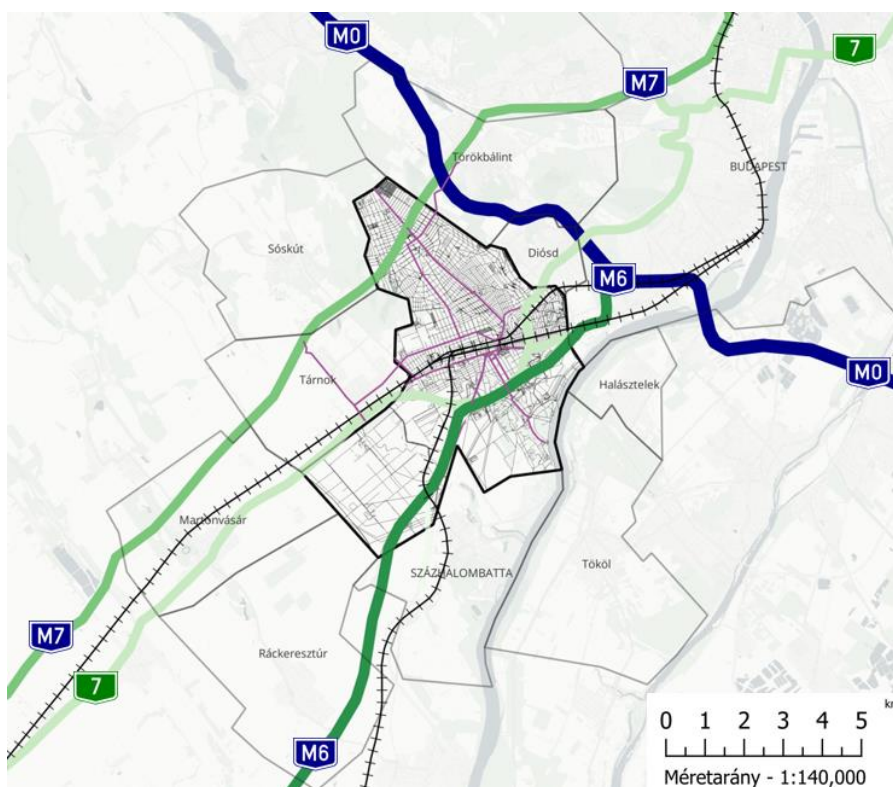
Az adatok vonatkozási ideje: 2023

(c) 2024 Lechner Nonprofit Kft. Készült a TEIR-rel.

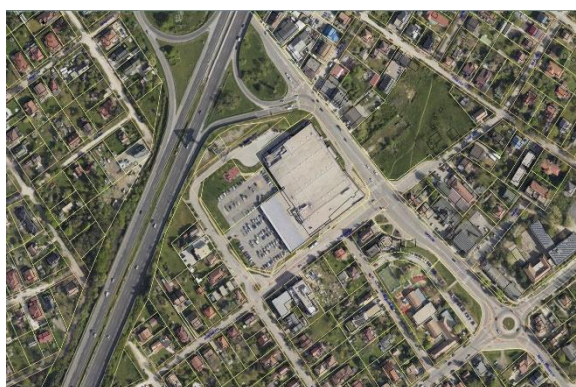


7. számú melléklet: Közúti balesetek száma a területen (2023-as adatok alapján)

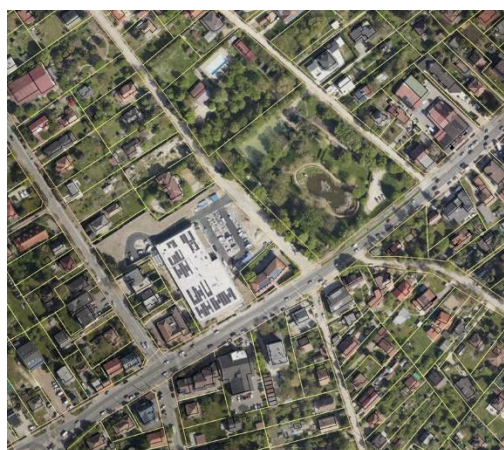
Kép és diagramm forrása: Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer



8. számú melléklet: A településen áthaladó autóutak és autópályák valamint gyorsforgalmi utak

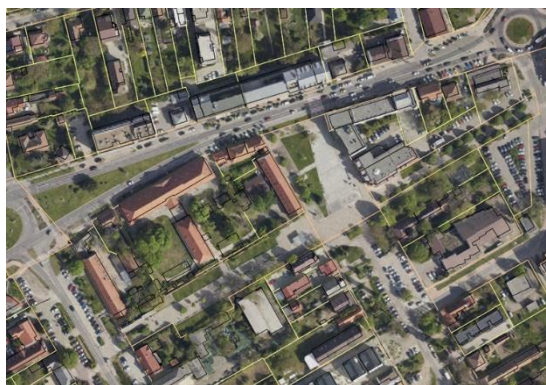


9. számú melléklet: Parkvárosi terület felülnézeti elemzése
 (Térkép adatszolgáltató: Érd Megyei Jogú Város Térinformatika Rendszere)

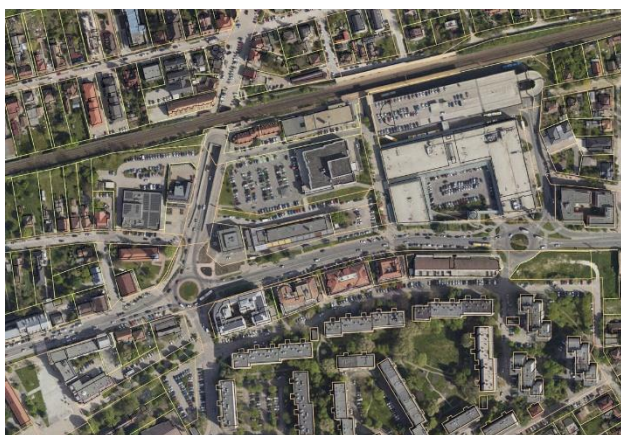




10. számú melléklet: Erdligeti terület felülnézeti elemzése
(Térkép adatszolgáltató: Érd Megyei Jogú Város Térinformatika Rendszere)



11. számú melléklet: Erd Főterének felülnézeti elemzése
(Térkép adatszolgáltató: Érd Megyei Jogú Város Térinformatika Rendszere)



12. számú melléklet: Stop Shop területének felülnézeti elemzése
(Térkép adatszolgáltató: Érd Megyei Jogú Város Térinformatika Rendszere)



13. számú melléklet: Érd kerékpárhálózati terve
(Kép forrása: Érd Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi hálózati terve)