

SZAKDOLGOZAT

Jánosi Zita Eszter

2023

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

Peremhelyzeti kapcsolatok vizsgálata a Budapesti déli agglomeráció és Budafok-Tétény példáján

Konzulens: Szövényi Anna Andrea
Tanszékvezető: Szövényi Anna Andrea

Jánosi Zita Eszter
Településüzemeltető szakirány
Budapest, 2023

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés.....	5
2. Területi lehatárolás.....	7
3. Agglomerációs és szuburbanizációs folyamatok vizsgálata.....	8
3.1.Szuburbanizációs jelenségek elemzése.....	8
3.2.Budapest szuburbanizációs folyamatai.....	10
4. Történeti áttekintés.....	13
4.1.Budafok-Tétény.....	13
4.2.Diósd.....	16
4.3.Érd.....	20
5. Budapest és az agglomeráció közigazgatása.....	22
6. Közlekedési vizsgálatok.....	24
6.1.Napi ingázási tendenciák.....	24
6.2.Térségi szintű közlekedési vizsgálatok.....	26
6.3.Közösségi közlekedés.....	28
7. Intézményi ellátottság vizsgálata.....	31
7.1.Alapfokú oktatási intézmények.....	32
7.2.Középfokú oktatási intézmények.....	33
7.3.Egészségügyi intézmények vizsgálata.....	34
8. Városi központok vizsgálata.....	37
8.1.Budafok-Tétény.....	37
8.2.Diósd.....	39
8.3.Érd.....	40
9. Központrendszer vizsgálata.....	42
10. Fejlesztési tervek vizsgálata.....	43
10.1.Budafok-Tétény.....	43
10.2.Diósd.....	44
10.3.Érd.....	45
10.4.Budapesti agglomeráció területfejlesztési koncepciója.....	46
11. Problémák-Értékek értékelése.....	47
11.1.Problémák.....	47
11.2.Értékek.....	48
12. Városmodellek vizsgálata, elemzése.....	50

12.1. Városmodellek.....	50
13. Javaslatok.....	56
14. Összegzés.....	60
15. Hivatkozásjegyzék.....	61
16. Ábrajegyzék.....	63
17. Mellékletek.....	64

1. Bevezetés

Szakedolgozatomban az agglomerációs települések és az agglomeráció mellett elhelyezkedő peremkerületek kapcsolatának vizsgálatával kívánok foglalkozni. Az agglomerálódás fejlődésének vizsgálata során megvizsgálom, hogy az agglomerációs települések és a városperemen található, leszakadó települések közti közigazgatási határ valóban egy elválasztó határként működik-e, miben nyilvánul meg a változás és ez milyen működési és térszerkezeti változásokban jelenik meg.

A vizsgálatot három egymás mellett elhelyezkedő mintatelepülésen keresztül végzem el. Példaterületem a Budapest közigazgatási határán belül található Budafok-Tétény (XXII. kerület), továbbá a szomszédságában elhelyezkedő, már az agglomeráció részét képező Diósd és Érd városa.

A kutatás során elsőként definiálom az agglomeráció és a szuburbanizáció fogalmát, meghatározom a vizsgálni kívánt terület határait, majd pedig foglalkozom a kialakulásainak történetével és időbeni meghatározásával. A közlekedésre és intézményi ellátottságra irányuló vizsgálatokban feltételezéseim szerint megmutatkoznak a települések közti különbségek abból adódóan, hogy az adott település a fővárosi kerületekhez tartozik vagy pedig az agglomeráció részét képezi. A városközpontokra irányuló vizsgálatok feltárják, hogy a fő központok mennyire fedik le a városi területeket és milyen mértékben képesek azokat ellátni.

Az elmúlt évtizedekben a szuburbanizációs folyamatok felgyorsultak, az agglomerációba való kiköltözés igen népszerűvé vált. Az agglomerációs településeknek fel kellett venniük a lépést a hirtelen megnövekvő lakosszámmal szemben. Az elmúlt évek elővárosi vasútfejlesztéseinek köszönhetően az agglomeráció és a belváros közötti közlekedési hálózat előnyösen változott, a közlekedés gyorsabbá és kedvezőbbé vált. Az agglomerációs települések által nyújtott szolgáltatások köre kibővült.

Budapest peremkerületei és az agglomeráció között elvágó határ van közigazgatási értelemben, azonban a települések között közlekedve ezt nem feltétlenül érzékeljük, hiszen olyan mértékben összenőttek ma már a települések. Szakedolgozatomban azzal a kérdéssel is foglalkozom, hogy egy ideálisabb esetben, ha a peremkerületek és az agglomeráció között harmonikus, jól szervezett kapcsolati rendszer működik, akkor a peremkerületen élőknek kedvezőbb a budapesti kerületek helyett az agglomeráció felé

nyitni és mindennapi teendőiket az agglomerációban intézni, hiszen az kedvezőbb és gyorsabb feltételeket nyújthat.

A térségben elhelyezkedő települések ideális és összehangolt együttműködésének érdekében a szakdolgozatban szakirodalmak segítségével több városmodell elemzésével megállapítom, hogy melyik modell illeszkedne a legmegfelelőbben az általam vizsgált településekre, majd ezek mentén teszek javaslatot.

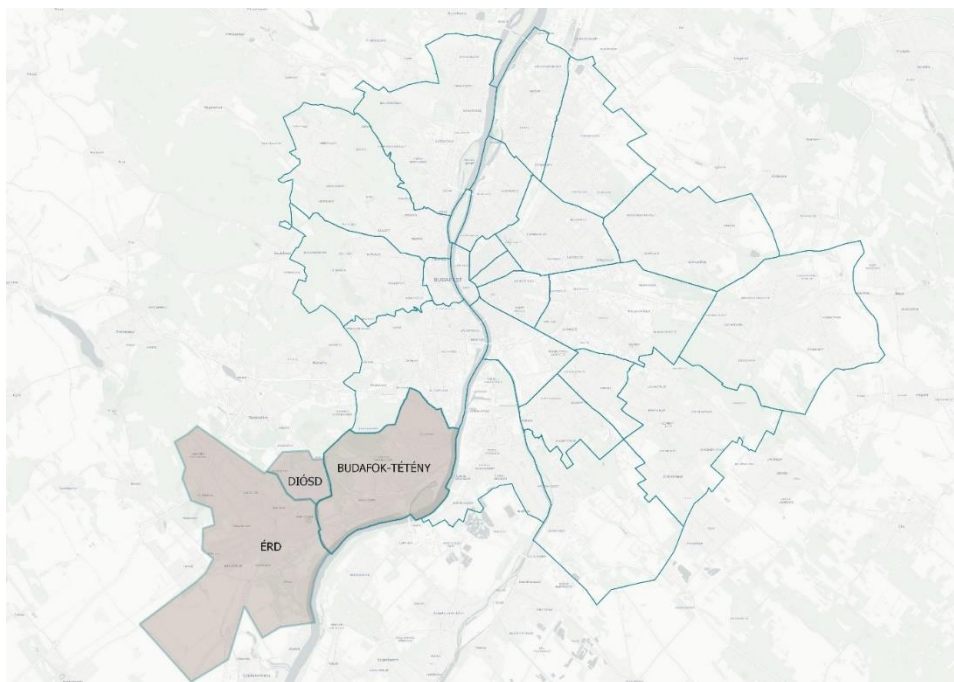
2. Területi lehatárolás

A szakdolgozatban vizsgált három település (Budafok-Tétény, Diósd és Érd) mindegyike Pest megye déli részén terül el, egymás mellett helyezkednek el. Diósd és Érd, mint agglomerációs települések a Budapesti agglomeráció déli szektor részét képezik.

Budafok-Tétény- XXII. kerület Pest megyében található a főváros 23 kerületének egyike. Dél-Budán, a Duna jobb partján terül el, határa egészen a Dunapartig elnyúlik és ezt a területi részt is magába foglalja. Területileg három városrészből tevődik össze, Budafokból, Budafok-Tétényből és Nagytétényből. Területi kiterjedése 34,25 km², lakosságának száma 55 598 fő a 2021. januárban megjelent KSH adatok alapján.

Diósd Budapest közigazgatási határán kívül található, Pest megyében az Érdi járás részét képezi. Nyugatról Érd, keletről a XXII. kerület, északról Törökbálint és Budaörs, szintén agglomerációs települések határolják. Magyarország legkisebb területű városa, területe 5,75km², lakosságának száma 11 393 fő. (2021.jan.1.)

Érd megyei jogú város Pest megyében, az Érdi járásban helyezkedik el. A Budapesti agglomeráció legnépesebb városát alkotja a déli szektorban. A XXII. kerülethez hasonlóan Duna-parti település, Ófaluja a Duna egykori árterületén fekszik. Nyugatról Tárnok, keletről Diósd határolja. Területi kiterjedése 63,31km², lakosságának száma 70 063 fő. (2021.jan.1.)(INT-1)



1.ábra Vizsgált települések lehatárolása

3. Agglomerációs és szuburbanizációs folyamatok vizsgálata

Az agglomeráció fogalma alapján egy olyan településcsoport, melyben a központ és a vonzáskörzetében elhelyezkedő települések között szoros kapcsolat van, mind kulturális, gazdasági, kommunális és szolgáltatási értelemben. Az agglomerációs folyamatok hosszú múltra tekintenek vissza, egészen a középkorig, amikor a városokat körülvevő falvak és városok között szoros kapcsolat alakult ki, azonban először csak az iparosodás révén a XX. században kezdtek foglalkozni vele. Kijelenthetjük, hogy az agglomerációs folyamatok és a városok strukturális változása egy jelenleg is fennálló, folyamatos változás. (GYERGYÁK 2017)

A szuburbanizációs folyamatok az elmúlt évtizedekben felgyorsultak és a települések helyzete ezen okokból is megváltozott. A szuburbanizáció fogalom definiálása alatt azt a folyamatot értjük, amely során a városszéli települések, területek társadalma gyarapodni kezd, a városközpontból kivándorlási folyamat megy végbe. (INT-2)

Magyarországon a legnagyobb mértékű szuburbanizációs folyamatok az 1990-es és a 2000-es évek elején zajlottak. Ez alatt az időszak alatt Budapest népessége gyorsan csökkent, míg a szuburbán város menti zónák népességaránya gyarapodott. Az 1990 előtti szakaszt sokáig az urbanizáció vagyis a városiasodás jellemezte. A városok népessége folyamatosan növekedett, míg a falvaké csökkent. Ez hatott ki a migrációs folyamatokra is. A szuburbanizációs időszak kezdete előtt az urbanizáció folyamata lelassult és megállt, a nagy- és középvárosok népessége csökkenni kezdett, ennek egyik legfőbb oka a szuburbanizáció volt. (BAJMÓCZY 2014)

Magyarországon a folyamat először Budapesten indult be, majd pedig elérte más nagyvárosok és középvárosok környékét is. A szuburbanizációnak köszönhetően a nagyvárosokból kiköltözők növelni kezdték a középvárosok és falvak népességszámát. A szuburbanizáció jelenségének számos oka van, mind gazdasági és kulturális értelemben is. Magyarországon a szuburbanizáció jelensége a Budapest körüli zóna területén gyarapodott a legnagyobb mértékben. (BAJMÓCZY 2014)

3.1. Szuburbanizációs jelenségek elemzése

A szuburbanizáció jelenségét a fejlettebb országok nagy városaiban kezdték megfigyelni az 1950-es, '60-as évektől. A szuburbanizációs fogalom alatt azt a jelenséget

értjük, amikor a városok lakóinak létszáma csökkenni kezd, ezzel párhuzamosan a külső városi és kertvárosias területek népessége pedig gyarapodik. A városok lakói a városi központokból kiköltöznek a városkörnyéki területekre. A jelenség hatására elsőként lakóhelyek, funkciók majd pedig munkahelyek jelennek meg ezeken a külvárosi területeken. A városokból való kiköltözés a belső városi infrastruktúra megtorpadását is eredményezheti, ezért magával a szuburbanizációs jelenség következményeivel foglalkozni kell városépítészeti szempontból, továbbá a szociológiai hatásait is vizsgálni kell. (KOCSIS 2000)

A szuburbanizációs jelenség alatt főként a városi középosztály kiköltözését értjük a városmenti területekre. A folyamat során új területek lendülnek fel, kapnak új funkciókat. Az 1900-as évektől kezdődően az európai városokban decentralizáció jelensége figyelhető meg. A szuburbanizáció jelenségét lehetővé teszi a közlekedés, a vasút fejlődése, a könnyűipar fejlődése, amely a nehéziparral ellentétben nem kívánja nagyobb tömegek egy helyre centralizált munkaerőjét. (KOCSIS 2000)

A szuburbanizáció jelenségét több tudományos szakma is vizsgálja. A szakirodalmak több elméleti megközelítéssel is foglalkoznak. Szelényi alapján két fő csoportra oszthatjuk ezeket, az evolúciós és ökológiai elvekre. Az evolúciós megközelítésbe sorolható Peter Hall hatfokozatú evolúciós modellje. A modell elsősorban Amerikai és Nyugat-európai nagyvárosok elemzési adataira támaszkodva készült el. Az általa felállított hat fokozat két részre bomlik, az első három fokozat a városok növekedésénél, vagyis industrializáció esetén lép fel, a másik három pedig a dezindustrializáció, vagyis a városok hanyatlásánál megfigyelhető jelenség. Az említett hat fokozat a következőképp épül fel:

1. Kezdeti industrializáció írja le, vidékről városokba áramlanak az emberek, a városok népessége gyarapodni kezd.
2. Az industrializáció jelenségének köszönhetően a régióban nő a városi népesség aránya.
3. A város túlnyúlik eredeti határain, ennek következtében szuburbiákat hoz létre, azaz „relatív centralizáció” megy végbe.
4. A relatív decentralizáció szakasza, amikor a szuburbiák gyorsabban növekednek, mint maga a városmag, az emberek a város külsőbb részeibe költöznek ki.

5. Az „abszolút decentralizáció” fellépése, a nagyobb városok a kiköltözés hatására már főként kereskedelmi, irodai funkciókat töltenek be a lakó helyett. Ez a jelenség az 1900-as évektől megfigyelhető és napjainkban is tart.
6. Az emberek kiköltözési hullámának következményeként a városok hanyatlani kezdenek.

Hall állításai szerint a városok helyzete már túllépett az első három ponton. A modell által felvázolt állapot néhány európai városban bekövetkezett, de kijelenthető, hogy többségében a városok hanyatlása elmaradt, sőt sok esetben ellenkezőleg, éppen hogy gyarapodásuk figyelhető meg. (KOCSIS 2000)

Az ökológiai megközelítés szerint minden város ugyanazon a városfejlődési modell alapján változik, fejlődik. A társadalmi-gazdasági tényezők azok, amelyek módosíthatnak a jellemzőkön. A fejlődés mindenhol azonos, az egyes fázisok mindenhol előbb-utóbb megjelennek. (KOCSIS 2000)

3.2. Budapest szuburbanizációs folyamatai

A városok benépesedése szorosan összefonódik az iparosodással és a dualizmus korával Magyarországon. Budapest gyorsan fejlődött, a kultúra mellett a szolgáltatások terén is sokat nyújtott. Egyre több gyár jelent meg, amelyeknek nagyszámú munkaerőre volt szükségük. Ebben az időszakban a vidéki területekről sokan költöztek fel Budapestre munkavállalás céljából. Sokan költöztek a belvárosba és ezzel együtt Budapest népessége egyre csak nőtt. Szintén erre a korszakra tehető, és ez a folyamat eredményezte Budapest fejlődését városépítészeti szempontból is. Sok összetevő ekkor alkotta meg a város mai arculatát, kiépült struktúráját. A ma is használatos sugárutak, vasútvonalak, állomások is e korszakban épültek ki. A lakóépületek egy része is a változó igényeknek megfelelően lett kialakítva a Budapestre felköltöző munkások számára telepek épültek az elővárosi részeken is, ilyen például a kisésti Wekerle-telep.

Megállapítható, hogy a korszakban a fővárost legfőképp ellátó mezőgazdasági munkálatok többnyire a pesti oldalon zajlottak, a budai oldal sokkal inkább a szabadiós tevékenységeknek adott otthont, melyet nyaralók, vikendházak borítottak. (BELUSZKY 1999). Az agglomerálódás folyamata később indult be, a vasútvonalak megépítése nagy szerepet játszott benne, hiszen az elővárosi területekről meggyorsította a közlekedést a

belváros felé, főként a pesti oldalon.(SCHUCHMANN 2013) A vasút lehetővé tette, hogy ingázással az emberek a fővárosban dolgozzanak, és az elővárosi, kertvárosi területeken éljenek. Ezen dolgok összessége pedig elindította a szuburbanizációs folyamatokat. A szuburbanizációs folyamatok egyik oka, hogy a vidékről érkező munkás réteg egy része az elővárosokban olcsóbban talált lakhatási lehetőséget, mint a fővárosban. (SCHUCHMANN 2013) Idővel ezek a területek is olyan mértékben benépesedtek, fejlődtek és egyre több lehetőség jelent meg helyben, hogy sok település elnyerte a városi rangot, ilyen volt például az egyik a szakdolgozatban vizsgált területem is, Budafok, az egykori Promontor. (SCHUCHMANN 2013)

„A társadalmat, a településeket az ideiglenesség, az állandó változás, a zsúfoltság, a rohamosan növekvő lakosságot soha utol nem érő ellátás-szolgáltatás és infrastruktúra jellemezte.” (BELUSZKY 1999)

Az 1910-es népszámlálások alapján Budapest lakossága kb.880 000 volt. Az elővárosi gyűrűben pedig kb. 230 000-re emelkedett a lakosok száma. (INT-3) Az I.világháború előtt már sok helyen elkezdődött a közművesítés, közterületi lámpák telepítése, ivóvízhálózat kiépítése, csatornázás és utak burkolása. A fejlődés és a gyarapodás folyamatát a világháború vetette vissza. A Trianoni béke határváltoztatási következményeként Budapest még inkább központosult, gazdaságilag a hangsúly ide helyeződött át. A szuburbanizációs folyamatok nem akadtak meg, a két világháború között is növekedett az elővárosi területeken a népesség.(SCHUCHMANN 2013)

Az 1920 és 1930 közötti adatok azt mutatják, hogy a népesség növekedése az elővárosban 4,4% volt, több, mint Budapesten. (BELUSZKY 1999)

1950-ben Budapest egységes közigazgatásával létrejött a 23 kerület, több községet csatoltak a „Nagy-Budapesthez”. Budapest és környezetének egysége, összehangolása volt a cél. Budafok ekkor már városként működött és gazdaságilag lényeges üzemeknek adott otthont, így csatolása fontos tényező volt. A Nagy-Budapest megalkotásával az önálló települések egy közigazgatási egység alá tartoztak, a város működését is tekintve, kiterjedtebbé, tagoltabbá vált. A kapcsolatrendszer szorosabb lett a községek között, a peremkerületek szorosabban kapcsolódtak Budapesthez, a közigazgatási határon túli településekkel pedig újféle kapcsolati rendszer formálódott.(SCHUCHMANN 2013) Az agglomerálódás folyamata is szorosan köthető hozzá. A szocialista iparosodó Budapest nem bírta a rohamtempóban gyarapodó munkaerőt és az ezzel járó lakások számának

építését, így a betelepülést korlátozni kellett a 60-as években. A munkások számára nem volt más lehetőség, mint az agglomerációs területekre való költözés. Így ebben az időszakban az agglomerációs területek is népességnövekedéssel néztek szembe, habár leginkább alvóvárosokként funkcionáltak, mivel a lakosok napközben Budapestre jártak dolgozni és a szolgáltatások is többnyire ott voltak elérhetőek.(MOLNÁR 2014)

„Az államszocializmus 40 éve alatt a hazai városfejlesztési folyamatok – köztük a főváros és agglomerációjának városfejlesztési folyamatai is – eltávolodtak a nyugat-európai nagy urbanizációs trendektől.” (SCHUCHMANN 2013) A rendszerváltozás a városfejlesztésben is változást hozott, beleértve az agglomerációt is, amely korábban nem kapott akkora hangsúlyt. A 90-es és 2000-es évek a legjelentősebb időszak a szuburbanizáció folyamatában, a városlakók a peremterületekre költöztek ki, a főváros népessége csökkenni kezdett, az agglomeráció településeiben 1990-98 között csaknem 10%-al nőtt a népesség.(DÖVÉNYI-KOVÁCS 1999) Az önkormányzatiság önállóságot, szabadságot nyújtott, így a települések önállóan, más léptékben tudtak fejlődni. Az önkormányzatok a helyi problémákkal, településfejlesztéssel is foglalkozhattak. (SCHUCHMANN 2013)

A változással a munkahelyek, szolgáltatások megjelenésével kezdtek felhagyni alvóváros státuszukkal ezek a területek, azonban problémát jelentett az alacsony ellátottságú agglomerációs területeken az alapvető közszolgáltatások és a közművesítés hiánya. Erre ma is láthatunk példát hasonlóan az agglomerációban eddig valamilyen okból kifolyólag be nem épített területeken például. A rendszerváltozás után lezajló szuburbanizáció társadalmi változásokat is hozott magával, térségen belüli különbségek alakultak ki, bizonyos környékek nehezebben elérhetőek, közkedveltebbek lettek.(MOLNÁR 2014) Az 1990 és 2000 közötti szuburbanizációs jelenség során a Budapestről Pest megyébe költözők száma sokszorozódott. A legerősebb kapcsolat a főváros és közeli agglomerációja között alakult ki, Pest megye települései különböző mértékben fejlődtek. 1990-ben azonban nem volt jele, hogy a szuburbanizációs folyamatok ennyire gyorsan és drasztikusan fognak jelentkezni. Csakhogy 1993-ban már a főváros népessége nagymértékben csökkent, az agglomeráció népessége pedig 1995-ben már közel 15 ezer fő volt. A népesség növekedéssel értelemszerűen megugrott az agglomerációban az ingatlan építések és telek vásárlások száma is. (DÖVÉNYI-KOVÁCS 1999)

A lakásépítések száma kiugróan magas az ezredforduló környékén lett. 1990 és 2004 között időszakban 54 ezer lakás épült az agglomerációban. Ezek közül is kiemelkedő

számokkal rendelkezik Érd a déli szektorban, ahol a legtöbb lakást vették használatba. (INT-4)

Az agglomerációs településeken legnagyobb százalékban családi házak épültek. A települések növekedtek, terjeszkedtek, eddig beépítetlen területek beépítésre kerültek. A területhasználati funkciók átrendeződtek. Az újonnan megjelenő lakosok új és többféle igényekkel rendelkeztek. Az önkormányzatoknak ezeket a problémákat orvosolni kellett. A jelenkorban továbbra is tapasztalható, hogy az agglomerációba való kiköltözés folyamata nem állt meg, sőt talán újabb hullámát veti. A kormány által támogatott családtámogatási programok eredményeként sokan költöznek az agglomerációba, vásárolnak telkeket. Kedvező feltétel, hogy az elmúlt évtizedek alatt a közösségi közlekedés sokat javult, sok helyen fejlesztették a vasútvonalakat, megkönnyítve az ingázók számára a közlekedést. Emellett a szolgáltatások, intézmények száma egyre inkább elérhetővé vált helyben. A 90-es évek erős szuburbanizációs jelensége óta egy generáció pedig felnőtt, amely talán szintén az agglomerációs települések terjeszkedését idézi elő. Szintén lényeges tényező, hogy számos esetben a budapesti lakások ára jóval magasabb, mint az agglomerációban található ingatlanoké. A jövő kérdése, hogy a terjeszkedés mértéke meddig tarthat még, mennyit képesek még befogadni ezek a települések.

Budapest helyzete sokban függ, képes-e kedvezőbb feltételeket biztosítani a belvárosban, amely a városokba való újbóli beköltözést jelentené, az agglomeráció pedig „fellelégezhetne”. (DÖVÉNYI-KOVÁCS 1999)

4. Történeti áttekintés

4.1. Budafok-Tétény

Történetisége egészen az újkőkor idejére múlik vissza, hiszen már azokban az időkben is lakott terület volt. A rómaiak jelenléte ezen a területen is jelentős volt, itt hozták létre egyik katonai táborukat, mely az Aquincumtól délre fekvő Campona castellum volt, amely a mai Nagytétény területén a limes egyik jelentős katonai táborának számított. A helység a későbbiekben is fontos Dunai átkelőhelynek minősült. Történelmét tovább vizsgálva szintén jelentős és érdekes adat, hogy a honfoglalást követően Töhötöm (Teteny) vezér téli szállása Nagytétényben volt megtalálható. A korszakból fennmaradt

és az ásatások során előkerült leletek azt bizonyítják gazdag történelemmel rendelkezett a térség. A középkorban fejlődött, Mátyás király uralkodása alatt Tétény mezővárosi rangot viselt. Hasonlóan más térségekhez, Tétényben is a fejlődést a törökök Budára való bevonulása akasztotta meg. Az ezt követő időszakban a települések hanyatlani kezdtek, népességarányuk nagymértékben lecsökkent. A törökök elfoglalása után az adófeljegyzésekben Promontor nem is szerepel, feltehetően annyira elnéptelenedett. Buda felszabadulása után a térségbe új telepések érkeztek, akik benépesítették az egykor még a kihalás szélén álló területet. Az újjáépülés során az új tulajdonosok, Száraz György és felesége kezdte meg a terület fejlesztését. Tétény jobbágybirtokká alakult és a népesség összetételét főként a Németországból betelepített telepések alkották. Ezen felül továbbá telepedtek meg rácok, akik a szemben elhelyezkedő Csepel-szigetről érkeztek. Hasonlóan a szomszédos településhez, Diósdhoz Tétényben is a fő megélhetést a szőlőművelés jelentette egészen a filoxéria járvány kezdetéig. A Budafokon szoborral is ábrázolt Savoyai Jenő herceg az 1600-as évek végén vásárolta meg Promontort. Promontor más ütemben fejlődött, Savoyai is a Németországi Rajna területéről hozott be telepéseket, hogy fellendítse a mezőgazdaságot. Uradalma központja Ráckeve volt, ahol kastélya is állt, azonban az 1700-as évek elején Promontoron is építettett kastélyt magának. A betelepülő telepéseknek köszönhetően Promontor kiemelkedően teljesített a szőlőművelésben. A betelepülteknek az uradalom biztosított földet és szőlőtőkét.

A XVIII. századból is fennmaradt dokumentumok megerősítik Promontor gyarapodását és fejlődését. Az uralkodó vallás a katolikus volt egészen a XIX. és XX. században is, hiszen rengeteg volt az ilyen területekről betelepülő lakos. Tétény vallási tekintetben sokszínűbb volt, a XIX. századi összeírások alapján a lakosság húsz százaléka izraelita vallásúnak vallotta magát. Promontor és Tétény felvirágoztatása és újraterelítése a XVIII. században ment végbe. A legfőbb megélhetést a szőlőtermelés jelentette ekkor, továbbá a település lakói a kőbányászatból éltek. Ez hatással volt a Pesten és Budán folyó építkezésekre, mivel hasznosították az itt kitermelt mészkövet, másrésről a pincerendszerek kiépítésében is szerepet játszott.

Az 1800-as évek közepén megkezdődött az infrastruktúra fejlesztése is a településen. A belső úthálózatokat lekövezték, bár ez a folyamat sokáig tartott, voltak utak amelyeket csak a XX. században kövezték le. Megkezdődött a vasút kiépítése, az 1861-ben kiépült déli vasút két megállóval is rendelkezett Promontoron. 1882-ben kiépült pécsi vasútnak szintén voltak megállói Tétényben. A híres HÉV, mely vonala később egészen

Nagytétényig kinyúlt a Szent Gellért tér felől közlekedett. Az 1800-as években híres borkereskedők telepedtek meg a környéken, a század második felében pedig modern, jól felszerelt sörgyár épült, amely munkahelyet biztosított az itt élők számára is. A sörgyár az első világháború után bezárásra kényszerült. Dél-Buda területeinek 72%-át szőlők tették ki, a lakosság igen nagy része dolgozott a szőlőművelésben és a családok majdnem fele rendelkezett szőlőbirtokkal. Az 1880-as évek közepére a filoxéria járvány csaknem 90%-át elpusztította a szőlőtöveknek. Az itt élő lakosoknak új megélhetésre volt szükségük, ennek okán az ipartelepítés felgyorsult. Megjelent a térségben az élelmiszeripar. A már kiépült pincéknek és a borhagyománnyal rendelkező településen a pezsgő és szeszgyárak megtelepedtek. A pezsgőgyártás neves alakja Törley József megvásárolta az egykori Savoyai kastélyt és itt építette fel pezsgőgyárát. A pezsgőkészítés fortélyait Franciaországban tanulta, ahonnan a magyar gyárába francia munkásokat is magával hozott.

Promontoron és Budafokon a közművesítési folyamatok az 1800-as évek végén, 1900-as évek elején mentek végbe leginkább. A vízvezetékhalózat kiépítése különösen fontos volt a járványok megelőzése szempontjából is.

Az iparosodásnak köszönhetően mind Budafokon és Nagytétényben is folyamatos népességnövekedés figyelhető meg a 19. században. Nagytétény népességnövekedése az iparosodással egyensúlyban később indult be.

Közigazgatását tekintve ez a korszak hozott szintén változást a területek elnevezésében is. Tétényből 1873-ban szakadt ki Kistétény önálló településként kb. 600 lakossal. Az anyatelepülés innentől számítva neveződött át Nagytétényre. Budafok 1886-ban nevezte át magát a korábbi Promontor elnevezésről. 1915-ben Kistétény község Budatétényre nevezte át magát.

1926-ban Budafok várossá nőtte ki magát. Erre az időszakra Budafok a Dél-Budai régió vezető településévé vált és az ország borkereskedelmi központja lett, mely fejlett infrastruktúrájának is köszönhető volt. Budafok várossá alakulása után a községek egyik legfőbb problémáját az egészségügy jelentette, melyhez szorosan köthetőek a barlanglakások. Egészségügyi ellátó intézménnyel nem rendelkeztek a községek. 1890-es években a barlanglakások építését betiltották, Budafok lakások építésébe kezdett.

A világháborúk sokat visszavettek a fejlődő községekből, a háborús károk után lassan indult be a helyi üzemekben a gyártás, a helyi lakosok közül pedig rengeteget kitelepítettek. A vállalatokat pedig államosították.

1950-ben beolvastva a fővárosba létrejött a XXII. kerület, mely mai formájában is magába foglalja Budafokot, Budatétényt, Baross-Gábor telepet és Nagytétényt. (CZAGA-SZABÓ 2002)



2.ábra Budafok-Tétény Katonai felmérések vizsgálata

4.2. Diósd

Diósd történelmére vonatkozóan sajnos csak kevés forrás áll rendelkezésre. A honfoglalás koráig csak egy vázlatos képet tudunk festeni történelméről, azonban már az Újkorra visszamenőleg vannak ismeretek a település történelmével kapcsolatban. Az 1940-es években olyan kerámiatöredékeket találtak, amelyek az Újkor korszakára vezethetőek vissza. Szintén ebből a gyűjteményből származnak a rézkorra utaló gyűjtemények, amelyek a Diósdon található Rókalyuk-barlangból kerültek elő. A koraibronzkor korából a Magyar Nemzeti Múzeum régészének, Patay Pálnak köszönhetően kerültek elő tárológödrök leletei, melyek a korabronzkori nagyrévi kultúra népéhez vezethetőek vissza, akik a Duna Pest és Fejér megyei szakasz területén telepedtek

le. Az ásatás során a gödör alján több edény maradványaira is bukkantak a korból. A gödör funkciója feltehetően egy áldozati gödör lehetett.

A római kort megelőzően a késő bronzkor és a kései vaskor idején urnamezős kultúra jött létre egészen a Kelet-Alpoktól a Kr.e.12.sz. környékén, majd a Kr.e.4.sz. után nyugatról érkező kelta törzsek jelentek meg a Kárpát-medencében. A Rókalyuk-barlangban és a Diósd-tó partján ezen időszakot képviselő kerámiamaradékok kerültek elő.

A Római Birodalom egészen a Dunáig hódított meg területeket, az itt élő későkelta népcsoportokat pedig beolvasztották a római civilizációba. A Római Birodalom területe katonai felügyelet alatt állt. Az ásatások során a rómaiak korából fennmaradt edénytöredékek is bizonyítják a rómaiak itt létét. 1959-ben sírládák maradványai kerültek elő, melyek kőlapokból készültek, néhány évvel később pedig a Szidónia-hegy homokbányájából került elő késő római kori sír. A sírkő olyan jó állapotban megmaradt, hogy felirata a feltárás után is olvasható volt. Szintén ezen a lelőhelyen másik nyolc sírt véltek még felfedezni.

A népvándorlás korában Diósdot vizsgálva a korszakban a területen csak az avarok jelenlétéről van adat.

Diósd első okleveles említése a XIII. századból származik, melyben Érddel kapcsolatosan kerül említésre. Az azt megelőző korszakokból a településre utaló vagy a települést említő legendák, krónikák utalnak. A feljegyzések többféleképpen, hol Diod, Dyog vagy Gyod, Gyogh néven említik. A település elnevezését jellemzően a középkorban a nemzetségnévből eredeztette a falu nevét, majd később a birtokos a birtokról kapta nevét. A feljegyzésekből kiderül, hogy az eredeti a Diod megnevezés volt. Diósd településéről Szent Gellért püspök legendái tartalmaznak számunkra értékes információkat, azonban ezek valóságosága ma is vitatott. Az viszont bizonyos, hogy valamennyi megjelent kiadásban és fordításban az áll, hogy utolsó miséjét Diósd településén mutatta be és utolsó éjszakáját itt töltötte.

A középkori feljegyzések arra utalnak, hogy Diósd viszonylag jelentős település volt, mérete hasonló volt a középkori falvakéhoz. Jelenlegi határai pedig sokkal távolabbra nyúltak, egészen a Dunáig. Emellett kőből épült várkastéllyal, pusztával és két templommal is rendelkezett. A templomok helye máig azonosítatlan. A névadó Diody nemzetség tagjai komoly szerepeket töltöttek be Pest megyében.

További fennmaradt feljegyzésekből kiderül, hogy Diósdon szőlőművelés folyt és területe alá tartozott a Tétényi-hegy is. Az oklevelek birtokszerzésekről, birtokperekről is tanúskodnak. A XIV. században Diósd lakossága becsülve kb. 200-400 fő lehetett figyelembe véve, hogy rendelkezett két templommal és területe messzire nyúlt. A középkorban a település mérete egy átlagos faluéhoz hasonló lehetett. Szintén a XIV. századból származó fontos oklevél, a Pápai tizedjegyzék alapján megállapíthatjuk, hogy Diósd a korszakban nagyobb településnek számított, mint Érd, mivel a „Gyodi” (Diósi) plébános négy garast fizetett, míg az Érdi csupán kettőt.

Zsigmond király korából fennmaradt oklevelek bizonyítják, hogy a birtoknyilvántartás hiánya miatt gyakran akadt viszály a birtokadományozások, birtokhasználatokkal kapcsolatban.

A XV. században a források gyakran utalnak egy úgynevezett Kutjavárra, mely Mátyás királyhoz volt köthető, amely helyszíne Érd és Tétény környékén lehetett.

1541-ben a török megszállás során csakúgy, mint Buda, Diósd is török hatalom alá került. 1546-ban az adóösszeírás során lakatlannak nyilvánították. A török megszállás alatt Buda határa délen Diódig, a vizsgált településünkig tarthatott.

A források sokáig nem, majd 1627-ben említik újra Diósdot, ekkor már Diós néven.

A háború okozta pusztulás után az ország sok helyen alig lakott volt, a XVIII. században kezdett újjáépülni a dél-budai terület. Az 1689-es összeírás alapján Diósd egyetlen földesura Illésházy Miklós gróf volt. Elpusztult falu volt, mely sok szántóval, réttel és legelővel rendelkezett, ám lakatlan volt és nagy munkaerőhiány volt jellemző. Szőlői, erdei nem voltak. A Budai szőlők nagy része a törökök ideje alatt kipusztult. Az akkori falu helye a kutatások alapján nem egyezik a maival és kissé odébb helyezkedett el. I. Lipót uralkodása alatt a Magyarországra befogadott rácok közül sokan telepedtek le Diósdon is majd néhány évtizeddel később német családokat telepítenek be. Egy 1729-es oklevélben rögzítik Diósd földjeinek határait, Érd válik a birodalom központjává és eltiltják Törökbálint lakóit Érd, Diósd, Berki határainak használatától. 1746-ban három nép, rácok, szlovákok és németek éltek Diósdon és Érden is. 1828-ban már a lakosság két-harmada német nemzetiségű volt. 1774-i összeírás szerint húsz ház állt a településen, ezek lakóit tekinthetjük a település őslakosainak.

További vizsgálataim során térképes anyagokat is használok segítségül. Az Első Katonai Felmérést vizsgálva megjelenik már néhány épület a térképen, jelölve vannak a mezőgazdasági területek, szántók és legelők, emellett nagy arányban vannak szőlős területek is jelölve. A lakosok egy része szőlőműveléssel foglalkozott, fő jövedelmi forrásukat ez adta. A szőlőtermesztésnek jó feltételei voltak, a diósi bort jó hírüként ismerték el.

Diósd történetében lényegi változás volt, mikor 1828-ban addigi földesura átruházta egy másik családra a területet. Később szintén döntően érintette az itt élő lakókat az 1848-as forradalom és szabadságharc. Ekkor Diósd lakossága kb. 600 fő volt.

A később készült katonai felmérések jól szemléltetik a település folyamatos gyarapodását. Egyre több ház és lakos jelenik meg a területen. Kialakulnak az utcák, központok.

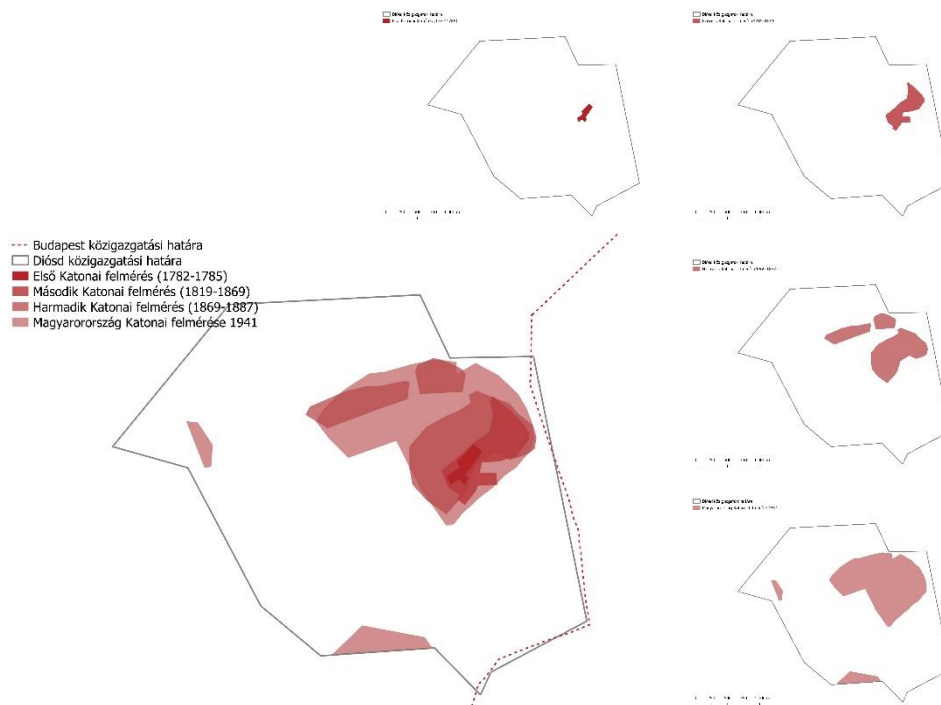
Az 1800-as évek végén Diósdon is a filoxéria járvány pusztított. A járvány pusztítása oly mértékű volt, hogy alig maradt ép szőlőterület Diósdon. A járvány következtében feltehetően sokan elvándoroltak, de a település népessége egyenletesen növekedett. A szőlőtermelés után gyümölcsstermesztéssel kezdtek el foglalkozni. Szintén erre a korszakra tehető az az örömtelibe hír, hogy a megye hét óvodája közül egy Diósdon nyílt meg.

A XX. század elején Diósd lakosai a filoxéria járványt követően nehezen éltek gazdaságilag. A helyi férfi lakosok jellemzően a fővárosba és a közeli helységekre (Budafok, Nagytétény) jártak el építőmunkát végezni. A település államitámogatásra szorult helyzete miatt. A környéken nyíló vállalkozások azonban idővel egyre több munkalehetőséget kínáltak. A fejlesztések során a vasúti vonalat meghosszabbították és a HÉV Budafokig közlekedett, mely nagy segítséget nyújtott a napi közlekedők számára.

Az 1950-es években nyílt Diósd első üzemszerű ipari létesítménye és megindult a település ivóvízhálózatának kiépítése. A lakosság száma tovább gyarapodott.

A településen továbbra is jellemző volt a gyümölcsstermesztés, kiemelten az őszibarack termesztése. A kereskedők a Budapesti vásárcaarnokban árulták terményeiket.

Az 1990-es években a tanácsrendszert az önkormányzatiság váltotta fel Diósd életében is. (INT-5)



3.ábra Diósd Katonai felmérések vizsgálata

4.3. Érd

Az előző települések vizsgálatához hasonlóan Érd történelme is hosszú múltra tekint vissza. Területéről szintén származnak, őskori, ókori leletek, amelyek arról tanúskodnak, hogy már a neandervölgyi ősember által is lakott terület volt. Bronzkori leletek bizonyítják földvár helyét és a rómaiak nyomai is szintén bebizonyosodtak, őrtornyot üzemeltettek Érd területén és a limes útvonala is áthaladt itt.

A honfoglalást követő időszakban a mai Érd területén több falu is kialakult, azonban a török idők következtében többük kihalt és elnéptelenedett. Első okleveles említése 1243-ból származik. Az oklevél birtok adásvételről szól. Ekkor már több család rendelkezett itt birtokkal.

Érd középkori helyzetét vizsgálva a források arra utalnak, hogy többnyire földművelő társadalom élt itt. Hasonlóan Diósdhoz vagy Tétényhez a szőlőművelés itt is jelentős mértékben zajlott. Emellett több említésből is kiderül, hogy gazdag volt erdőségekben, többnyire tölgyesekben. Ahogy Diósdon is, itt is említenek az oklevelek egy kőkastélyt, az ebeni kőházat. Ezt a kastélyt azonosítják a már korábban említett Kutjavárral, ami Diósd és Érd között helyezkedett el, ahol valaha Mátyás király is járt.

Fontos tényező Érdnek a Dunával való kapcsolata. A feljegyzések már egészen korai időkből írnak Érdnél található Dunai kikötőről. Fontos szereppel rendelkezett a kereskedelemben. 1526-ban a Mohácsi-csata előtt II. Lajos király Érden szállt meg és rövid ideig Sárkány Ambrus kastélyában tartózkodott. Sárkány Ambrus pedig Érd kikötőjéből indult hajókkal a csataterre.

Buda elfoglalása után a törökök Érdre is bevették magukat, Érden majorság épült Hamza bég igazgatása alatt. Ittlétükre utal a ma is látható minaret. A törökök számára Érd gazdasági és hadakozási tekintetben is fontos állomás volt. Érdekesség, hogy bevonulásuk előtt Érd teljes lakossága magyar származású volt, itt tartózkodásuk alatt azonban számuk jelentősen lecsökkent. A lakosság olyan mértékben átalakult a török idők után, hogy Érden a délszláv népek voltak többségben a magyarokkal szemben.

A XVIII. században legnagyobb arányban a lakosságot délszlávok, németek, majd magyarok tették ki hasonló százalékban más egyéb nemzetséggel. A törökök kivonulása után nevesebb családok kezdtek az újjáépítésbe. Az 1800-as évek elején Érd továbbra is mezőváros, kb. 3000 lakossal rendelkezik. Többnyire juhtartással és szőlőtermeléssel foglalkoztak, azonban a filoxéra járvány itt is nagy pusztításokat okozott. Az elpusztult szőlőterületek helyén őszibarack termesztésébe kezdtek.

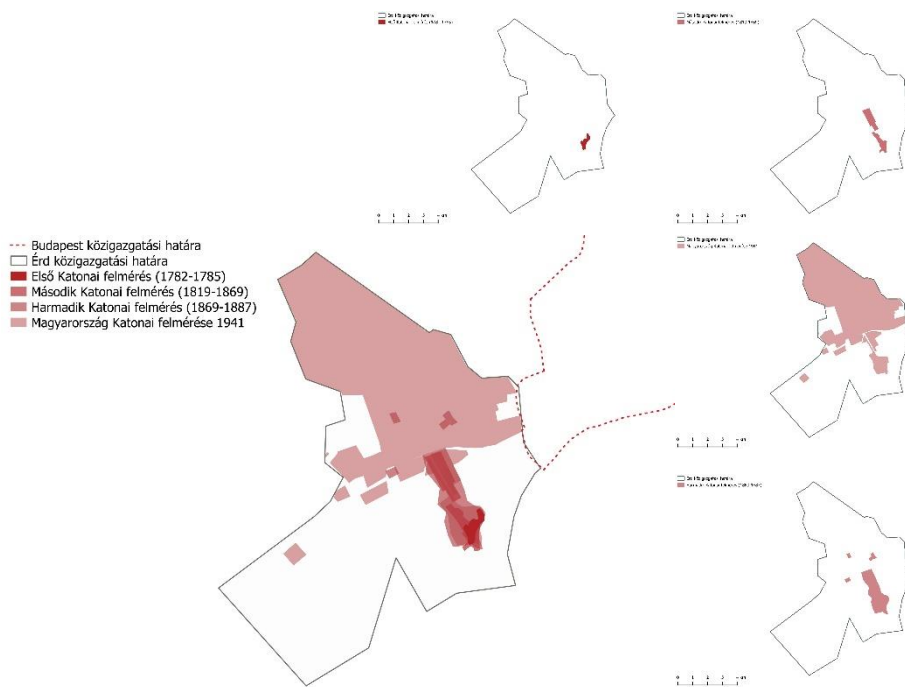
Az Illésházy-család az évek során sokat tett Érd fejlesztéséért, de később Illésházy István tartozásai miatt 1828-ban az uradalom eladására kényszerült. Ezt követően Érd gyakran került más birtokosok keze alá, majd az 1838-as dunai árvíz Érden is nagy pusztításokat okoz.

Az I. világháborút követő időszakban az országosan meghirdetett birtokrendezés Érden is megvalósult. 1925 környékén 4410 fő lakta Érdet, korábbi időszakokról Érd történelmi feljegyzései igen hiányosak.

1920-ban nagymérvű parcellázás időszaka indult. A Károlyi-féle parcellázás során a '20-as években kb. 3000 holdnyi terület került felparcellázásra, amelyek korábban erdőknek és gyümölcsösöknek adtak otthont. A betelepülés fellendült, köszönhetően a viszonylag olcsó telekáraknak és a főváros közelségének. A vidékről felköltöző munkásréteg, aki a belvárosban volt foglalkoztatott státuszban egy része költözött be és vásárolt itt telkeket. Eleinte sokáig Budának ezen a részén is nyaralók, vikendházak megléte volt jellemző, majd a szuburbanizációs folyamatok során egy folyamatosan növekvő agglomerációs településsé nőtte ki magát Érd. Közkedvelt céltelepülés lett belvárosi közelsége miatt és

a kialakult kertvárosias jellege miatt. A budapesti agglomeráció egyik legnagyobb városává vált. Ez azonban azzal is járt, hogy mára egy nagy területi kiterjedésű, széttagolt településsé alakult. (INT-6)

2023 nyarán a település korlátozta a beépítési szabályokat, annak érdekében, hogy korlátozza és gátat szabjon a település növekedésének és lakosszámi gyarapodásának, mivel a település infrastruktúrája, közlekedési hálózata nem bír lépést tartani az ilyen mértékű növekedéssel. Az Érdi önkormányzat az ingatlanberuházások építését jogszabályban korlátozta. (INT-7)



4. ábra Érd Katonai felmérések vizsgálata

5. Budapest és az agglomeráció közigazgatása

A vizsgálati részek előtt lényeges tisztáznunk, hogy a szakdolgozatban elemzett települések között különbséget kell tennünk aszerint, hogy az egyes település a budapesti agglomeráció részét képezi vagy pedig Budapest közigazgatási határán belül található és ezáltal Budapest egyik kerületét alkotja, ezért közigazgatási tekintetben a fővároshoz tartozik. A különbség a települések működésében számos ponton megmutatkozik, mind fenntartási és közlekedési szinten is, hogy az adott település esetleg a főváros függésében áll vagy attól önállóan működik. Budapest közigazgatási határát elhagyva magunk is észlelhetjük és tapasztalhatjuk a fennálló különbségeket.

A fővároshoz tartozó kerületekben települési önkormányzatok működnek. A fővárosi kerületi önkormányzatok egyenlőek alapjogukat tekintve, azonban a feladat és hatókörük eltérő lehet egymástól. A főváros a területi részéhez tartozó területek településfejlesztési, településtervezési és településüzemeltetési feladatait is ellátja. Az önkormányzatok ezen túl ellátják azokat a településfejlesztési, településtervezési és településüzemeltetési feladatokat a saját területükön, amelyek már nem tartoznak a fővárosi önkormányzat hatáskörébe. A kerületekben a fővárosi közszolgáltató cégek látják el a közszolgáltatási feladatokat a kerületek szoros együttműködésével. (INT-8)

Összességében tehát a fővárosi önkormányzat és a települési önkormányzatok között munkamegosztás van, az önkormányzatok települési feladataikat illetően elsődlegességet élveznek, a helyi ügyeiket önállóan kezelhetik, azonban bizonyos funkciók terén nem működhetnek teljesen függetlenül, mivel Budapest részeként egy egységes város részét képezik. Egyes szerepkörök mentén például a közlekedési hálózat, közösségi közlekedés összefonódása miatt szükséges a kerületek és a főváros közötti együttműködés fenntartása. (LAKI-SZABÓ 2017) (INT-8)

Az agglomerációs települések bizonyos tekintetben nagyobb szabadságot élveznek. Saját területi önkormányzattal rendelkeznek, egyenragúak jogi értelemben a Fővárossal és a fővárosi kerületekkel. Jogi értelemben önállóan működnek. Az agglomerációs települések kiemelt szerepet játszanak a helyi közszolgáltatások és infrastruktúra fejlesztések ellátásában és karbantartásában. Számos esetben az önkormányzatok tulajdonában álló különböző gazdálkodói szervek láthatják el a településen belüli közfeladatokat, például Érd esetében az Érd és Térsége Regionális Víziközmű Kft., mint a város vízszolgáltató szerve látja el és végzi a városon belüli vízszolgáltatással kapcsolatos feladatokat. (INT-9) Ezen közfeladatok kiterjedhetnek még a település közterületfenntartására, pl. parkok, zöldterületek gondozására, utak, járdák tisztántartására, hulladékkezelésre is. Számos agglomerációs településen az önkormányzat által vagy annak bevonásával létrehozott hulladékgazdálkodási szerv működik és látja el a környező térség településeit. A közeli agglomerációs településeknek az infrastrukturális fejlesztések szempontjából lényeges az összehangolt együttműködése, hiszen az térségi szinten befolyásolja őket.

A fővárosi kerületek és az agglomeráció között fennálló jogi határ gátat szabhat a települések közötti együttműködés összehangolásának és a potenciális területfejlesztési lehetőségeknek. (LAKI-SZABÓ 2017) (NKE 2017)

Az általam vizsgált agglomerációs települések fejlődésében, továbbá a lakóingatlanok számának növekedésében döntő szerepe van a vezetékes szennyvízrendszer utóbbi 10 évben való kiépülésének. A 2010-es években az agglomerációs települések, Érd, Diósd, Tárnok nagyszabású csatornázási programja lehetővé tette a kertvárosi területek beépülését. A csatornaépítésekkel a csapadékvíz elvezetésének rendszere kiépült. Az önkormányzatok a szennyvízelvezetés kiépülésével az eddig be nem épült kertvárosi területekre építési engedélyt tudtak kiadni. A csatornarendszer elmúlt években való fejlesztése napjainkig döntő hatással van a települések fejlődésére és az ingatlanszámok növekedésére.

A csatornarendszer kiépítése ezeken a területeken talaj- és környezetvédelmi szempontból is jelentős.

6. Közlekedési vizsgálatok

6.1. Napi ingázási tendenciák

Közlekedési vizsgálatok során lényeges monitorozni az agglomerációs településeken élőknek a lakóhelyük és munkahelyük közötti rendszeresen megtett, napi ingázási adatokat. Az általam elkészített ábra (5.ábra) a szakdolgozatban vizsgált agglomerációs települések (Érd és Diósd) esetében azokat a településeket emeli ki, amelyek a legkedveltebbek munkavégzés céljából és a legtöbben járnak oda dolgozni napi szinten. A vizsgálatokhoz a Lechner Tudásközpont adatait használtam alapul. (INT-10)

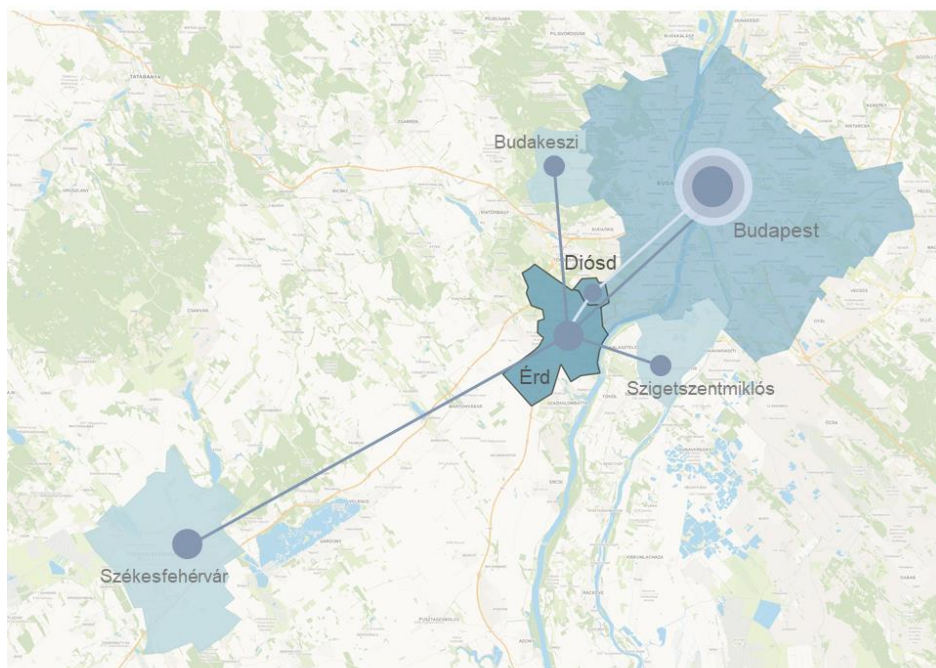
Az elsődleges célterület a déli agglomerációban élők számára Budapest. Közelsége miatt kedvezően megközelíthető a korábban említett településekről, mindemellett munkahely, oktatás és egyéb szolgáltatások szempontjából a legtöbb lehetőséget a főváros nyújtja. A budapesti agglomerációs területek közlekedési infrastruktúrája sokat fejlődött az elmúlt években és több település számára kedvezőbb adottságokat teremtett meg, ezáltal az emberek számára egyszerűbbé tette a városközpontokba való eljutást. Mindkét

agglomerációs településről több budapesti csomópont, például a Kelenföldi vasútállomás is aránylag gyorsan elérhető autós vagy vasúti közlekedéssel.

Bár az autós közlekedés gyors és kényelmes megoldást nyújt, szintén jó alternatíva a kötöttpályás és az autóbuszos közlekedés is ezekről az agglomerációs településekről. Érdről vasúttal akár 15 perces menetidővel már elérhető a Kelenföldi vasútállomás.(INT-11)

A főváros mellett a környező agglomerációs városok is tág skálán kínálnak munkalehetőséget. A budapesti nyugati agglomerációban található Budakeszi, Budaörs és Törökbálint szintén nagy mennyiségben vonzanak munkaerőt az itt kiépült ipari területekre, a különböző vállalati és kereskedelmi cégekhez, melyekbe a fővárosból és a környező agglomerációs településekről érkeznek a munkavállalók. Szigetszentmiklós hasonlóan a kiépült jelentős ipari szerepe miatt sok munkalehetőséggel rendelkezik.

Az agglomerációból kifelé haladva Székesfehérvár szintén egy gyorsan és jól megközelíthető jelentősebb város, mely számos munkalehetőséget kínál fel. A Lechner Tudásközpont adatai alapján, mely a 2011-es népszámlálási adatokra támaszkodik Érdről az 17 321 elingázó főből 64 fő ingázik napi szinten Székesfehérvárra foglalkoztatása miatt. Közlekedési szempontból Érdről gépjárművel kb. 35 perces, míg vasúttal 42 perces menetidővel érhető el a település.



5.ábra Ingázás kiemelt célpontjai

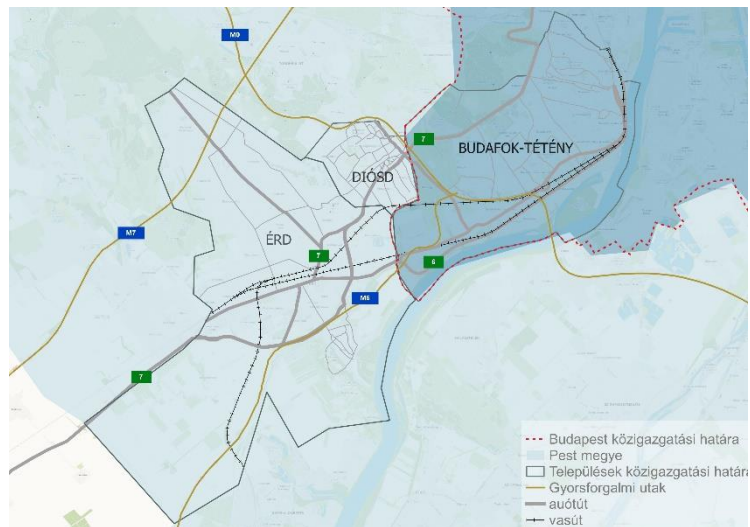
6.1. Térségi szintű közlekedési vizsgálatok

Térségi szintű úthálózat vizsgálatához az általam készített ábra (6.7.ábra) segít a szemléltetésben. A szakdolgozatomban vizsgált települések Budapest és Budapest vonzaskörzetének déli részén fekszenek. Diósd és Érd Pest vármegyében, az Érdi járásban helyezkedik el. Nyugatról Fejér vármegye határolja őket. Érd légvonalban mért távolsága kb. 15 km-re található a fővárostól.

A három település közlekedéshálózatát szemlélve megállapíthatjuk, hogy kedvező adottságokkal rendelkeznek.

A településeket érinti vagy vonzaskörzetükben található az M7-es, M6-os és M0-ás autópálya, amelyek mind a Budapesti és az országos szintű közlekedésben meghatározó szerepet töltenek be.

A vizsgált három település életében kiemelt



6.ábra Közúti vizsgálatok Érd, Diósd, XXII.kerület

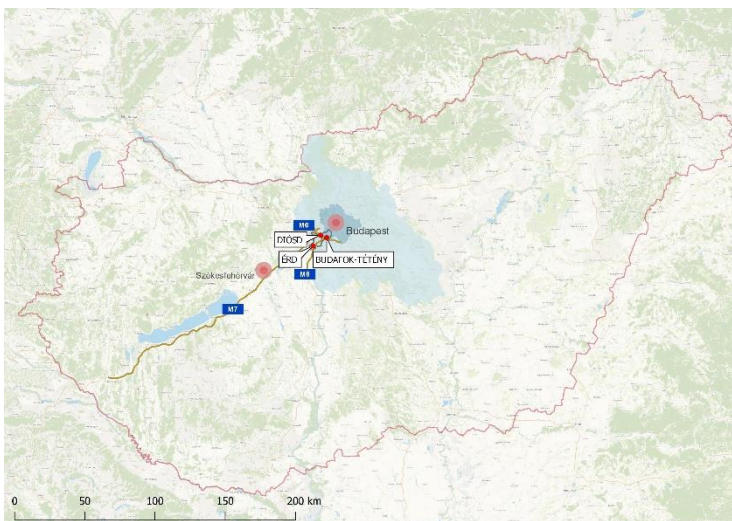
jelentőséggel bír a régi Balatoni út, mai nevén 7-es főút, amely a XXII. kerületen keresztül Diósdon és Érden is áthalad. Ez az út fontos összeköttetést jelent a belváros felé, Őrmezőt és Kelenföldet érintve csatlakozik a Budaörsi útra. Kelenföld a Budafok-Tétényiek és a déli agglomerációból érkezők számára is számottevő csomópont, ahonnan számos tömegközlekedési eszköz indul a belváros felé, továbbá kifelé az agglomeráció irányába, valamint több P+R parkoló is üzemel. Az agglomerációból érkezők közül sokan parkolják le itt gépjárművüket és a tömegközlekedési eszközök használatba vételével utaznak tovább a belvárosba. A 7-es úton a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban a forgalom lelassul, hiszen sokan használják napi szinten a diósdai és érdei lakosok közül is a belváros és lakóhelyük közötti ingázás során. A 7-es főút a déli agglomeráción át, Diósdot és Érdet kettészelve halad tovább az ország nyugati részébe, egészen végig a Balaton déli partján. Megállapíthatjuk, hogy mindhárom település életében meghatározó jelentőséggel bír ez az útszakasz, a diósdai és érdei szakaszon számos kereskedelmi egység található meg az út mentén.

A Duna mentén haladó 6-os főút hasonló szerepet tölt be, mint a korábban taglalt 7-es főút. A 7-es főút a településeket északon fűzi össze, míg a 6-os főút hasonló forgalmat lebonyolítva délen halad és csatlakozik be a Rákóczi-híd felé tartó Szerémi útba. A Dél-Budáról érkezők számára szintén egy meghatározó útszakasz a belváros felé haladásban. A Budapesti agglomeráción át halad tovább az ország déli felébe. A 6-os főút a szakdolgozatban tanulmányozott települések közül Diósd kivételével mindegyiket érinti.

Az M7-es autópálya az ország legrégebbi autósztrádája, mely Budapest-Balaton és a magyar-horvát határ között nyújt összeköttetést. Vonalán jelentősebb helyszíneket érint, úgy, mint a Velencei-tavat, Székesfehérvárat, Siófokot és Nagykanizsát. A vizsgált települések közül Érdet érinti közvetlenül és a legbefolyásosabb mértékben. Érd város északi részén áthalad, az Érdparkváros és a település északi részén élők számára nyújt közvetlen közlekedési alternatívát napi szinten. A belváros felé Budaörs mellett halad el és a Budaörsi útba csatlakozik be, ezen keresztül gyors elérést biztosít. Kelenföld forgalomtól függően kb. 30-40 perc menetidővel érhető el. Diósd és Budafok-Tétény számára inkább kifelé haladva bír jelentőséggel.

Az M6-os autópálya az ország déli része felé közlekedik, Budapest-Pécs között húzódik. Főként Érdet érinti közvetlenül az elemzett települések közül. Érd város déli részén halad át, nem messze a fő központtól. Nagytétény mentén haladva az M0-ás autópályába csatlakozik.

Az M0-ás Budapest kerülő körgyűrű vonala a Budapesti agglomerációs települések és a Budapesti peremkerületek között húzódik. Napi szinten nagy teherforgalmat bonyolít le a környezetében kiépült ipari területek miatt. Szintén alternatívát nyújt a peremkerületekben és az agglomerációban élőknek a napi közlekedés során. Az M0-ás



gyorsforgalmi út Törökbálint felől érkező, Diósd közigazgatási határa mentén halad, majd Nagytétényt kettévágva folytatódik a vonala a Dunán keresztülhaladva Csepel-sziget felé.

7.ábra Térségi szintű közúti vizsgálatok

Összegzésül mindhárom település életében az északon haladó 7-es főút és a Duna mentén haladó 6-os főút különös jelentőséggel bír a napi szintű közlekedésben mind a főváros felé és az agglomerációtól kifelé haladók számára is. Azonban a napi szintű nagyforgalmú közlekedés miatt a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban lassabb haladással és több menetidővel kell számolni. A megépült autószertrádáknak ezeken túl is nagy szerepük van a 6-os és 7-es főútak tehermentesítésében.

6.3. Közösségi közlekedés

Közösségi közlekedési vizsgálatok során a szakdolgozatban elemzett települések között különbséget kell tenni aszerint, hogy az adott település Budapest közigazgatási határán belül található és ebből kifolyólag annak közigazgatási rendszerébe tartozik vagy már az agglomeráció részét képezi és esetleg a területileg illetékes önkormányzat biztosítja a helyi közlekedést.

Budafok-Tétény (XXII. kerület) Budapest fővárosához tartozó huszonhárom kerület egyike. A főváros közigazgatási határán belül található területeken a BKK Zrt. által működtetett tömegközlekedési eszközök, autóbuszok, villamosok, trolibuszok és metrójáratok közlekednek. A XXII. kerületben autóbusz és villamos járatok közlekednek. A különböző városrészekbe több járat opció is ki van szervezve, a megállók jellemzően 300 m-es rágyaloglási távra vannak kijelölve. A főváros elérési ideje városrészekről függően különböző, a legtávolabbi városrészből, Nagytétényből ez a 60 percet is meghaladhatja. Az utazási időt szintén növelheti az egyes járatok hosszú útvonala és megállóhelyeinek száma.

Ugyan az agglomerációban közkedelmebb, de jellemzően az agglomerációra kiszervezett vonatok a XXII. kerületi állomásokon is megállnak, így ez is egy közlekedési opciót jelent a kerületi közösségi közlekedést használók számára.

Budapest közigazgatási határát elhagyva, az agglomerációs térségbe, Diósd és Érdre már a Volánbusz személyszállító cég járatai közlekednek, melyek egyaránt Kelenföldről indulnak kb. 30 perces időszávonként. A járatok Kelenföldtől indulva a 7-es főút és az Egér út vonalán keresztül haladva érik el a településeket. A megállóhelyek többnyire csak a főbb útvonalak mentén találhatóak, az egyes megállók távolabb esnek egymástól.

Különbségként mutatkozik meg a Budapest közigazgatási határa alá tartozó kerületek és az agglomerációs települések közösségi közlekedési rendszerében, a kedvezőbb és sűrűbb

indulási időpontok, melyek a reggeli és délutáni csúcsidőszakokhoz igazítva vannak. Kedvezőbb éjszakai járatrendszerrel rendelkeznek a Budapesten belül található kerületek is pl. Budafok-Téténybe a 973-as jelzésű buszjárat 15-30 percenként közlekedik az éjszakai órákban. Az agglomerációs településekbe éjszakai járatok jellemzően csak ritkán egy-két alkalommal közlekednek.

Diósdra távolsági buszjárat a Volánbusz Zrt. által közlekedik Kelenföld vasúállomás felől, mely Érd város felé halad tovább, továbbá a Budatétényi autóbusz állomásról indulnak járatok, melyek Nagytétényen keresztül haladva Diósdon is megállnak (13, 113-as jelzésű autóbusz). Kelenföldről a Törökbálintra közlekedő 88-as számú autóbusz érinti Diósdot és rendelkezik hét megállóval a településen belül. A buszjáratok a 7-es főúttól délre fekvő lakóövezeti részeket nem érintik, így ezek a területek közösségi közlekedés szempontjából nem jól ellátottak.

Összegezve megállapítható, hogy Diósdra közlekedve több buszjárat közül is választhatunk, amelyek viszonylag gyors menetidővel rendelkeznek, de több lakóövezeti rész egyáltalán vagy nem jól ellátott közösségi közlekedési értelemben véve.

Érdre szintén távolsági buszjáratok közlekednek, fő indulási állomásuk Kelenföld vasútállomás és az Érdi autóbuszállomás, mely az Érdi központban található. A 738-as számú járat egy belső regionális járat, mely Érden belül főbb helyszíneket köt össze és indulási ideje igazítva van a csúcsforgalmi igényekhez. Az említett járat Érd autóbuszállomás és a Favágó utca között közlekedik a Teleki iskoláig. A reggeli és délutáni csúcsidőszakokban gyakoribb indulással és egyúttal kibővített útvonalon közlekedik. (INT-12)

Érd három vasútállomással rendelkezik (Érdliget, Érd felső és Érd alsó). A vonatjáratok kb. 20-30 perces menetidővel, a gyorsvonatok 10 perces menetidővel érkeznek be a Kelenföldi vasútállomásra, majd haladnak tovább a Déli pályaudvar felé. Az elmúlt években a kötőpályás közlekedés előnyösen fejlődött, a közösségi közlekedés egyszerűbbé és gyorsabbá vált a budapesti agglomeráció és a főváros között. Érd szintén azok közé az agglomerációs települések közé tartozik, amely kellőképpen előnyös vasúti közlekedéssel rendelkezik.

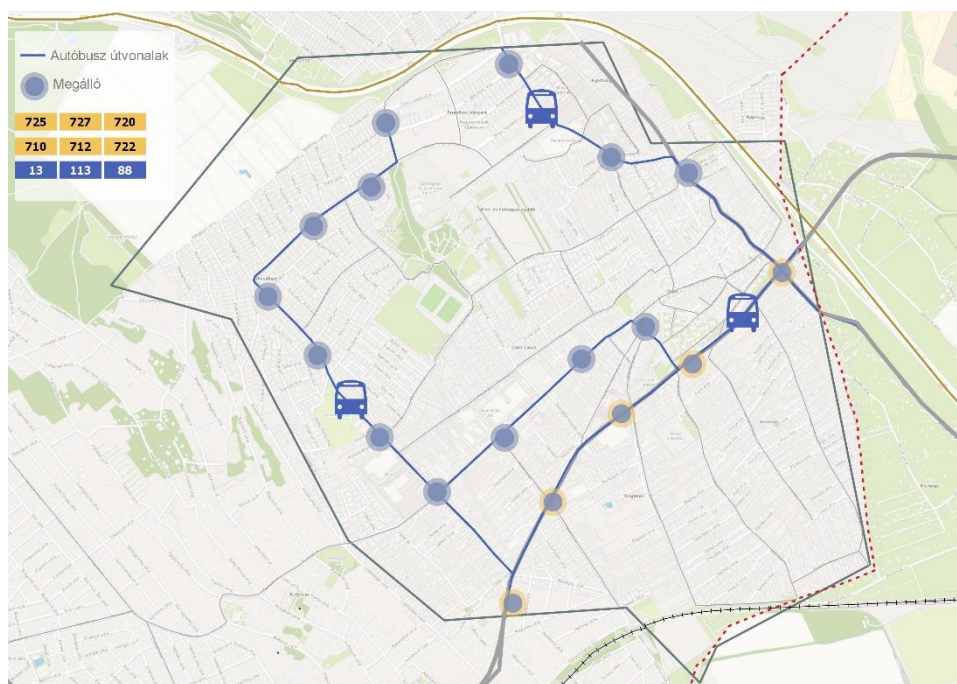
Az elemzett vizsgálatok alapján kiderült, hogy a vasúti közlekedés az agglomeráció és a belváros között sok esetben gyorsabb és kedvezőbb utazási forma, mint a Budapesti

peremkerületek és a belsőbb központok között közlekedő egyéb közlekedési eszközökkel való közlekedés.

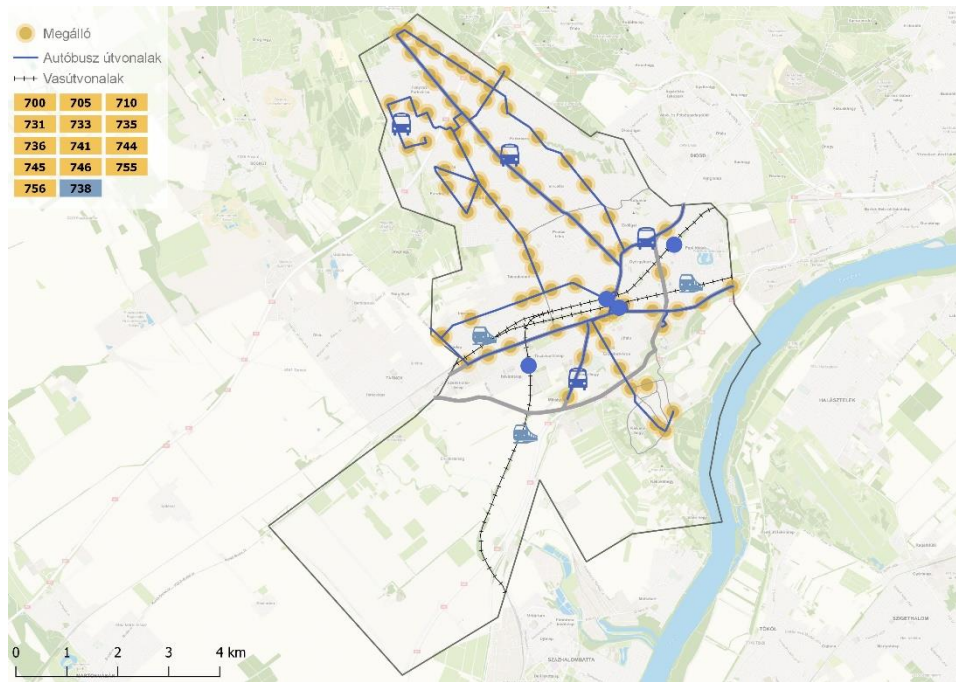
Érd város közösségi közlekedésének szempontjából kiemelt jelentőséggel bír az érdi autóbusz-állomás, amely az érdi központban található. Az Érd felsői és Érd alsói vasútállomás is itt található, valamint egyéb kereskedelmi egységek, melyek a várakozási időt teszik kedvezőbbé. Az Érdi autóbusz állomásra érkeznek be és indulnak tovább a regionális és távolsági buszjáratok.

Az érdi vasúti közlekedés előnyös feltételekkel rendelkezik, de a településen belül a vasútállomások megközelítése nem feltétlenül rendelkezik kedvező adottságokkal. A település északi lakóövezeteitől távol esnek a vasútállomások, megközelítésükhöz szükséges a gépjármű használata.

A Kelenföld vasútállomásról induló agglomerációs térségben közlekedő távolsági buszjáratok Diósdon át Érdre, majd Ercsi és Százhalombatta felé közlekednek tovább, így viszonylag hosszú menettrívvel rendelkeznek.



8. ábra Diósd közösségi közlekedésének ábrázolása



9. ábra Erd közösségi közlekedésének ábrázolása

7. Intézményi ellátottság vizsgálata

Az intézményi ellátottság felmérésének célja az, hogy egy átfedő és érdemi képet alkosson számunkra a szakdolgozatban elemzett települések ellátottságáról és esetleges felmerülő hiányairól. A dolgozatban két fő funkciót vizsgáltam meg az intézményi ellátottságon keresztül. Az oktatási intézmények számát és típusát, valamint az egészségügyi intézményeket monitoroztam a vizsgálaton keresztül. Egy település életében mindkettő kulcsfontosságú jelentőséggel bír, lényeges felmérni, hogy egy település mennyire képes ellátni és kiszolgálni a lakosság ezen igényeit, esetleg készíti-e ingázásra a lakosokat az esetleges hiányai miatt. Az oktatási intézményeknél a vizsgálat során számba vettem az alapfokú és középfokú oktatási intézményeket, az egészségügyi intézményeknél a szakrendelőket és házi orvosi rendelőket mértem fel.

7.1. Alapfokú oktatási intézmények

Az ábra (11. ábra) jól szemlélteti, hogy Érd, mint nagyváros és a XXII. kerületben is több oktatási intézmény is rendelkezésre áll. Az általános iskolák nagyobb számban megtalálhatóak a településeken, a települések jól ellátottak, az intézmények elhelyezkedésük szempontjából a különböző városrészeket lefedik és kiszolgálják. Budafok-Tétényben 11 db, Érden 7 db, Diósdon 2 db alapfokú oktatási intézmény található meg. Elmondható, hogy többnyire a diákok az adott település lakosai közül tevődnek össze.

	<i>Budafok-Tétény</i>	<i>Diósd</i>	<i>Érd</i>
általános iskola	11 db	2 db	7 db
gimnázium	3 db	-	2 db
ált. és gimnázium	1 db	-	1 db

10. ábra A települések oktatási intézményeinek száma

A XXII. kerület esetében a térképről leolvasható (11. ábra), hogy a három különböző városrészben több intézmény is rendelkezésre áll, így az egyes körzetekben az iskolák közötti választás lehetősége is adott, továbbá azok a lakóhelytől kedvező távolságra találhatóak. A legtöbb intézmény a legfőbb budafoki központ környezetében található, így ilyen tekintetben ez a legjobban ellátott, elhelyezkedését tekintve és közlekedési szempontból a legjobban megközelíthető, mivel számos közlekedési eszköz érkezik a Budafoki központba.

Diósdon 2 db alapfokú oktatási intézmény található, ezek közül az egyik egy magán nemzetiségi intézmény. Az intézmények a fő központ közelében helyezkednek el.

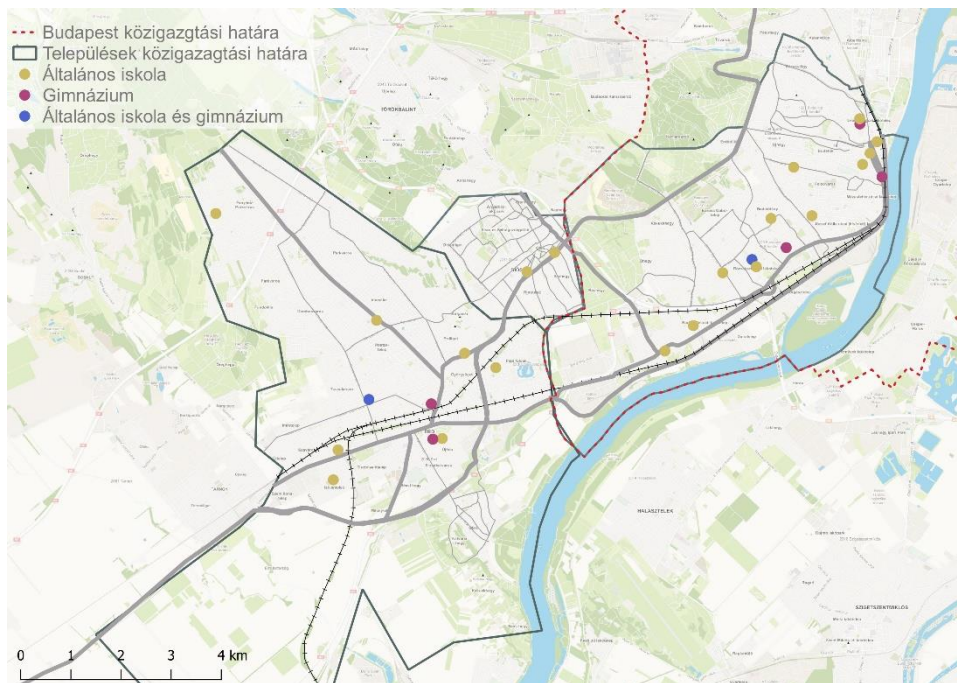
Érden 7 db általános iskola működik jelenleg, ebből két intézmény gimnáziumi tagozattal is rendelkezik. Túlnyomórészt a fő központ környezetében helyezkednek el, közlekedési szempontból vasúti és autóbuszos közlekedési eszközökkel egyszerűen megközelíthetőek. A Teleki Sámuel Általános Iskolához a városban közlekedő belsőjárat közlekedik meghosszabbított vonalon, amellyel az iskolát is érinti.

Összességében láthatjuk, hogy az oktatási intézmények jellemzően a fő központok közelében, jól kiépített közlekedési hálózatok mentén helyezkednek el.

7.2. Középfokú oktatási intézmények

Középfokú oktatási intézmények vizsgálata során jól kirajzolódik az ábrákon, hogy kevesebb intézménnyel rendelkeznek a települések, ennek következtében kevesebb választási lehetőség áll rendelkezésre, ezért jellemzőbb az itt élő diákok ingázása mindhárom település esetében.

A XXII. kerület 3 db, Érd 2db középiskolai intézményt működtet, valamint 1-1 db intézményt, ahol általános iskolai és középiskolai oktatás is folyik. Diósd egyáltalán nem rendelkezik középfokú oktatási intézménnyel, így a nagyobb korú diósi gyerekek mindegyike ingázik a hétköznapiak során másik településre.

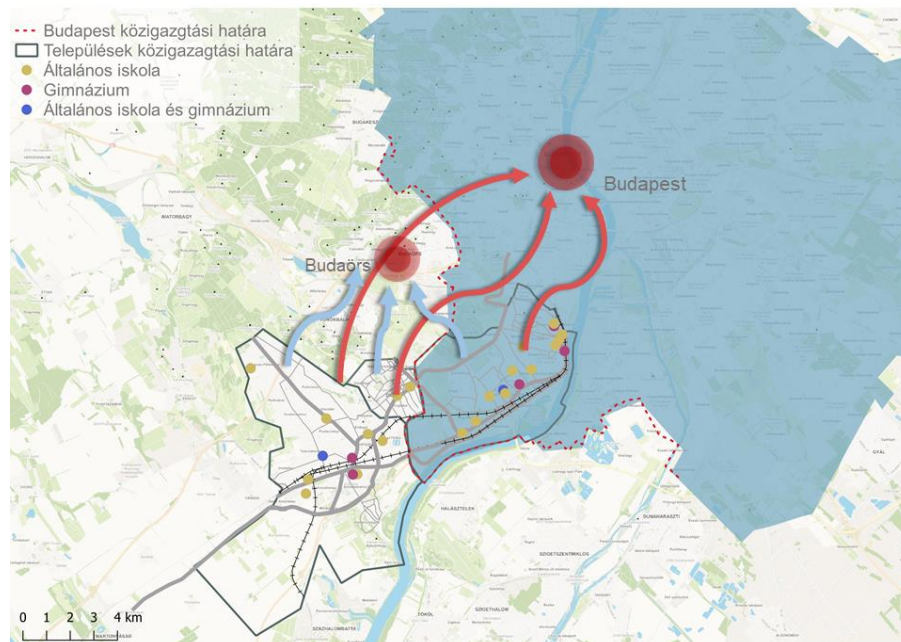


11.ábra Oktatási intézmények ábrázolása

Az általam készített mellékelt ábra (12. ábra) szemlélteti, hogy egyéb oktatási intézmények esetében Budapest közelsége folytán az elsődleges és kézenfekvő célpont a főváros. Egyéb lehetőségként figyelembe vehetjük Budaörsöt is, amely több nivós oktatási intézménnyel is rendelkezik, valamint mindhárom településhez szorosan kapcsolódik a mindennapi életben, mind a kereskedelmi és intézményi szempontból is. Közlekedési tekintetben gépjárművel mindhárom vizsgált településről alacsony menetidővel megközelíthető az M7-es autópálya, Kamaraerdei út vagy a 7-es és 1-es főúton keresztül. Közösségi közlekedést használók számára főként távolsági buszokkal

és a Kelenföld felől induló környéki autóbuszokkal érhető el a település. A XXII. kerületből a 287-es jelzésű autóbusz a Budatétényi vasútállomástól Kamaraerdőn át a Budaörsi lakótelep felé közlekedik. (INT-13)

Az ilyen szomszédos agglomerációs települések kedvezőbb alternatívát nyújthatnak mind az ellátás, mind a távolság terén egyes esetekben, mint egyéb fővárosi kerületek.



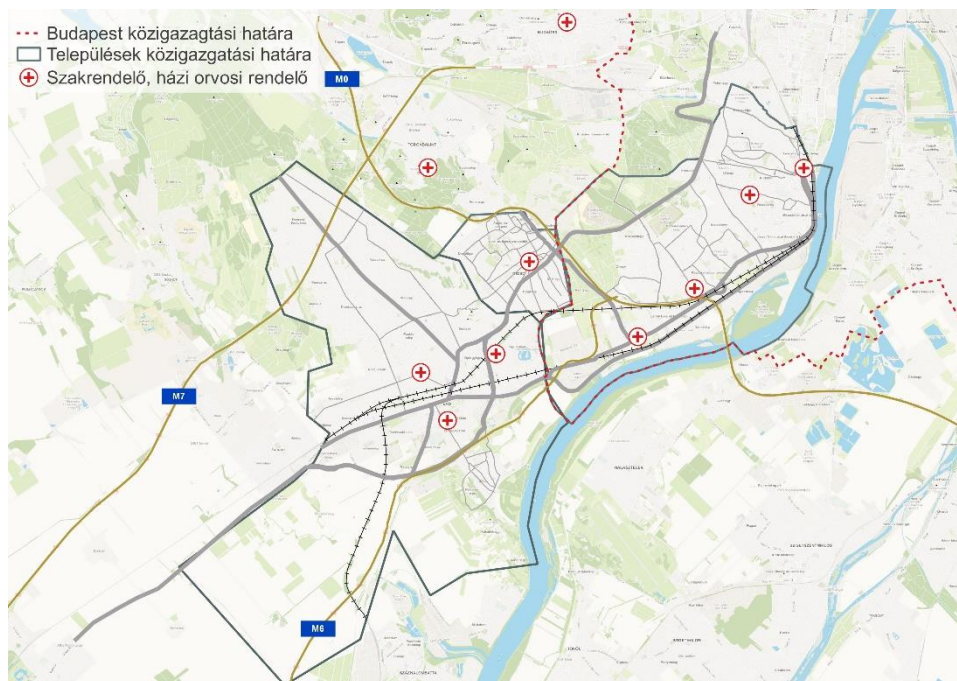
12. ábra Oktatási intézmények térségi szintű ábrázolása

8. Egészségügyi intézmények vizsgálata

Az általam készített térképes ábrán (13. ábra) a szakrendelőket és házi orvosi rendelőket tüntettem fel és vettem vizsgálat alá. Mindkét nagyobb település, Érd és a XXII. kerület is egy szakrendelővel rendelkezik, amelyekben számos szakrendelés látogatható.

Diósdon a központban található egészségházban háziorvosi, védőnői, valamint egyéb magánrendelések folynak, azonban szakrendelések nem. Diósd, mint az ország legkisebb városa ezért egészségügyi területi ellátás tekintetében az Érdi járásba tartozik, tehát a diósd lakosoknak különféle szakrendelések céljából az Érd városában található szakrendelőt kell felkeresniük. Az érdi szakrendelő látja el területi ellátási kötelezettség alapján még Tárnokot, Sósikut és Pusztazámort.

Mindhárom településen az ellátás részeként működik házi orvosi rendelés és házi orvosi ügyelet is, mely a településen belüli utcák alapján körzetekre van felosztva. Az általam készített táblázatban (14. ábra) a szakrendelők által biztosított szakrendeléseket vizsgáltam meg. Összehasonlítottam a XXII. kerületi és az Érdi szakrendelő által fenntartott szakrendeléseket, majd ebből levontam a következtetéseket, hogy melyek azok a szakrendelések, amelyek nem találhatóak meg mindkét településen. Az eredményekből kiolvasható, hogy az érdi intézmény jóval több szakrendelésnek ad otthont. A táblázatban a piros színnel kiemelték jelölik azokat az elemeket, amelyek csak az adott településen találhatóak meg.

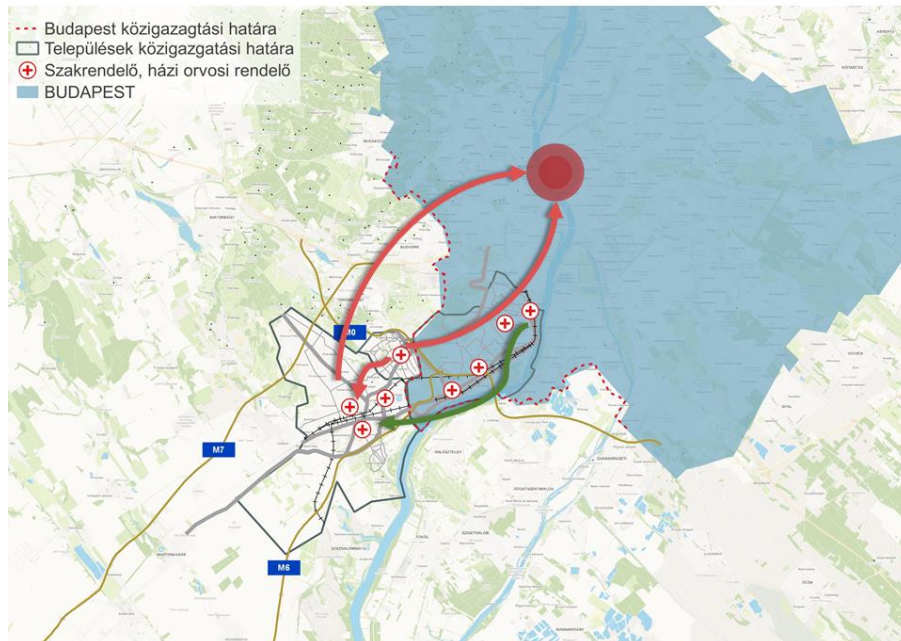


13. ábra Egészségügyi intézmények ábrázolása a vizsgált településeken

<i>kategória</i>	<i>Budafok-Tétény</i>	<i>Diósd</i>	<i>Érd</i>
oktatási intézmény	bölcsőde, óvoda, általános iskola és gimnázium	bölcsőde, óvoda, általános iskola	bölcsőde, óvoda, általános iskola és gimnázium
szakrendelések	sebészet- traumatológia, laboratórium, urológia, diabetológia, kardiológia, röntgen, ultrahang, mammográfia, gyógytorna, fizikoterápia, reumatológia, szemészet, fül-orr- gégészet, ideggyógyászat, belgyógyászat, ortopédia	Érd	bőrgyógyászat, szájsebészet, sportorvos, osteoporosis, onkológia, gastroenterológia, angiológia, fogszabályozás, fogászati röntgen
ügyelet	orvosi ügyelet	Érd	orvosi, fogorvosi ügyelet
háziorvosi rendelés	felnőtt és gyermek, védőnői szolgálat	felnőtt és gyermek, védőnői szolgálat	felnőtt és gyermek, védőnői szolgálat
egészségügyi alapellátások		fogászat, nőgyógyászat	
gyógyszertár	12 db	2 db	12 db

14.ábra Összesített táblázat ellátás

A vizsgálatokat összegezve láthatjuk, hogy a települések közelsége miatt egyes esetekben nem csak a diósi, de a XXII. kerületi lakosoknak is érdekesebb volna szakorvosi ellátást, -ha az ellátás helyszíne szabadon megválasztható-, vagy egyéb ügyintézés esetében az érdei intézményeket pl.kormányablak felkeresni, hiszen a várakozási időben és távolságban is kedvezőbb lehet, mint más budapesti kerületben található intézmények.



15.ábra Egészségügyi ellátás térségi szintű ábrázolása

8. Városi központok vizsgálata

A következő fejezetben a vizsgált települések rendszerének és működésüknek megértésének segítségével feltárom a települések legfőbb központjait. A különböző funkciók és szolgáltatások felmérésének segítségével meghatározom a központok ellátottsági szintjét és azt, hogy a településen belüli lakóövezetek mennyire ellátottak a jelenleg kiépült központok által. A központok jelenlegi helyzete egy képet alkot nekünk arról is, hogy a központrendszer mennyire fejlődött együtt a települések növekedésével.

8.1. Budafok-Tétény

Budafok-Tétény esetében jelenleg három fő központot különíthetünk el, melyek a különböző városrészekben alakultak ki és többnyire az abban a térségben élőket szolgálják ki. A fő központok mellett már helyenként alközpontok is létesültek.

Budafok-Tétény legjelentősebb központja a Budafoki városrészben található, mely a történelmi városrészben jött létre. Ez a terület kiemelkedik a kerületben ellátottsági szintjét tekintve, mivel sokféle szolgáltatással és funkcióval ellátott, mindemellett pedig jelentős közlekedési csomópontként is szolgál. A kerületi lakosok számára a legfontosabb hely a mindennapi teendőik intézésére. *(1.melléklet)*

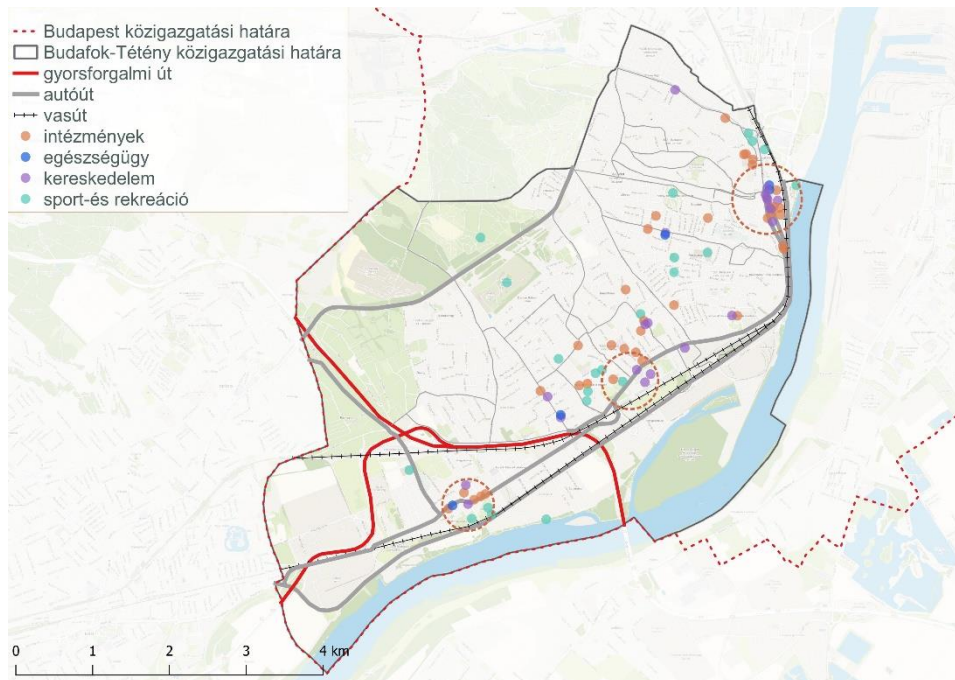
Közlekedési vizsgálati szempontból a közösségi közlekedést és kötöttpályás közlekedést használók számára kiemelten fontos átszállóhely. A megjelölt központi területen halad át a kerület életében is jelentőséggel bíró Kossuth Lajos utca és a Mária Terézia utca, amelyek mentén kereskedelmi, vendéglátó és intézményi egységek helyezkednek el. Ezeket túl egyéb más szolgáltató egységek, mint például a szakrendelő, polgármesteri hivatal, kormányablak, posta, rendőrkapitányság a kerületi piac, templom és oktatási intézmények is ebben a zónában összpontosulnak.

A Nagytétényi út mentén kialakult központ inkább kereskedelmi szempontból bír jelentőséggel. Itt épült meg 1999-ben a Campona pláza, mely a kerületi lakosok mellett a szomszédos településekről is vonzza a vásárlókat. Továbbá egy rövid ideig itt is működött kormányablak párhuzamosan a Budafoki központban találhatóval, ennek köszönhetően a Budatétényi és Nagytétényi lakosoknak kedvezőbb és gyorsabb megoldást kínált hivatalos ügyeik intézésére.

A Budatétényi központ környezetében oktatási intézmények és további kis kereskedelmi egységek szintén üzemelnek. Közlekedés szempontjából kulcsfontosságú utak, mint a Tétényi út, 6-os főút halad át itt, valamint az M0-ás gyorsforgalmi útba is közvetlen csatlakozási lehetőség van. Közösségi közlekedés szempontjából vizsgálva hasonlóan a korábban elemzett budafokihoz, a Budatétényi központ is egy jelentősebb csomópont, sokak számára átszállási lehetőséget biztosít, a belváros felé számos busz indul innen, továbbá a Budatétényi vasútállomás is alternatívát jelent a közlekedők számára. *(2.melléklet)*

A kerület harmadikként megállapított jelentőséggel bíró fő központja Nagytétényben található. A Nagytétényi központ kisebb méretű a korábban vizsgált központokhoz képest és jóval kisebb forgalmat is lát el, főként a közeli környezetében élőket. Alacsonyabb intenzitása a funkciók és szolgáltatások terén is megmutatkozik. Néhány alap kereskedelmi funkción kívül oktatási intézmény, helyi közösségi ház, posta,

önkormányzati intézmény és rekreációs területek találhatóak meg itt, melyeket főként a Nagytétényi lakosok keresnek fel. (3.melléklet)



16.ábra Budapestok-Tétény fő központjai

8.2. Diósd

Diósd települését vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a területének legnagyobb részét a kertvárosias lakóterületek teszik ki. Az intézmények száma alacsony, kereskedelmi egységek főként a 7-es főút mentén, és a településen belül elszórtan is találhatóak. Az egyik legjelentősebb forgalmi útja a településnek a 7-es főút, más néven Balatoni út, amely a várost kettészelve halad át a településen. Közlekedési szempontból kiemelt jelentőséggel bír az itt élők számára, mivel összekötést jelent a belvárossal a napi ingázók számára, valamint Érddel. A város keleti határát az M0-ás autótút, budapesti körgyűrű határolja. Ezen a szakaszon szintén találhatóak lakóépületek, de túlnyomórészt ipari térség épült itt ki. Ahogy az általam készített mellékelt ábráról (17. ábra) is leolvasható az intézmények és szolgáltatások a régi ófalú területén összpontosulnak ma is, úgy, mint a polgármesteri hivatal, művelődési ház, könyvtár, egészségház, óvoda és általános iskola. A település életében ezt a területi részt jelölhetjük ki a település központjaként a különböző funkciók elhelyezkedése és kvantitása alapján. Éppen ezért Diósd város a településtervezési koncepciójában is ezt a területet jelölte ki célul egy központi tér kialakítására a jövőben, mivel jelenleg nem rendelkezik efféle nagyobb

közösségi térrel a település, mely a közösség szerveződését elősegítené. Szintén a jövőbeli tervek között szerepel egy főutca kiépítése, mely a különböző városrészeket kötné össze a településen belül. A körbe határolt központi területtől nem messze, a 7-es főút mentén található egy nagyobb Interspar hipermarket, melyen belül több, kisebb kereskedelmi egység is található. A helyi lakosokon kívül az úton áthaladó, pl. Érd fele közlekedőket is kiszolgálja ez a kereskedelmi intézmény. Diósd városa gazdag rekreációs célokat szolgáló területekben, ilyen például a Diósi kőfejtő, mely az egykori bányát és erdőt foglalja magába, emellett kiváló kiránduló célpont is egyben. Szintén ezen a környéken a központtól ÉNY-i irányban találhatóak sportolási célt szolgáló foci-és tenispályák. (4.melléklet)



17.ábra Diósd fő központja

8.3. Érd

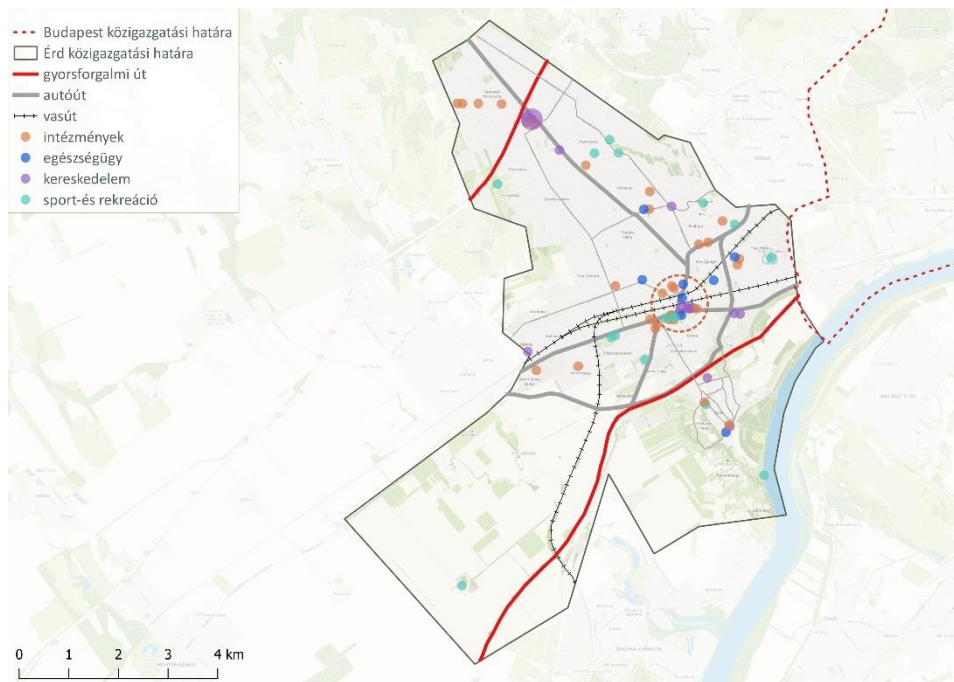
Érd városa egy nagy területi kiterjedésű, sűrűn beépült és lakott terület, jelenleg a Budapesti agglomeráció legnépesebb városa. Agglomerációs települési jellege miatt az itt élők többsége ingázó, ennek okán napi szinten közlekedik a fővárosba munkahelye vagy oktatása miatt. Érd meghatározott központja egy kiemelkedő fontosságú terület a város mindennapi életében. Az általam készített ábrát (18.ábra) vizsgálva kiolvasható, hogy a kiemelt jelentőséggel bíró központ a település közepén, egy nagyobb közlekedési csomópontban található. A város és az áthaladó forgalom szempontjából jelentős utak

keresztezik, emellett vasúti megálló és távolsági buszvégállomás is található itt. A naponta ingázók számára fontos közlekedési csomópont, ezt támasztja alá a korábbi közlekedési vizsgálatok eredménye is, miszerint Érd kifejezetten előnyös vasúti közlekedéssel rendelkezik a belváros felé. A városközpont a régi Ófalu és a '20-as években újonnan parcellázott területek között helyezkedik el, azonban a település méretéből adódóan egyes városrészekről távol esik, és azokat nem látja el teljesen. A helyi lakosok számára gyakorlatilag minden szükséges funkció és szolgáltatás megtalálható az agglomeráción belül.

Az előzőekben vizsgált településekhez viszonyítva az Érdi központ egy nagyobb és sokrétűbb funkciókkal ellátott terület, de ez a település méretéből is adódik. A központi területen belül oktatási és kulturális intézmények, polgármesteri hivatal, járásbíróház, szakrendelő, helyi könyvtár, ezen kívül nagyméretű szupermarket és egyéb kereskedelmi és vendéglátó egységek is megtalálhatóak.

A jelölt fő központtól délre az Ófalu található, mely területén egykor szintén fontosabb központ működött. A város fejlesztési terveiben van arra utalás, hogy a jövőben ezt a városrészt is több funkcióval egészítenék ki, így itt is létre jönne egy jelentősebb központ.

A központtól északra elterülő területek, melyek a későbbi parcellázások során épültek be, elsősorban lakóövezetek. Mindazonáltal elszórtan számos kisebb kereskedelmi egységet, valamint több általános iskolát és óvodát is találhatunk a város ezen részén. Ahogyan azt az ábra is jelöli az M7-es autópálya Érdi leágazásánál nyílt meg 2017-ben az ország egyik legnagyobb Interspar hipermarketete, mely az érdi lakosok mellett a környező agglomerációs települések lakosait is kiszolgálja. Szintén leolvasható az ábráról, hogy elszórtan található több rekreációs terület is Érdparkváros és Érdliget övezetében, a jövőben a város vezetése ezt a hálózatot bővíteni és fejleszteni tervezi.*(5.melléklet)*



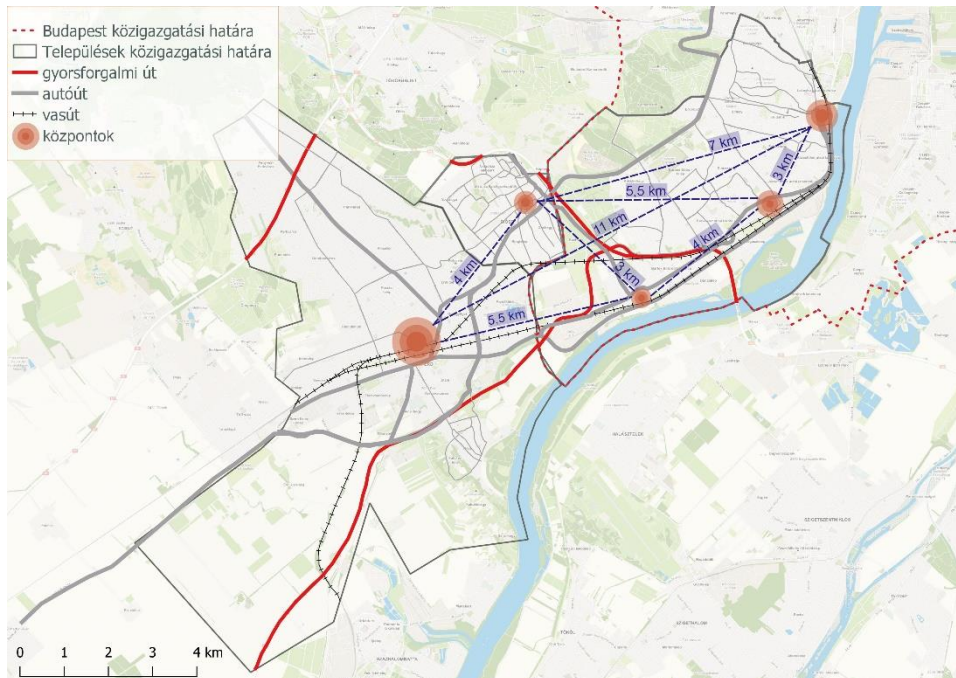
18. ábra Erdőtelep központja

9. Központrendszer vizsgálata

A következő ábra (19. ábra) a három település egymáshoz viszonyuló központrendszerét mutatja be. Az ábra szemlélteti a kiemelt központok között lévő légvonalban mért távolságokat, melyek kilométerben lettek feltüntetve, valamint a közút és a kötöttpályás hálózatát az elemzett településeknek. Az előzőekben vizsgáltak alapján szemléletes, hogy a leghangsúlyosabb, legnagyobb kiterjedésű és a legtöbb funkcióval ellátott központ az érdi, majd ezt követi a XXII. kerület budafoki központja. A települések központjai között mért távolságok alapján leolvashatjuk, hogy például Diósd központja csupán 4 km-re található az érditől, míg 7 km-re a budafoki központtól. A kedvezően rövid távolságnak köszönhetően a már az agglomeráció részét képező diósd lakosoknak kedvezőbb az agglomeráción belül, például az érdi központot alkalmazni mindennapi teendőik során, mint a belvárosba közlekedni. Hasonló megállapítást tehetünk a Nagytétényben élőkről is, hiszen Budapest közigazgatási határa mentén élve számukra a már a déli agglomerációhoz tartozó érdi központ kedvezőbb távolságra fekszik, mint a kerülethez tartozó budafoki központ.

Ezek alapján felvetődik az az elképzelés, miszerint a Budapest közigazgatása alá tartozó peremkerületek számára előnyösebb nyitni a szomszédos és környező agglomerációs

települések felé saját kerületükön túl, hiszen sok esetben kedvezőbb lehet a megközelítésük.



19.ábra Átfogó központrendszeri ábra a településekről

10. Fejlesztési tervek vizsgálata

A következőkben a településekről készült Integrált Települési Stratégiákat vizsgálom meg, azzal a céllal, hogy képet kapjak a települések jövőbeni fejlesztési terveiről. A városrészekre vonatkozó terveket, fejlesztési projekteket csak átfogóan vizsgálom meg. Főként a központok és a városrészek összeköttetéséről szóló részekre fókuszálok, mivel szakdolgozati kutatásom szempontjából ezek felmérése mérvadó számomra.

10.1. Budafok-Tétény

Budafok-Tétény Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2015-ben készült.

A településre jellemző peremkerületi helyzet miatt a városban jelentős az átmenő forgalom, működésében pedig összefonódik a szomszédos agglomerációs településekkel. A kerület hosszútávú célja, hogy egy élhető, emberközelű települést tartson fenn, amely megtartja kisvárosias jellegét, mely szorosan kapcsolódik a fővároshoz, de ugyanakkor

nyit a szomszédos agglomerációs települések felé is. Célja, hogy infrastrukturálisan és gazdaságilag is kiemelkedő szereppel rendelkezzen. Kihaszínatlan ipari területei potenciált rejtnek. Zöldfelületei szintén lehetőséget nyújtanak természeti, turisztikai és rekreációs fejlesztések formájában is, melyek fejlesztése szintén tervben van.

A kerület központjait érintő fontos fejlesztési cél, hogy a három fő központ hasonló mértékű ellátottsággal rendelkezzen és a jövőben mindegyik központ kielégítse a kereskedelmi, intézményi és szolgáltatási igényeket. Jelenleg a legforgalmasabb és legtöbb funkcióval ellátott központ a budafoki, mely egyben a történelmi központ is. Itt megtalálható intézményi, kereskedelmi, vendéglátói szolgáltatás is, emellett fontos közlekedési csomópont. A fő központok mellett fontos az alközpontok kiépülése, amelyek területileg koncentráltak, fontosabb utca-és városrészeket látnak el és kötnek össze. Mindemellett megosztják a közlekedés forgalmát is. Jövőbeli törekvés, hogy a különböző településrészek saját arculattal rendelkezzenek, alközpontjaik multifunkcionálisan működjenek. A kerület átfogó célja, hogy olyan városközpontokat alakítson ki, amelyek a kerületen belül lehetővé teszik a napi ügyintézését a lakosok számára és minél több olyan funkciót teremtsen meg a településen belül, amely csökkentheti az ingázók számát. A jövőben a kerület jelenlegi kertvárosias formáját megőrizve nyisson a fejlődés irányába. (INT-14)

10.2. Diósd

Diósd város Integrált Településfejlesztési Stratégiájának dokumentációja a szakdolgozatom készítése alatt még folyamatban van, ezért helyette a 2018-ban készült Településtervezési Konceptiót fogom alapul venni.

A település jövőképek megfogalmazása során kulcsfontosságú szándék egy városközponti rész, főtér, főutca létrehozása, mivel jelenleg nem rendelkezik ilyennel a település. Többnyire a régi ófalu területén központosulnak jelenleg az intézményi és egyéb szolgáltatások, ahogyan az az általam végzet központokra vonatkozó vizsgálatokból is kiderült, így ez a terület is lenne leginkább alkalmas egy városközponti rész kiépítésére, mely összeköti az egyéb funkciókkal ellátott városrészeket. A fejlesztés igényelné a belső közlekedéshálózat átalakítását, logikus kiépítését. Alacsony szolgáltatási kínálata miatt jellemzően a lakosok ügyeik intézése során vagy akár a bevásárlást illetően is a fővárost vagy a szomszédos Érd városát keresik fel. Ezért kiemelt

szándék, hogy az alapvető intézményeken túl az egyre gyarapodó településen további szolgáltatások és intézmények is megjelenjenek és a jövőben a település túlmutasson jelenlegi alvóváros szerepkörén. Másik megoldásra váró probléma, hogy a település gyorsan épült be, karaktere spontán épült ki, utcáiban és a beépült területeiben nem figyelhető meg szabályosság. Ezen okból kifolyólag szükséges a településszerkezet átalakítása és a folyamatos fejlesztés. Lakószervezetét tekintve többnyire kertvárosias és lakótelepi formák váltakoznak a városban.

Szintén potenciált rejt még turisztikai és rekreáció szempontjából a település kihasználatlan zöldfelületei. A hosszútávú tervekben megjelenik egy barlangfürdő létesítése, mely nagymértékű turisztikai értékkel bírna. Összeségében Diósd város jövőképében megfogalmazódnak a településszerkezetét, gazdaságát és társadalmát is érintő fejlesztési célok.(INT-15)

10.3. Érd

Érd város Integrált Településfejlesztési Stratégiája a 2014-2020 közötti időszakra készült. Érd települése a Budapesti agglomeráció legnépesebb városa. Jellege nagyon szétterült és kiterjedt, sűrűn beépült. A vonzáskörzetét vizsgálva Érd egy kifejezetten központi helyen, jelentős közlekedési zónában található, mind foglalkoztatás és ellátás tekintetében. Számottevő probléma, hogy a település csak egy jelentős városi központtal rendelkezik, amely a központtól távolabb eső városrészeket nehezen vagy egyáltalán nem szolgálja ki. A megfogalmazott célok között szerepel, hogy ezen városrészek területein alközpontok jöjjenek létre, amelyek ellátják a közel eső részeket. Kiemelt fejlesztési cél Érd Parkváros alközpontjának fejlesztése, mivel ez a rész nagyon sűrűn lakott, kissé leszakad a település többi részétől és funkciókban hiányos. A közlekedési kapcsolat és infrastruktúra kiépítése és fejlesztése a különböző városrészek és alközpontok között elengedhetetlen. A város szintén hiányos közösségi terei számát illetően. A jövőbeli célok között megfogalmazódik olyan területek létrehozása, amelyek segítik a közösség építését és mellette rekreációs funkciókkal is szolgálnak. A jövőbeli átfogó cél, hogy Érden egy többvárosközpontú város jöjjön létre.

Szakdolgozatomban elemzett települések, Érd és Diósd az agglomeráció részét képezik. Az Integrált Települési Stratégiákban kijelölt célokon túl meg kell vizsgálnunk, hogy a

Budapestet és agglomerációját érintő hosszútávú tervekben mik azok a szándékok, amelyek megfogalmazódnak, melyek azok az eszközök, amelyekkel Budapest és az agglomerációs területek kapcsolatát erősíteni és összehangolni lehetne.(INT-16)

10.4. Budapesti agglomeráció területfejlesztési koncepciója

Az agglomerációra vonatkozó területfejlesztési koncepcióban a következő törekvések fogalmazódnak meg:

- Budapest és az agglomeráció együttes metropoliszként együttműködésre törekedés
- várostérség versenyképességének javítása
- életminőség javítása az agglomerációban, alközpontok létrehozása, funkciók, intézményrendszer bővítése
- munkahelyek helyben megteremtése, települések közötti munkamegosztás
- közlekedési kapcsolatok fejlesztése
- jelenlegi térszerkezeti problémák javítása, fejlesztése
- összehangolt, hálózatos településfejlesztés
- beépítettség kontrollja
- turizmus fejlesztése

Az agglomeráció déli szektorára vonatkozó törekvések:

- túlterhelt zónák tehermentesítése
- hiányzó központok, közösségi terek kialakítása, infrastrukturális fejlesztések
- munkahelyek növelése
- turisztikai fejlesztések.

A déli szektorra vonatkozó fejlesztések között találhatunk átfedést az agglomerációs fejlesztésekre vonatkozóan. A terveket térségi szinten kell figyelembe venni és összehangolni. A főváros és a Budapesti agglomerációs elővárosi gyűrű közös együttműködése és fejlődése elengedhetetlen. Országos szinten ez a legnépesebb terület, mely versenyképes és rengeteg potenciált rejt magában. Területszervezése során fontos fenntartani, hogy a települések ne nőjenek össze, besűrűsödésüket kontroll alatt tartsuk, zöldfelületeiket megóvjuk.

Összeségében megállapítható, hogy a jövőbeli tervek Budapest és az agglomeráció együttműködése során, alközpontok létrehozásával, intézményrendszeri bővítésekkel, valamint a közlekedési kapcsolatok fejlesztésével szorosabb kapcsolatot teremtené meg.

11. Problémák-Értékek értékelése

11.1. Problémák

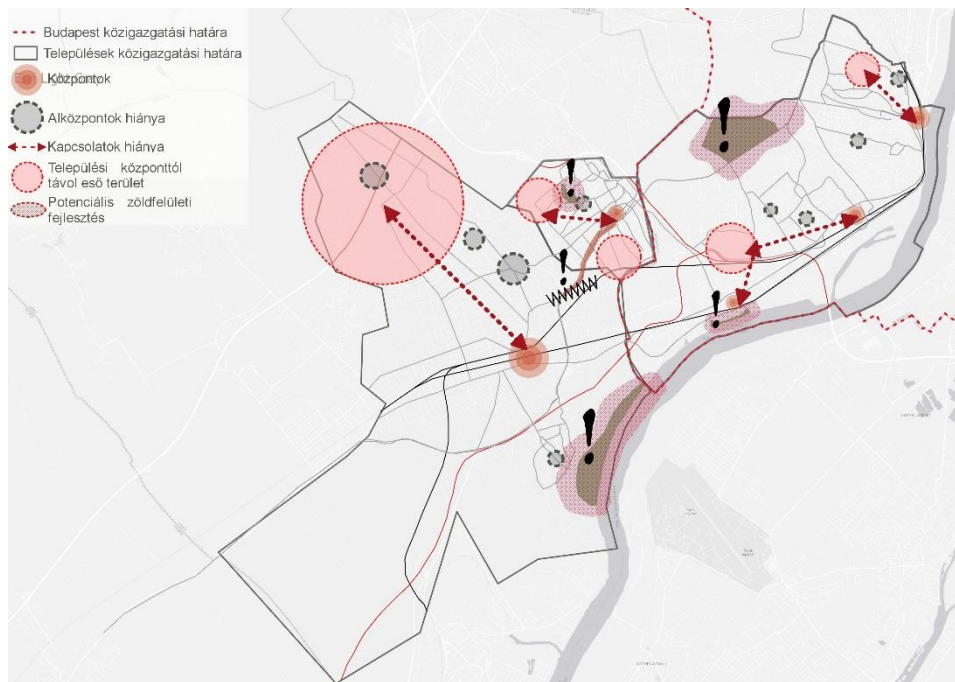
Az átfogó központrendszerrel készült problématerkép (20. ábra) rávilágít a központok közötti hiányosságokra, hibákra. A legfőbb probléma a települések esetében, hogy a központok nem fejlődtek együtt a lakosság gyarapodásával, nem mindenhol jöttek létre újabb alközpontok, így a későbbiekben beépült lakóterületek nem megfelelően ellátottak, a szolgáltatások, intézmények és kereskedelmi egységek távol esnek tőlük. A lakosoknak az alközpontok hiánya miatt a települési központokhoz nagyobb távokat kell megtenniük. A fő központok és a központokhoz vezető úthálózatok túlterheltek, nehezen látják el a lakossági forgalmat. A településen belüli hálózatos kapcsolatrendszer hiányos.

A települések között fennálló közigazgatási határok a mindennapi életben nem érzékelhetőek, a települések a beépítettségüket tekintve összeérnek. A határok elmosódnak, főként a két agglomerációs település, Diósd és Érd között, de a Budapest belső zónáitól leszakadó Budafok-Tétény között is. Bár területileg a települések kapcsolódnak a közöttük fennálló kapcsolatrendszer fejleszthető lehetne még. A korábbi vizsgálatok folyamán kiderült, hogy Budapest egyik peremkerületéből kézenfekvőbb lenne Budapest közigazgatási határán túl, az agglomeráció felé fordulni egyes funkciók, ellátások okán. A jelenleg fennálló kapcsolatrendszer hiánya azonban ennek gátat szabhat.

Mindhárom vizsgált település említésre méltó zöldfelületi területekkel rendelkezik, azonban ezek fejleszthetősége, további rekreációs területek kialakítása még potenciált rejt magában.

Az ábrán (20.ábra) piros körökkel jelölt területek jelölik azokat a részeket a településeken, amelyek távol esnek a fő központoktól, funkciókban hiányosak, ezért jelenleg nem jól ellátottak. Az ábrán a szürkével jelzett körök jelölik a potenciális alközpontok területeit, ahol jelenleg több funkció összpontosul és egyes lakóközveteket

látnak el, így ezeken a területeken érdemes volna az alközpontok fejlesztése. A Diósd és Érden is áthaladó 7-es főút mentén piros vonal jelöli a parkolóhelyek hiányát. Az út mentén a településeken sorban kereskedelmi egységek találhatóak, megközelítésük azonban nehézkes, mivel parkolóhely hiányában a parkolás nem megfelelően megoldott. Gyakori jelenség, hogy a kereskedelmi és egyéb szolgáltató egységekhez érkezők emiatt feltartják az áthaladó forgalmat, amely további kellemetlenségeket okoz. A felkiáltójellel jelzett területek azokat a nagyobb kiterjedésű zöldfelületeket jelölik, amelyek turisztikai, oktatói jellegből zöldfelületi fejlesztésben potenciált rejtenek.



20.ábra Problématérkép

11.2. Értékek

Pozitívként értékelhető a települések funkcióbeli ellátottsága. Összességében megállapítható, hogy az alapvető funkciók terén a települések jól ellátottak és emellett különböző választási lehetőségeket is képesek kínálni. Budafok-Tétény és Érden is több lehetőséget kínál az oktatási intézmények terén és a településen belüli egészségügyi ellátás is alapvetően jó feltételekkel rendelkezik, a szakrendelőben sokféle járóbetegszakellátás látogatható, nem szükséges hiányuk miatt a belvárosba közlekedni.

Kivételt képez ez alól Diósd városa, méretéből adódóan is a településen nem üzemel külön szakrendelő, a diósdai lakosoknak az érdeni szakrendelőt kell igénybe venniük.

Pozitívumok közé sorolható, hogy a térség gazdag zöldfelületrendszerrel rendelkezik. A települések egyenként is sok városi zöldfelületet tudhatnak maguknak. Parkok és természetvédelmi területek is emelik ilyen tekintetben a települések értékét.

Budafok-Tétény szerencsésnek nevezhető számos és gazdag parkjai és zöldfelületei miatt. A település északi és déli részén is jelentős természetvédelmi területek alkotják a települést.

Északon a 7-es főút északi oldalán terül el a Tétényi-fennsík természetvédelmi terület. A terület a Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság alá tartozik. A nagykiterjedésű terület lejtősztyepp élőhelyeinek és számos védett növénynek otthona. Védett fajai közé sorolható pl. a *Stipa pulcherrima*, a *Colchicum arenarium*, mely egyedülállónak számít a Budai-hegyekben, valamint az *Iris arenaria* is. Növényvilága mellett értékes és egyedi állatvilággal is rendelkezik, a területen látogatható tanösvény ezekről is információt nyújt. A természetvédelmi célkitűzések között szerepel az itt megtalálható őshonos növényzet további megőrzése és regenerációja, az elmúlt években számos intézkedési stratégiával igyekeztek ezt elősegíteni. (INT-17)

A területen kiépült tanösvény is kedvelt turisztikai célpont nem csak a környéken élők körében. A tanösvény rövid és könnyű sétával körbejárható, bemutatja a Tétényi-Fennsíkon található védett növény és állatvilágot. A fennsíkról pedig további túra keretében a Kamaraerdőt is meglátogathatjuk, hiszen északról a Tétényi-fennsík határolja.

A XXII. kerület Duna mentén húzódó Duna-parti rész egyfelől szintén értékes természetvédelmi területet rejt magában, egy része azonban az elmúlt években fejlesztett új parti sétánnyal és szabadidőparkkal bővült, mely helyet ad a rekreációs és szabadidős tevékenységeknek. A DunaFok névre keresztelt parkban található több funkciós sportpálya, kondipark és modern játszótér is, melyeket a kerületi és a XI. kerületi lakosok előszeretettel használnak mindennapjaikban.

A Nagytéténynél fekvő Duna-parti részt 2022-ben természetvédelmi területté nyilvánították. Az értékes természeti értékekkel rendelkező terület közkedvelt a környékbeliek körében hétvégi kikapcsolódás vagy kutyasétáltatás céljából.

A Diósdon található Diósd-Kőfejtő, mely az egykori kőbányát és a környezetében található erdőt foglalja magába. A terület szintén természetvédelmi terület, értékes

növényvilággal rendelkeznek. A kőfejtő meglátogatása izgalmas élményt tartogat, gyakran fordulnak meg turisztikai célból itt is.

Hasonlóan Budafok-Tétényhez Érd városa is bővelkedhet Duna-parti szakasszal. Az Ófalu területéről megközelíthető Duna-parti rész gazdag növény- és állatvilággal rendelkezik. Egyik leglátványosabb pontja a Dunai Magaspart, mely Százhalombattáig nyúlik. A Magaspart botanikai és régészeti értékei folytán védetté nyilvánított terület. Itt húzódik még az Érdi Kakukk-hegy, szintén értékes természetvédelmi terület.

12. Városmodellek vizsgálata, elemzése

A továbbiakban a javaslati részek mechanizmusaként szakirodalom segítségével felhasználásával az általam kijelölt térségre a szerintem legmegfelelőbbben itt működő városmodellt kutatom fel. A szakirodalmi kutatás során több városmodellt is elemeztem, felmértem az előnyeit és hátrányait, majd a következtetéseket levonva megállapítottam, hogy melyik működne a legmegfelelőbbben az általam vizsgált térségben.

Az általam megvizsgált városmodellek a következők: 15 perces város koncepciója, magváros, csillagváros, múholdváros, vonalváros, policentrikus háló városmodellje.

12.1. Városmodellek

Jan Gehl dán származású építész és várostervező nagy hatást gyakorolt a 21. századi városok rendszerére. Jan Gehl élhető városok koncepciójában maguk az emberek, mint városlakók vannak főszerepben, a fő hangsúly arra összpontosul, hogy az emberek hogyan használják és élnek mindennapjaik során a városban. Elvei az autómentes városokat támogatják, célja az életmód javítása a városokban, amely részeként nagy hangsúlyt fektet a gyalogos közlekedésre a városokban.

Példaként felhozható a Koppenhágában található Stroget városrész, mely autómentességéről nevezetes és szorosan kötődik Gehl munkásságához. Előzménye, hogy a '60-as években túlburjánzott autós forgalom ellehetetlenítette Koppenhága történelmi, régi utcáit, így egy kísérlet képpen a városvezetés néhány utcát autómentesített. A gépjárművek kizárásával az utcák újra használhatóbbak, csendesebbek lettek, javult a levegő minősége. A siker következtében további utcákat is „autós tilalom” alá vetettek a belvárosban. Ennek eredményeként az évtizedek alatt a városrész gyalogos

orientálttá vált, vendéglátó és szórakoztató egységek nyíltak, közterei pedig újjáéledtek. (INT-18)

Jan Gehl szem előtt tartva a fenntarthatóság, egészséges életmód, élhető és biztonságos város kritériumait, három fajta városi léti tevékenységet különböztet meg, melyek a következők:

1. nélkülözhetetlen, szükséges tevékenységek,
2. választható tevékenységek-ezek lehetnek szórakoztatási célúak,
3. társas tevékenységek.

Elvei alapján a jól működő városoknak biztosítaniuk kell, hogy a különféle tevékenységek könnyen és gyorsan elérhetőek legyenek, a városok biztosítsák ezek diverz lehetőségeit. (INT-19)

15 perces város koncepciója

A 15 perces város modell koncepciója nem az autókat, hanem magát az egyént teszi központi szereplővé, ember léptékű városok létrehozására törekszik. A modell lényege, hogy 15 perces időintervallumban a legtöbb szolgáltatás elérhetővé váljon az egyén számára autó használata nélkül. A koncepció alapján a mindennapi életben előforduló tevékenységek hat fő funkciója, úgy, mint a munka, oktatás, egészségügyi ellátás, kultúra és szórakozás valamint az emberek otthona elérhető, 15 perces közlekedési távolságra van egymástól. A tervezet előtérbe helyezi a gyalogos és kerékpáros, valamint a közösségi közlekedést, melyek előnyösebb környezeti hatással bírnak a városklímákra továbbá az egyén egészségére is. A 15 perces városok újragondolásával a korábban felsoroltak figyelembevétele mellett nagyobb hangsúlyt kapnak a városi zöldterületek is, melyek fontos szereplői mindennapi életünknek. (INT-20)

Párizs és a 15 perces város

A 15 perces város koncepcióját az elmúlt években vezették be Párizsban, ahol a megnőtt gépkocsi forgalom mindennapos problémát jelent a mai városi feltételek mellett is. Kísérletképpen új bicikliutakat alakítottak ki, nagyobb hangsúlyt kaptak a zöldfelületek, emellett bizonyos létesítmények több, új funkciót is kaptak, így egyszerre több szerepkört is képesek ellátni, pl. az oktatási intézmények egyéb közösségi

programoknak is helyet nyújtanak iskola időn túl. A 15 perces város elmélete kiküszöböli az ingázás és az utazással járó idővesztéséget, mellyel napjainkban küzdünk a forgalmi dugók, valamint a különböző funkciókat betöltő intézmények szétszórt elhelyezkedése miatt.

A 15 perces városmodell jogos kritikája azonban, hogy nem megvalósítható és átmásolható minden szerkezetű városba. A városmodell jól működik egy bizonyos méretű és sűrűségű városban, de nem átültethető minden városba.

A dolgozat további megállapításaihoz és értelmezéséhez *Hildebrand Frey- Designing the city* című művét használom fel szakirodalmi forrásként. A műben elemzett városmodellek a következők: magváros, csillagváros, műholdváros, vonalváros és policentrikus háló elméleti modellje.

Magváros

A magváros elmélete az egy központúságon alapszik. A koncepció egy központot nevez meg, amelyben központilag összpontosul minden városi funkció és szolgáltatás. Magas intenzitással és sűrűséggel jellemezhető a centruma, a beépítés jellege szerint több emeletes épületeket preferál a családi házas beépítéssel szemben. A város a külső karéjain is hasonló sűrűséggel épül be, így alapvetően kevés és szegényes nyitott zöldfelülettel rendelkezik, amely diszkomfortos környezetet teremt. A szabad rekreációs felületek a város szélén fekszenek, ahol a hétvégi szabadidős tevékenységeknek adnak otthont, egyúttal a koncepció ezekre a városszéli területekre víkendházakat képzel el.

A közlekedés formája kizárólag a közösségi közlekedésre épít, az egyének nem rendelkeznek saját gépjárművel. Ahhoz, hogy ez a rendszer a városon belül jól működjön, rövid távolságokat kell biztosítani az intézmények, szolgáltatások és lakóhelyek között. A magváros koncepció célja az is, hogy erős közösséget teremtsen meg a városon belül, ez azonban csak korlátozott méretű városokban tud megvalósulni. A lakosság növekedésével a szuburbanizáció jelei azonnal jelentkeznének a magvárosban is.

Összegzésképp a magváros előnyei, hogy a városon belül rövidek a távolságok, gyorsan elérhetőek az intézmények, szolgáltatások és a konstrukció fontosnak tartja a közösség szerveződését. Problémája azonban, hogy ez a fajta koncepció csak kisebb, bizonyos létszámnál tartható fenn és tudna működőképes lenni, ha ezt a létszámot túllépné, a város

zsúfolt és kevésbé lenne élhető. Szintén a negatívumok közé sorolható a városon belüli alacsony zöldfelületek száma. (LYNCH 1985)

Csillagváros

A csillagváros hasonlóan a magvároshoz egy domináns centrummal rendelkezik, amely különféle funkcióknak ad otthont és magas intenzitással jellemezhető. A közlekedési útvonalak innen ágaznak szét, a tömegközlekedési eszközök és a közúti forgalom is ezek mentén közlekedik. A modell nagy hangsúlyt fektet a tömegközlekedési eszközökkel való közlekedésre, a másodlagos központok és egyéb funkciók ezek mentén épülnek ki. A funkciók és szolgáltatások sokasága csökken a centrumból kifelé haladva. A kisebb intenzitású, alacsony mértékben lakott területek a sugárból kifelé haladva találhatóak, ezek a két ág közötti területek zöldfelületekként, mezőgazdasági területekként tudnak funkcionálni, de a fejlesztések és a beépítés mértéke keretek közé van szorítva. A közlekedés a sugárvonalak mentén működik, belső és külső körök létrejöttével a közlekedés intenzitása is változik. A főútvonalak azonban ezen okokból is, illetve a növekedéssel túltelítetté válhatnak. A szolgáltatások és lehetőségek köre tág, de az elérhetőségük belső és külső karéjonként eltérő. A csillagváros modellje irányadó volt közlekedési stratégiája miatt a 19.-20.-században a vasúti közlekedés megjelenésével. Hatással volt Washington, Moszkva és Koppenhága kiépült közlekedési struktúrájára is. Koppenhága várostervezési koncepciójában nyomós szempont volt, hogy az utazási idő a centrumba ne haladja meg a 30 percet, illetve áttemeli azt az elemet is, hogy a központból kifelé haladva nőnek a zöld területek. A csillagváros koncepciója ésszerű és működőképes, azonban csak egy bizonyos határig, mivel túlsűrűsödése a központokban túlnépesedést és a „fő sugarak” túlterheltségét eredményezheti. Éppen ezért metropolita nagyvárosokba nem jól beilleszthető, de egy több központú koncepció egyes eleme lehet. (LYNCH 1985)

Műholdváros

A koncepció alapján a műhold városmodellben egy központi várost bizonyos távolságra több, kisebb méretű település (műhold) vesz körül. Ezen települések laksűrűsége meghatározott számú 25. 000-250. 000 lakosig. A város növekedésével nem a központi várost fejlesztik és terjesztik tovább, hanem helyette egy kisebb települést hoznak létre, majd annak méretének maximalizálása után egy újabbat. A műholdvárosok elkülönítettek a központi várostól, vidéki térséggel rendelkeznek és zöldfelületekkel

vannak körülvéve. A múholdváros elméletét több várostervezés során is próbálták beépíteni, pl. Párizs, Glasgow, de a gyakorlat azt mutatta, hogy a centrum város mérete és a múholdvárosok közötti távolsága nem teszi lehetővé, hogy élıhetően, hatékonyan és önállóan tudjanak működni ezek a települések. (LYNCH 1985) (HOWARD 1898)

Problémája, hogy a múholdvárosok nem tudják ugyanazokat a mértékű szolgáltatásokat nyújtani, mint a központi város, valamint kedvező az utazási távolság is a települések között, ezért a központi város mindig jobban vonzza a lakosokat, így az útvonalak és a központi város túlterheltté válik, a „múholdak” pedig nem képesek önállóan működni.

Vonalváros

A vonalváros modell koncepciója alapján egy kiépített közlekedési vonal mentén épül ki, amely összetartja és összeköti az egész várost. Elsősorban a közösségi közlekedésre, ezen belül is a vasútra alapszik, a fő közlekedési vonal mentén párhuzamosan jöhetnek még létre alternatív vonalvezetések. Sűrű csomópontok létesülnek a közlekedési csomópontoknál, állomásoknál, a szolgáltatások, funkciók ezekhez a csomópontokhoz kötöttek, itt alakulnak ki. A kisebb intenzitású csomópontok egy párhuzamos vonalon jönnek létre távolabb a fő vonalvezetéstől. A vidéki, külsőbb területek közvetlenül a magas intenzitású területek után következnek, így a távolságot és ellátottságukat tekintve kedvező helyzetűek. Kijelenthető, hogy ez a modell egységesen elérhető feltételeket nyújt a szolgáltatások és funkciók terén is mindenki számára, de azok a területek, amelyek két csomópont közé esnek kisebb ellátottságúak, a funkciók a közlekedési csomópontoknál tömörülnek. A vonalváros modellje nem rendelkezik egy központi centrummal, hanem többet lát el hasonló mértékben. A párhuzamos vonalvezetések közötti területek jó zöldfelületekként szolgálnának, kiegyensúlyoznák a városi és vidéki lét közti különbséget, emellett önellátásukat biztosítaná a kisebb településeknek. Lakosságemelkedés esetében a tengelyeken tovább gyarapítható.

Hátránya ennek a modellnek, hogy alap eleme a jól kiépített közlekedési struktúrán, közösségi közlekedésen alapszik, melyhez nagy mértékű gazdasági befektetésre van szükség, hogy a megfelelő mértékben épüljön ki és fejlődjön. (HILDEBRAND 1999)

Policentrikus háló

A policentrikus háló város modellje hasonló a metropolisz jellegű városokhoz, azonban eltér abban, hogy egy sokkal kiterjedtebb rendszerrel működik, a városháló

pedig képes bármelyik irányba tovább növekedni és fejlődni. Különböző sűrűségű és terjedelmű részekből áll, a háló egyes részei intenzívebben működnek, míg mások kevésbé. A csomópontok több jelleggel, funkcióval felruházottak, vannak elsődleges, meghatározóbb központok és másodlagos, kisebb alközpontok, melyek kisebb területeket szolgálnak ki, de hasonlóan a fő központokhoz különböző funkciókat hordoznak magukban. A modell ezáltal képes a folyamatos körforgás rendszerét fenntartani a fő központok és kisebb alközpontok között, amelyek között kiépült közlekedési hálózat van.

A zöld övezetek egy újabb jellegű hálót alkotnak a központok között megmaradó területeken, emellett biztosítják a térség zöldfelületi és rekreációs területi ellátottságát. A policentrikus háló városmodellje egy összetettebb modell, mely a korábban felsorolt és elemzett modellek egyes elemeit is hordozza magában, valamint kombinációja a vonal és magvárosnak.

Az alközpontok létrejötte a városok decentralizációját eredményezi, külsőbb karéjok, régiók jönnek létre, melyeket az alközpontok is képesek ellátni, ezáltal pedig a fő központok túlterheltsége csökken és körforgásos rendszer alakul ki. Az alközpontok képesek ellátni külön régiókban a fő központtól távolabb eső területeket és itt alakítanak ki önálló térségeket. A különböző alközpontok, különféle sajátos tulajdonsággal ruházhatók fel, így összességében egy sokrétű hálózat jön létre. A hálózat a külsőbb területek felé haladva elvékonyodik és a helyi jellegeknek megfelelően épül fel.

Szerkezete alapján ez a városi forma egy diverz, sokféle opciót és lehetőséget kínáló tervezet, az eltérő régiók pedig jellegük alapján többféle lakhatási lehetőséget kínálnak fel. Struktúrája alapján a külsőbb és távolabb fekvő, alacsonyabb intenzitású területeken élők számára a közlekedés módja a belsőbb karéjokba gépjárművel és kötöttpályás járművekkel oldható meg. Akik a hálózat csomópontjai és vonalás rétegei között élnek, számukra elsősorban a közösségi közlekedés eszközei nyújtanak közlekedési formát, míg a belsőbb területeken élők számára a gyalogos és biciklis közlekedés módja részesül előnyben. (LYNCH 1985)

A fentebb elemzett modellek vizsgálata alapján és a korábban elvégzett vizsgálatokra támaszkodva úgy gondolom, hogy az általam vizsgált térségre a policentrikus háló városmodellje illeszkedne a legmegfelelőbben. A policentrikus háló városmodell egyes elemei jól működnének a térségben, a modellhez hasonlóan a fő központok mellett több

alközpont létrejöttére lenne szükség, ahogyan az kiderült a központrendszeri vizsgálatokból is. A fő központok megmaradnának mint elsődleges központok, azonban több helyen létrejövő, azonos rangú alközpontok megléte elengedhetetlen volna. Az alközpontok közötti közlekedési kapcsolatok kiépítése és megteremtése szintén elengedhetetlen feltétel lenne az ideális és élhető koncepció megteremtéséhez.

A policentrikus modell elmélete az egész térségre kiterjesztve jó kapcsolati rendszert teremtene meg a szakdolgozatban elemzett települések között és a települések határain belül is. A Budapest peremterületén található XXII. kerület, Diósd és Érd között a felrajzolt határok elmosódnak, a valóságban a települések olyan mértékben összenőttek, hogy nem érzékeljük a közöttük fennálló határokat. Egy ideális városmodellel és megfelelő együttműködési rendszerrel a települések közötti funkcionális és infrastrukturális kapcsolatokat is erősíteni lehetne.

13. Javaslatok

A javaslati rész egyfelől a korábban elvégzett központrendszeri vizsgálatok alapján feltárt problémákra tesz javaslatot. A központrendszeri vizsgálatokban kirajzolódtak a települések jelenleg fennálló konfliktusai, problémái. Láthattuk, hogy az egyes települések rendelkeznek nagyobb fő központokkal, amelyek számos funkcióknak és szolgáltatásoknak adnak otthont. Rendszerint ezeknek a fő központoknak a területét azon a területen lehet behatárolni, ahonnan a település egykor terjeszkedni kezdett. A fő központok azonban nem képesek az egész település lakosságának igényeit kiszolgálni, a problémák témakörben ezt hosszabban is taglaltam. Így a policentrikus háló városmodell mintájára alközpontok létrehozása lenne kézenfekvő megoldás. Ez több előnnyel is együtt járna, egyrésztől leválnék a terhet a jelenleg fennálló fő központokról, így ezáltal azok és a központokhoz vezető útrendszerek túltelítettsége és túlterheltsége csökkenne. Másrésztől a helyenként létrejövő alközpontok kisebb területeket lennének képesek ellátni és kiszolgálni. Egyes funkciók megjelenésével az alközpontok bizonyos szerepköröket látnának el. Az alközpontrendszer kiépülésével a térség egyközpontúságú szerepe visszaszorulna, az alközpontok között szerepmegosztás működne, amely összességében a policentrikus háló városmodell harmóniáját tartaná fenn. Az alközpontok létrejötte kiemelt kulcsfontosságú a kiegyensúlyozott viszonyok megteremtésének érdekében.

A javaslati térképen jelöltem azokat a lehetséges helyeket, ahol jelenleg a mindennapi életben az itt jelenleg fennálló funkciók vagy a közlekedés szempontjából már kialakult közlekedéscsomópont miatt fejlesztésre szorulna és további alakításokkal lényegesebb alközpontokká alakíthatók lehetnének. Valamint azokon a területeken, amelyek jelenleg nem ellátottak és távol esnek a fő központtól, így kiszolgálásuk érdekében szükséges volna az alközpontok létrehozása az itt fekvő területek kiszolgálására.

Az alközpontok létrehozása mellett szükséges az ezek között létrejövő kapcsolatrendszer kiépítése is egyben. Ennek elérése a megfelelő úthálózati és közlekedési rendszerrel lenne elérhető.

Az egyes alközpontok különféle szerepkörök és funkciók felruházásával az egyes területeknek hangsúlyokat adnának akár jelenlegi megállapítható jellegük szerint, amelyet ezáltal erősíteni lehetne. Például Érd Ófalu területén javasolt központ kulturális szempontból hangsúlyosabb. Érd Ófalu része történelmi szempontból értékes, egykor a település innen kezdett növekedni. Ma is látogatható az itt található Minaret, mely történelmi értékeket őriz. Az itt található tér és Emlékpark fejlesztése emelné a terület arculatát.

Érd város északi felén javasolt alközpont kereskedelmi szempontból jelentősebb, itt jelenleg is több kereskedelmi egység található, valamint a vizsgálati részben említett nagyobb szupermarket is lefedi ezt a területet és napi szinten nagy közönséget vonz.

A Diósdon kijelölt alközpont rekreációs szolgáltatásai és tulajdonságai miatt rekreációs szempontból lehetne nyomatékosabb alközpont. Jelenleg is több sportolási célt szolgáló sportpálya található ennek a területnek a közelében. A közvetlen közelben pedig egy óvoda is üzemel. A szabadtéri sportokra fektetve a hangsúlyt ez az alközpont ennek megfelelően fejlődhetne.

A Budafok-Tétény területén javasolt alközpontok szolgáltatások terén vegyes funkciókat látnának el, nem lehetnének kiemelve egy szempont szerint. Ezen területek környezetében jelenleg is különböző szolgáltatások találhatóak meg.

A megfogalmazott problémák között felmerül a 7-es főút mentén futó kereskedelmi egységek előtti parkolóhiányos területek, melyek kisebb fennakadásokat okoznak a közlekedésben. A 7-es főút mellett kiépített parkolóvonal orvosolná a jelenlegi fennakadásokat, biztonságosabbá tenné az áthaladók és a kereskedelmi pontokhoz

érkezők közlekedését. Kialakításával több parkolóhely válna elérhetővé, ami a jelenlegi állapotoknál kedvezőbb és kényelmesebb feltételeket nyújtana.

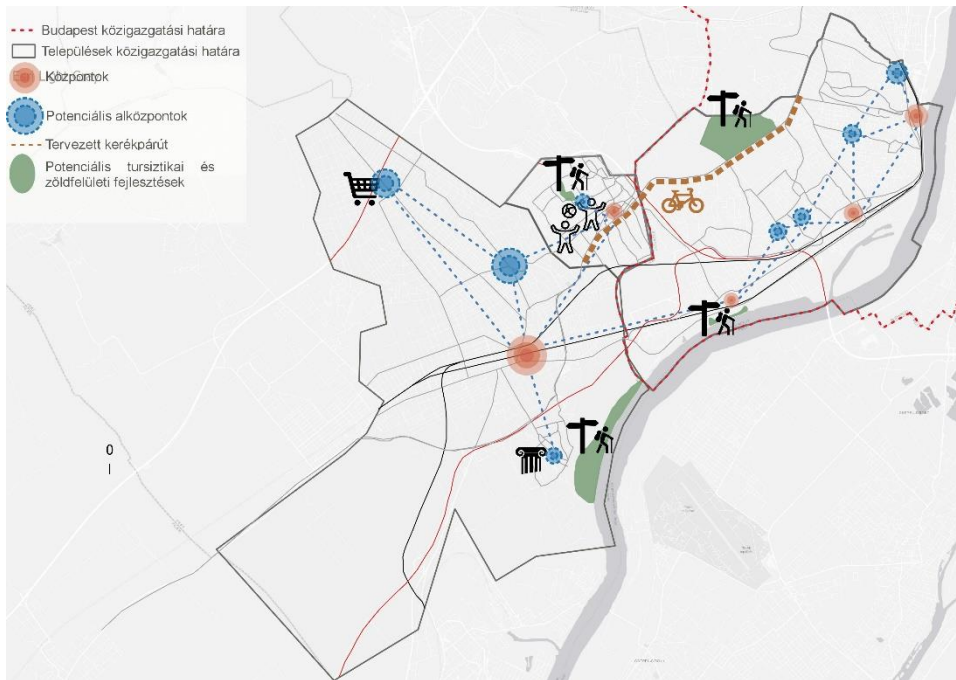
Az utóbbi években egyre nagyobb népszerűségnek örvendő kerékpáros közlekedést a térségen belül is lehetne bizonyos eszközökkel elősegíteni. A Duna-part mentén már régóta kiépített kerékpárút fut, mely a XI. kerületen keresztül kapcsolódik a XXII. kerülethez és halad át a kerületen Nagytétényig a Duna mentén. A kerékpárút az EuroVelo6 (EV6) vonal részét képezi, régóta tervben van a vonal folytatása az érdi részen is a Duna-part mentén. Itt az útszakasz Érd régi Ófalujánál halad el, majd egészen Százhalombattáig tart a Duna vonalvezetése mentén. A régóta tervezett kerékpárút Nagytétény végétől még csak szakaszos, helyenként még nincs teljesen kiépítve, de a jövőben a teljes szakasz kiépítésre is sor fog kerülni.

A EuroVelo, eredeti nevén Európai Kerékpárút Hálózatba az egész Európát átszelő kerékpárutak tartoznak bele. A kerékpárutak hossza már több ezer km-nél jár és jelenleg is folyamatosan gyarapodik és bővül az újabb szakaszokkal. Magyarországon összesen négy EuroVelo út halad keresztül, ezek közül a EuroVelo6 (EV6) az, amely a szakdolgozatomban vizsgált településeket érinti. Ez az Atlanti-Óceán és Fekete-tenger között átívelő szakasz egy része, mely Budafok-Tétény és Érd városán halad át a Duna mentén. (INT-21)

Láthatjuk, hogy a kerékpárút kérdése megoldott a Duna mentén a térség déli oldalán, azonban az északi felén nincs kiépített út, amely összekötné a településeket. Mivel a 7-es főút halad a Balaton felé gyakori jelenség, hogy az egyébként forgalmas főúton biciklisták kerékpároznak, ezzel kisebb torlódásokat okozva. A torlódások mellett a kerékpárosoknak is kifejezetten veszélyes az úton haladni, ezért javaslatomban a 7-es főút mellett haladó kerékpárút kiépítését javaslom, amelyre Budafok Háros utcáról rácsatlakozva egészen Érden át is lehetne haladni. A kerékpárút így a térség északi szakaszán is összefűzné mind a három települést, így akár a települések között is egyszerűbb lenne a kerékpáros közlekedés, továbbá a külön kiépített út az autósok és kerékpárosok biztonságát is biztosítaná.

Az értékek fejezetben már szó esett a vizsgált települések gazdag és értékes zöldterületeiről. Ezeknek a területeknek természetvédelmi szempontból fontos a megóvásuk, de emellett oktató és rekreációs célként rejtenek még magukban potenciált turisztikai fejlesztések nyomán. Oktató és játékos jellegű tanösvények bővítésével,

játékos és kreatív tanösvény táblák és eszközök telepítésével minden korosztály számára érdekessé és izgalmasabbá válik a szabadidőben töltött idő.



21.ábra Javaslat térkép

14. Összegzés

A szakdolgozatomban azzal a peremhelyzeti, elővárosi kapcsolattal foglalkoztam, amely Budapest peremkerületei és az agglomerációs települések között áll fenn. A szakdolgozatban elvégzett különféle vizsgálatok és szakirodalmak feldolgozásával megismertem az általam elemzett települések jelenlegi állapotát, értékeit és problémáit. Először foglalkoztam az agglomeráció és szuburbanizáció fogalmával és ezek folyamataival, ezen belül pedig megvizsgáltam Budapest szuburbanizációs folyamatait. A továbbiakban a történeti áttekintés során megismertem a települések múltját, végigkísértem kialakulásuktól napjainkig a települések fejlődését. Fontos képet kaptam például az agglomerációs települések benépesedésének időszakáról. A közlekedési vizsgálatok mentén felmértem a térség közlekedési viszonyait, megvizsgáltam úthálózati rendszereit. A közösségi közlekedés beszédes képet adott az agglomeráció és a fővárosi kerületek közlekedési különbségeiről. A városközpontokat a funkciók és szolgáltatások mentén határoztam meg, majd megállapítottam ezek alapján, hogy mennyire fedik le és szolgálják ki a települést. Szakirodalmi kutatással a megvizsgált városmodellek alapján megállapítottam, hogy az általam vizsgált térségre a policentrikus háló városmodellje illeszkedne a legmegfelelőbben. A vizsgálatokból kiderült, hogy az egyes településeken szükséges volna az alközpontok létrehozása és a köztük fennálló kapcsolatrendszer kiépítése. Az agglomeráció és a peremkerületek közötti hálózatos kapcsolatrendszer és az együttműködés elősegítése és megerősítése kedvezőbb feltételeket teremtene a települések és a lakosok számára is. A vizsgálatok során bebizonyosodott, hogy Budapest peremkerületeiből kedvező és ideális alternatíva az agglomerációs települések felé nyitni, hiszen sok esetben kedvezőbb távolságra vannak, mint a belvárosi kerületek, gyorsabb az ellátásuk és emellett kiváló lehetőségeket is nyújtanak.

15.Hivatkozásjegyzék

- CZAGA-SZABÓ 2002 Czaga Viktória-Szabó Csaba (2002): Dokumentumok Budafok-Tétény történetéhez
- GYERGYÁK 2017 Gyergyák Ferenc (2017): Budapesti Közlekedési Szövetség - Remény és kudarc
- BAJMÓCZY 2014 Bajmóczy Péter (2014): A szuburbanizáció két évtizede Magyarországon
- KOCSIS 2000 Kocsis János Balázs (2000): A szuburbanizáció jelenségének főbb elméleti megközelítései a városszociológia és más rokon tudományterületek irodalmában
- BELUSZKY 1999 Beluszky Pál (1999): A Budapesti agglomeráció kialakulása
- SCHUCHMANN 2013 Schuchmann Júlia (2013): Lakóhelyi szuburbanizációs folyamatok a Budapesti agglomerációban
- MOLNÁR 2014 Molnár Antal (2014): Dunaharaszti a Budapest hánytatott sorsú települése
- DÖVÉNYI-KOVÁCS 1999 Dövényi Zoltán-Kovács Zoltán (1999): A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén
- LAKI-SZABÓ 2017 Laki Ildikó-Szabó Tamás (2017): Agglomerációs várostérségi tanulmányok
- NKE 2017 Nemzeti Közszolgálati Egyetem (2017): Közigazgatási szakvizsga-Önkormányzati igazgatás
- HILDEBRAND 1999 Hildebrand Frey (1999): Designing the City: Towards a more sustainable urban form
- LYNCH 1981 Kevin Lynch (1981): A Theory of Good City Form
- HOWARD 1889 Howard E (1898): To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform -Garden Cities of Tomorrow

Internetes források:

- INT-1 <https://www.ksh.hu/nepesseg-es-nepmozgalom>
- INT-2 <https://demografia.hu/hu/tudastar/fogalomtar/27-agglomeracio>
- INT-3 www.mwk.oszk.hu
- INT-4 <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/pestlakas04.pdf>
- INT-5 https://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/telepulesek_ertekei/Diosd/index.htm
- INT-6 <https://www.erd.hu/a-mi-varosunk/varosunkrol>
- INT-7 <https://index.hu/gazdasag/2023/08/03/erd-valtoztatasi-tilalom-epitesi-tilalom-tarsashazak-ingatlanberuhazas-ingatlanpiac-agglomeracio-infrastruktura/>
- INT-8 <https://net.jogtar.hu/rendelet?council=fovaros&docid=A2000001.FOV>
- INT-9 <https://www.erd.hu/kozerdeku-informaciok/onkormanyzati-tarsasagok>
- INT-10 <https://lechnerkozpont.hu/cikk/minden-harmadik-foglalkoztatott-ingazo>
- INT-11 <https://elvira.mav-start.hu/elvira.dll/x/index?language=1&ed=654E2464>
- INT-12 https://www.volanbusz.hu/files/public/tajekoztatok/738_A5.pdf
- INT-13 https://futar.bkk.hu/route/BKK_2870
- INT-14 <https://budafokteteny.hu/uploads/files/1464882497.pdf>
- INT-15 <https://www.diosd.hu/blog/6128>
- INT-16 <https://adoc.pub/erd-mjv-teleplesrendezesi-terve.html>
- INT-17 <https://www.dunaiopoly.hu/hu/helyek/vedett-teruletek/adonyi-termeszetvedelmi-terulet/tetenyi-fennsik-tt>
- INT-18 <http://okosvaros.lechnerkozpont.hu/hu/peldatar/stroget-gyalogosbarat-varosresz>
- INT-19 <https://epiteszforum.hu/lakhatas-kozterek-klimavaltozas-ii>
- INT-20 https://www.ted.com/talks/carlos_moreno_the_15_minute_city/transcript?language=hu&subtitle=en
- INT-21 https://hu.wikipedia.org/wiki/EuroVelo_2023

Budapesti Agglomeráció Területfejlesztési Konceptiója és Stratégiai Programja

Budapest 2030 Hosszútávú Városfejlesztési Konceptió

16.Ábrajegyzék:

1.ábra Vizsgált települések lehatárolása.....	7
2.ábra Budafok-Tétény Katonai felmérések vizsgálata.....	16
3.ábra Diósd Katonai felmérések vizsgálata.....	20
4.ábra Érd Katonai felmérések vizsgálata.....	22
5.ábra Ingázás kiemelt célpontjai.....	25
6.ábra Közúti vizsgálatok Érd, Diósd, XXII.kerület.....	26
7.ábra Térségi szintű közúti vizsgálatok.....	27
8.ábra Diósd közösségi közlekedésének ábrázolása.....	30
9.ábra Érd közösségi közlekedésének ábrázolása.....	31
10.ábra A települések oktatási intézményeinek száma.....	32
11.ábra Oktatási intézmények ábrázolása.....	33
12.ábra Oktatási intézmények térségi szintű ábrázolása.....	34
13.ábra Egészségügyi intézmények ábrázolása a vizsgált településeken.....	35
14.ábra Összesített táblázat ellátás.....	36
15.ábra Egészségügyi ellátás térségi szintű ábrázolása.....	37
16.ábra Budafok-Tétény fő központjai.....	39
17.ábra Diósd fő központja.....	40
18.ábra Érd fő központja.....	42
19.ábra Átfogó központrendszeri ábra a településekről.....	43
20.ábra Problématérkép.....	48
21.ábra Javaslat térkép.....	59

17.Mellékletek:

1.melléklet-budafoki központ



2.melléklet-Budatétényi központ:



3.melléklet-Nagytétényi központ:





4.melléklet-diósdai központ





5.melléklet-érdi központ



NYILATKOZAT

Jánosi Zita Eszter (hallgató Neptun azonosítója: C4G3PR) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a szakdolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A szakdolgozatot a záróvizsgán történő védésre **javaslom** / **nem javaslom**¹.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem^{*2}

Kelt: Budapest, 2023 év november hó 07 nap



belső konzulens

¹ A megfelelő aláhúzendó.

² A megfelelő aláhúzendó.

NYILATKOZAT

a szakdolgozat nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve: Jánosi Zita Eszter
A Hallgató Neptun kódja: C4G3PR
A dolgozat címe: Peremhelyzeti kapcsolatok vizsgálata a Budapesti déli agglomeráció és Budafok-Tétény példáján
A megjelenés éve: 2023
A konzulens intézetének neve: Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet
A konzulens tanszékének a neve: Településépítészeti és Települési Zöldinfrastruktúra Tanszék

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

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


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

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

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem könyvtári repozitori rendszerébe. 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 könyvtári repozitori rendszerében.

Kelt: Budapest, 2023 év november hó 11 nap


Hallgató aláírása