

SZAKDOLGOZAT

Müller Péter Miklós

2023

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

Székesfehérvár agglomerálódása

Konzulens: Szczuka Levente Balázs, Csík Balázs Márton

Belső Opponens: -

Tanszék vezető: Szövényi Anna Andrea

Müller Péter Miklós

D-szakirány

Tartalom

1. BEVEZETÉS	4
2. AZ AGGLOMERÁCIÓT ELŐSEGÍTŐ ELEMELK, TÉNYEZŐK ÉS FOLYAMATOK	5
2.3. AGGLOMERÁCIÓK KÜLFÖLDI PÉLDÁI.....	6
2.4. AZ URBANIZÁCIÓ FAJTÁI	7
2.5. AZ AGGLOMERÁCIÓ FOGALMA	8
2.6. AGGLOMERÁCIÓK KATEGÓRIÁI	9
2.7. SZÉKESFEHÉRVÁR ESETE	10
3. LEHATÁROLÁS METODIKÁJA	15
4. VIZSGÁLT TERÜLET TÖRTÉNELMI HÁTTERE	17
5. A VÁROS JELENE	21
6. ÖSSZEVETÉS MÁR HAZAI VIDÉKI NAGYVÁROSOKKAL	22
7. BUDAPEST KÖZELSÉGE - BOLYGÓVÁROSI LÉT ARTIKULÁLÓDÁSA	24
7.1. FVT TERÜLETEK	26
8. VIZSGÁLATOK	29
8.1 NÉPESSÉG.....	29
8.2 NÉPMOZGALOM.....	30
9. OKTATÁS	31
10. GAZDASÁG	31
10.1. GDP.....	32
10.2. MUNKAERŐPIACI ADATOK	33
11. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA	33
11.1 KÖZLEKEDÉSI HEAT MAP.....	34
12. KÜLFÖLDI PÉLDÁK	34
13. KONFLIKTUS FELTÁRÁS	36
14. JAVASLATTÉTEL	40
15. ÖSSZEFOGLALÁS	49
INTERNETES FORRÁSOK:	51
IRODALOM JEGYZÉK	53
ÁBRAJEGYZÉK:	55
MELLÉKLETEK:	56

1. Bevezetés

Székesfehérvár egy olyan település, amelyet a szuburbanizációs folyamatok egyre jobban érintenek és egyre szemléletesebb módon jelennek meg ezek a város életében. Állításom szerint ez a szakdolgozat kiinduló hipotézise, amelyre, ha választ nem is, de a kész munkát elolvasva tisztább képet kaphatunk róla.

A témám Székesfehérvárat és környezetét érintő folyamatok vizsgálata, okainak feltárása. Célom, hogy feltárjam a város és környezete jelenét különböző témák bontásában. Továbbá ezeket láttassam különböző grafikai ábrákon, diagrammokon bemutassam azokat. Kiindulásként ismertetem a múltban lezajlott városfejlődési folyamatokat, melyek hatására alakult ki a ma is ismeretes városi szerkezet. A dolgozatban várakozásaim szerint megismerhetjük az agglomerálódás okait és hatásait. A kiértékelés végére alátámasztani, illetve ellenkező esetben képesek lehetünk megcáfolni az állítást a kapott eredmények fényében. A dokumentum olvasása közben megismerhetjük Székesfehérvár kialakulásának és a város fejlődésének a történetét is.

Szuburbanizáció hallatán, a legelső dolog, ami az eszünkbe juthat, azt valamiféle városiasodásként lehetne leírni, ami a valóságban nincs is olyan messze az valóságtól. Tulajdonképpen igaz, ugyanis a város terjed, így az addig teljesen más jellegű vidék elkezd hordozni a városi élet jellegét. A lakosság növekszik, növekednek az épület szintszámok, bővül a szolgáltatások köre, a lakosságot követi az infrastruktúra stb. Attól függően, milyen mértékű ez a folyamat leszünk képesek beszélni az agglomerálódásról, majd pedig az agglomerációról. Sokrétű kapcsolatrendszerrel rendelkezik a város és agglomerációja. Ez lehet a vonalas infrastruktúrális és ingázási stb. Több stádiuma is van mielőtt elérné egy térség ezt a fajta települési létet, egészen pontosan három KSH nyomán, melyek a következők: Agglomeráció, Agglomerálódó térség és Településeggyüttes (Nagyvárosi településeggyüttes). Ezekről olvashatunk részletesebben a későbbiekben.

Összességében a dokumentum ismertetni kívánja a terület adottságait, tulajdonságait, végig vezeti az olvasót különböző témákon keresztül. Tesz egy külföldi kitekintést. Megpróbálja bemutatni melyek lehetnek azok a tényezők, amik okozhatják és hozzájárulhatnak a folyamathoz. Megismerhetjük milyen Székesfehérvár helyzete mindezek fényében, hol helyezkedik el ezen a szuburbanizációs kategorizálásban, illetve, hogy valóban zajlik-e agglomerálódás egyáltalán? A legvégén pedig a konfliktus feltárást találjuk és az azokat feloldani kívánó javaslatokat. Összegzést követően a lehetséges folytatási irányokat jelöltem ki.

2. Az agglomerációt elősegítő elemek, tényezők és folyamatok

Ahhoz, hogy megértsük és fel tudjuk tární azokat a faktorokat, tényezőket és elemeket melyek képesek és hozzá is tudnak járulni az agglomerációs, avagy szuburbanizációs folyamatok elindulásához és melyek volnának azok a hatások, amelyek ezeket a folyamatokat fűtik, fontos rögzítenünk, hogy mi is valójában egy agglomeráció? Hogyan lehet megfogalmazni? Mit jelent az, hogy szuburbanizáció? Ezek megismerése után tudunk következtetni, melyek is valójában ezek az ösztönző, elősegítő faktorok.

Pár fogalom, ami a témához kapcsolódik:

Az **Urbanizmus**, olyan tudomány terület, ami városi területekkel foglalkozik. Tárnya például a városokkal kapcsolatos vizsgálatok, hogy a városok lakossága miképpen lép kölcsönhatásba az épített környezettel, ergo az épületekkel, az infrastruktúrával és a közterekkel. Az urbanizmus többek között foglalkozik a városok tervezésével, fejlesztésével, illetve az emberi életminőség javításával a városi környezetben (1. INT).

A **szuburbia** korábban teljesen mást jelentett, mint amit ma értünk alatta. A középkortól a 19. századig a szuburbia olyan területeket jelentett, amelyek a város közelében, alatt vagy falon kívül helyezkedtek el. Ezek alacsony státuszú, szennyezett, veszélyes, kereskedelmi funkciójú és a társadalmi alsó réteg, avagy 'az *underclass*' által lakott területek voltak. Irodalmi művekben és történelmi forrásokban negatív kontextusban szerepeltek, kivéve a városok körüli kertségek. A szuburbanizáció legkorábbi megfogalmazásai szerint azokat az elővárosi területeket értették, amelyek a város közigazgatási határán kívül, de nem jelentős távolságra található, és ahol a lakó funkció és az ott élők napi ingázása a városba jellemző (Mcmanus & Ethington, 2007, old.: 34. 2. pp. 317–337.), (Jackson, 1985).

A népességnek ilyen módú és irányú áramlása a külsőbb részek felé előirányozza a város dekoncentráldását is (Vasárus , 2018). Tehát, amíg régen ezek a szuburbia területek egyértelműen negatív kontextusban jelentek meg, úgy ma sokkal jobb színben tűnnek fel. Ámbár fontos kiemelni, hogy napjainkban is sok probléma jelentkezhet az agglomerációba vágyók életében.

Rátérve a fő kérdéskörére ennek a fejezetnek, vagyis az **agglomeráció kialakulását elősegítő tényezőkre** elmondható, hogy például ipari vagy egyéb ágazati tevékenységek esetén a cégeknek az egy helyre való fizikai koncentráldása költséghatékony megoldást

jelent, mivel kisebbek a szállítási költségek és időt tudnak megspórolni. Mivel fizikailag is közel helyezkednek el egymástól (2. INT) és amikor az iparágak tömbösödnek, sűrűsödnek, akkor a cégek produktivitása megnövekszik tovább növelve a termelékenységet (Kathleen & Jim, 2020). Így kialakul egy vonzó közeg, egy jól fejlett infrastruktúra, ami vonzza a munkaerőt. „A pénz pénzt termel”, vagyis az új beruházások több beruházást ösztönözhetnek (3. INT).

2.3. Agglomerációk külföldi példái

Az agglomerációknak több formája is van attól függően, hogy földrajzilag merre járunk. Például Amerikában azon belül is az USA-ban, a klasszikus szuburbia a várostól távol szinte csak gépjárművel megközelíthető, nagy területet lefedő, igen alacsony sűrűséggel rendelkező lakóövezet. Ebből fakadóan hihetetlenül nagy a gépjármű dependencia, vagyis a gépkocsifüggőség. Az amerikai városokban a mediánjövedelem mérföldenként körülbelül 8 százalékkal emelkedik, minél messzebb kerülünk az üzleti negyedről. Ez szembetűnően nagy eltérést jelent a többi országgal szemben a világon.

Továbbá, a francia szó a külvárosra: banlieue, mely szegénységet és társadalmi elszigeteltséget jelent, mivel az anyagi deprivációban élők és bevándorlóknak otthont adó hely. Eközben az anyagilag független, tehetősebb családok, emberek városközpontban élnek mindennapjaikat. Dél-Afrikában a belső városrészeket a fehér elit osztálya lakja, míg a fekete állampolgárok egy órányi utat tesznek meg, hogy eljussanak a munkába. Kenneth Jackson Amsterdamból írja, hogy: "a gazdagság jellemzi az öreg központot, de a munkásosztály egyre inkább kényszerül kifelé a külvárosokba", aztán folytatja: "Brazíliában a nyomornegyedek kizárása a városközpontokból olyan mélyen gyökeredzik a kultúrában, hogy a portugál szó, amelyet rájuk használnak, az marginais, és a szó, amelyet az érkezőkhöz használnak, az invasião.", vagyis marginális és invázió. A saját otthonnal rendelkezők aránya alacsonyabb a világ legtöbb országában is, mint az USA-ban, de még a fejlett, hasonló jóléti országokban is. Az amerikai családok kétharmadának saját tulajdonában van az otthona. Közben Svédországban, egy gazdag országban, csak egyharmaduk rendelkezik saját lakással, és ez az arány változatlan maradt az 1945 óta tapasztalt példátlan jólét időszakában is. Az amerikai arány is dupla annak, mint Németországban, Svájcban, Franciaországban, Nagy-Britanniában és Norvégiában (Devon, 2017). Az amerikai típusú szuburbia több szempontból is kedvezőtlen (pl: egy fajta területhasználat miatt messze lévő szolgáltatások, funkciók, gépjármű függőség,

értékes területek beépítése: szántóföldek, emberek elszigetelődése), lásd 1. ábra (Brody, 2013). Ezzel szemben európai verziója ennek a folyamatnak nem ennyire kisarkított, de egyértelműen megtalálhatóak benne közös elemek (pl: autófüggőség).



1. ábra Észak-Amerikában elterjedt klasszikus szuburbia lakóövezet, forrás: (Devon, 2017)

2.4. Az urbanizáció fajtái

Mivel már szóba került a szuburbanizáció, célszerű lehet kitérni más fajtáira is, mint például a re-urbanizációra és az ellen-urbanizációra is. Megtudhattuk, hogy a **szuburbanizáció** az a folyamat, ahol az emberek a városközpontokból az újonnan fejlődő külvárosokba költöznek, ezzel szemben az **ellen-urbanizáció** (counter-urbanisation) nevéből megfejtendő módon pont az ellenkezőjét jelenti, vagyis itt az emberek a városból visszaköltöznek a vidékre. Azonban lényegesen messzebb a várostól a klasszikus faluba, akár tanyára. **Re-urbanizáció**ról beszélhetünk abban az esetben, amikor az emberek a vidékről költöznek vissza a városba. Ezek a folyamatok számos előnnyel és hátránnyal járhatnak és rendkívül sok tényező járulhat hozzá a kialakulásukhoz. A **szuburbanizációt gerjesztő faktorok** lehetnek: a központ túlszűfoaltsága, rossz közbiztonság, élehetetlen körülmények, alacsony zöldinfrastruktúra, magas ingatlan árak, életmód váltás iránti vágy stb. Ezek járulhatnak hozzá a kiköltözéshez. Alacsonyabb népsűrűség, családok számára kedvezőbb életkörülmények, tömegközlekedés magas színvonala, olcsóbb bérleti díjak és lakásárak pedig kedveznek a külsőbb részekre való költözésnek.

Ellen-urbanizációt gerjesztő tényezők lehetnek: torlódás és parkolás okozta problémák, a közbiztonság okozta gondok stb. Példának okáért a föld értéke magasabb és halkabb egy faluban élni, továbbá biztonságosabb is. Napjainkban internet elérhetőséggel

bárhonnan tudunk dolgozni, amennyiben a munkakörünk összeegyeztethető az ilyesfajta tevékenységgel. A COVID járvány okozta életmódváltási kényszer szülte a „home officet”, mely munkarend a munkának, mint új formája született meg. Előnye, hogy szinte bárhonnan lehet dolgozni. Ezen felül számos további előnnyel is jár természetesen, mind a munkáltatók, mind pedig a munkavállalók számára. A munkavállalónak rugalmasabb munkarendet kínál, illetve az otthona kényelmét. A munkáltatónak, pedig előnyt jelent, hogy nincs szüksége irodára, ami költségmegtakarítással jár adott esetben.

A **Re-urbanizációt kialakulásához** a munkahelyek és szolgáltatások hiánya is hozzájárulhat. Az urbanizációnak a korábbi fajtája pedig lakásár emelkedést okozott. A diákok és egyetemisták kapcsolata a várossal megerősödik amíg tanulmányaikat végzik az adott városban és a későbbiekben ugyanott képzelik el a jövőjüket is.

2.5. Az agglomeráció fogalma

Mindebből kiindulva, **agglomerációk**, olyan településstruktúrák, ahol népességyarapodás, jelentős vagy jelentősebb lakásépítési tevékenység figyelhető meg. Az 1990-es években végbement folyamatokból jól látszik, hogy a népességszám növekedése és a lakásállomány bővülése nem a város központi részén történik, hanem az azt körülvevő területeken figyelhető meg. Egy a centrumból kifelé mutató népesség áramlás történik a külsőbb részekre, valamint településekre, illetve a más területekről történő idetelepülés sem a központi városrészre jellemző, hanem a perifériára. Mindazonáltal a munkavégzés helye (főként), továbbra is a város központibb részein helyezkedik el. Ennek a folyamatnak köszönhetően egy sokoldalú kapcsolatrendszer alakul ki (vállalkozási-gazdasági, munkahely-lakóhely stb.), amit az infrastruktúra is követni fog (ideális esetben), így a különböző települések összenőnek fizikailag és egybefüggő településtestek, beépítések jönnek létre. Ez képes megteremteni a lehetőségét annak, hogy ezek a településtestek nem csak fizikailag, hanem jogilag is egy egységet alkothasson (György, 2014, old.: 54(2), 178-194.). Egy kicsit más megfogalmazás szerint az agglomeráció olyan településcsoport, amelyen belül a központ és a közelében fekvő települések között sokrétű és szoros kulturális, gazdasági, kommunális és szolgáltatási kapcsolatok jönnek létre. Itt is megjelennek a kapcsolatrendszerek, vagyis ezek egészen biztosan kritikus elemei az agglomerációknak. A kérdéskör fontosságát jelzi, hogy ezekben a település képződményekben él a magyar népesség mintegy kétharmada és továbbra is a belső átrendeződések mellett is migrációs céltárségek. Minden lényeges

ismérv, minőséget is reprezentáló mutató alapján ezek Magyarország fejlesztési gócai, innovációs központjai, a legfejlettebb termelőerők allokációs terei (Tóth , Frinyák, & Kókai, 2012, old.: pp. 299-318.).

2.6. Agglomerációk kategóriái

Három különböző kategóriát lehet jól elkülöníteni, attól függően, hogy hol tart a folyamat a vizsgált településen.

Első ilyen kategória az *agglomeráció*, ahol már lezajlottak olyan folyamatok, melyeknek a hatására kiterjedt a településtest. Ilyen folyamat például a szuburbanizáció, amelynek következtében kialakult egy egybefüggő beépítés, aminek hatására a város fizikai kiterjedése, de facto megnövekedett. Ilyen többek között Győr, Budapest, de Miskolc és Pécs is ebbe a kategóriába sorolható. Látható módon a nagy lakosságszámú települések esetében jelenik meg ez a kategória, így Debrecennek kellene rendelkeznie az ország második legnagyobb agglomerációjával, de nem ez figyelhető meg. Budapestet követően mégsem beszélhetünk az esetében agglomerációról, mivel ehhez a folyamathoz más tényezők is hozzájárulnak. Lehet említeni a település és/vagy térség fejlődés történetét is akár, de a település földrajznak is kiemelkedő szerepe van ebben.

Második kategória az *agglomerálódó térség*. Ennél a kategóriánál megfigyelhetjük azoknak az elemeknek a megjelenését vagy bővülését (vonalas infrastruktúra, beépítések összeérése stb.) amelyeket a már agglomerálódott térségeknél láthattunk. Ebből is következik, hogy még nem befejeződött folyamatról beszélhetünk. Itt is megjelennek azok az ismérvek, amit az agglomeráció esetében láthatunk, vagyis a központot leszámítva növekvő népességet, ennek hatására felerősödő lakásépítési szám adatokat. Itt azonban még hiányos az a szintű összefonódás a településtestek között, valamint azok intenzitása, ami egy agglomerálódott térségnél megfigyelhető. Azonban ezen az úton haladván a folyamat végkifejlete egyértelműen az agglomeráció kialakulása lesz. Felgyorsul az imént említett folyamatok mellett a szántóföldek beépítése zöldmezős, vagy lakó és kereskedelmi létesítményekkel. Ebben a kategóriában említhetjük Szombathely, Eger és Zalaegerszeg városát.

Harmadik kategória a településeggyüttesi lét. A legnagyobb különbség az eddigiektől eltérően, hogy ennél a kategóriánál nem felismerhető vagy rendkívül hiányos az a jellegű fizikai összefonódás, a beépültségnek az a kiterjedése, ami egy településtestté tenné az egész vizsgált területet. A településeggyüttesek fejlődését a természet-földrajzi adottságok a központtal kialakított kapcsolatok stb. határozzák meg. Ennél a struktúrájánál nem olyan szoros a kapcsolat fizikailag, beépítettségre, mint az előzőkénél, ugyanakkor itt is jelentős szerepet vállal a központi település, elsősorban az azt körülvevő települések életében. Ebbe a kategóriába sorolható Székesfehérvár, Veszprém, Debrecen és minden más nem említett hazai nagyvárosunk (Dr. Tóth, 2014, old.: 54(3), 289-300.) .

2.7. Székesfehérvár esete

A fentiekből leolvashatjuk, hogy Székesfehérvár nagyvárosi településeggyüttes kategóriába tartozik. Tehát nem nevezhető agglomerálódott térségnek. Ebből következik, hogy nincsenek meg azok a fizikai kapcsolatok, melyek elkülöníthetetlenül az agglomerációk ismertető jegyei. Azt is megállapíthatjuk, hogy a Fehérváron és térségében jelenleg is zajló folyamatok szuburbanizációs jellegűek, aminek az alátámasztásául szolgál egy KSH által közölt adatforrás (1. Melléklet), ami kimutatja a környező települések népességének a növekedését és a központi városrész népességének csökkenését. Továbbá saját vizsgálatom is ezt támasztja alá. A város kialakulásában eltér más városokétól (pl: Dunaújvárostól, Veszprémtől), mivel nem egy tömbben épült, terjeszkedett, hanem csáposan megnyúlt az utak mentén. Jelenleg is terjeszkedik a délkeleti oldalán húzódó M7-es autópálya felé (Lenner & Csapó, 2015).

A népesség kiköltözésének az oka a szuburbiába többek között összekapcsolható a külvárosban felépülő házakat, lakásokat érintő közlekedési és kommunikációs fejlesztésekkel is, ezáltal vonzóvá válhat sokak számára. A belvárosba vezető utak fejlesztése hozzájárul az autós közlekedés színvonalának az emelkedéséhez, így valós alternatívát képez az ingázás. A földalatti vasutak, villamosvonalak fejlesztése, mind-mind azt ösztönzi, hogy a lakosság ingázása könnyebbé és kényelmesebbé váljon és ezáltal a kiköltözés egy vonzó alternatíva legyen (esetünkben nincs jelen földalatti vasút, illetve jelenlegi villamosvonal fejlesztés). Másik hatalmas tényező ebben a kérdéskörben, amelynek a jelenősége az utóbbi évtizedben nyert nagyobb teret az a 'home office' elterjedése. Ennek köszönhetően egy internet előfizetéssel szinte bárhol tud az ember dolgozni, mint ahogy az előzőekben említettem. A magas lakásárak a városközpontokban

lehetnek kényszerítő erővel a kiköltözésre (4. INT). Hasonlóan kézenfekvő megállapítás az is, hogy többet ér az egyén keresete, ha ott költi el, ahol alacsonyabbak az árak. Az autóval rendelkező háztartások száma megnövekedett, éppen ezért vált opcióvá az ingázás, akár olyan helyekre is, ahol a közösségi közlekedés egyáltalán nem, vagy csak hiányosan tudja kiszolgálni a lakó közönséget (5. INT). Ezt támasztja alá a fent látható

JS chart by amCharts

Fejér vármegye
Százalékos változás (%): 2001 És 2021 között
Adatgazda: Központi Statisztikai Hivatal (KSH)
(c) 2023 Lechner Nonprofit Kft. Készült a TEIR-rel.



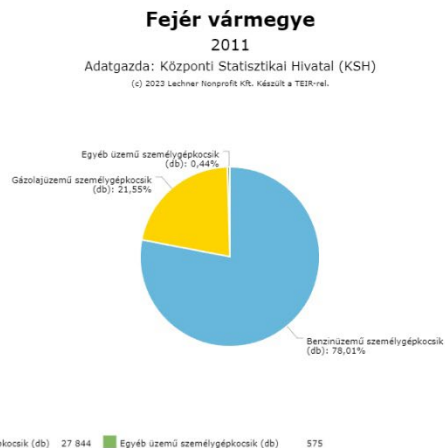
■ Benzinüzemű személygépkocsik (db) 25,72 ■ Gázolajüzemű személygépkocsik (db) 463,23 ■ Egyéb üzemű személygépkocsik (db) 2 652,29

2. ábra Fejér megye gépjárműveinek megoszlásának a változása, forrás: TeIR

ábra is (2. ábra), mely jól szemlélteti a benzín, gázolaj, illetve az egyéb meghajtású személygépjárművek arányának változását.

Egyből szembeötlik az, hogy a vizsgált időszakban nem a gázolaj, illetve a benzines gépjárművek száma növekedett a legjobban, hanem az egyebeké, ami most annyiból lehet számunkra lényeges, hogy ezek az egyéb meghajtású gépjárművek kevésbé környezet szennyezőek, mint a hagyományos meghajtásúak. Ez előre vetíthet egy kedvező tendenciát az élhetőség tekintetében. A másik ábrán (3. ábra), láthatjuk, hogy 2011-ben az arányuk elenyésző volt a mixből. (2011-es vizsgált időszakban, ez napjainkra nagyobb eltéréseket is mutathat).

JS chart by amCharts



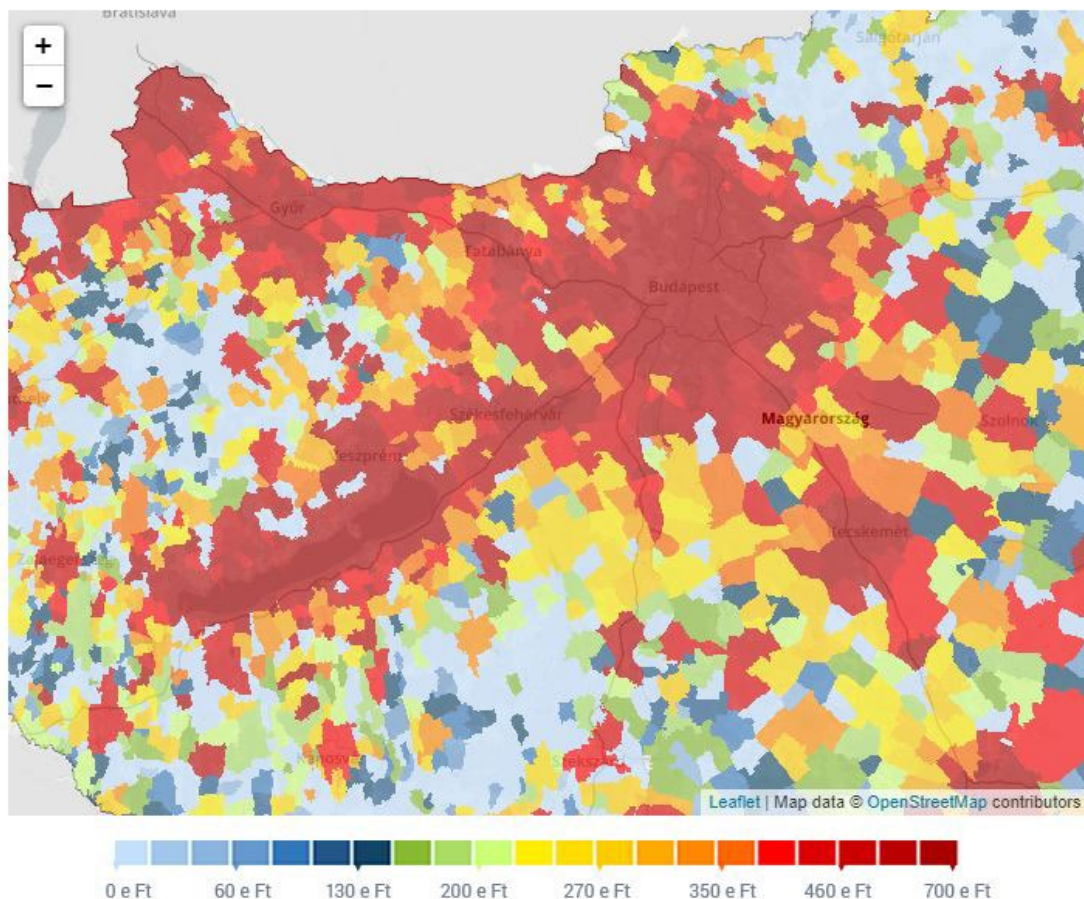
■ Benzinüzemű személygépkocsik (db) 100 817 ■ Gázolajüzemű személygépkocsik (db) 27 844 ■ Egyéb üzemű személygépkocsik (db) 575

3. ábra Fejér megye gépjárműveinek megoszlása hajtás szerint, forrás: TeIR

Székesfehérvár esetében, mint azt megtudhattuk, az utak mentén nyúlt/nyúlik a város, tehát a belvárosba vezető jó minőségű utak rendelkezésre állnak. Ennek köszönhetően létrejött egy jelentős napi ingázó tömeg egyrészt a külső városrészekbe érkezők formájában (Feketehegy, Maroshegy, Öreghegy), másrészt pedig létezik egy távolibb ingázás, amit nevezhetünk a szuburbanizációs ingázásnak.

Ha megvizsgáljuk a térség lakóingatlan árait akkor szembeötlik, hogy az egész térség négyzetméter árai magasnak mondhatóak országos szinten. Jól megfigyelhető Budapest-Balaton, avagy az M7-es autópálya tengelye az ingatlan négyzetméter áraknál. A déli

Fejér megye ingatlanok statisztikája



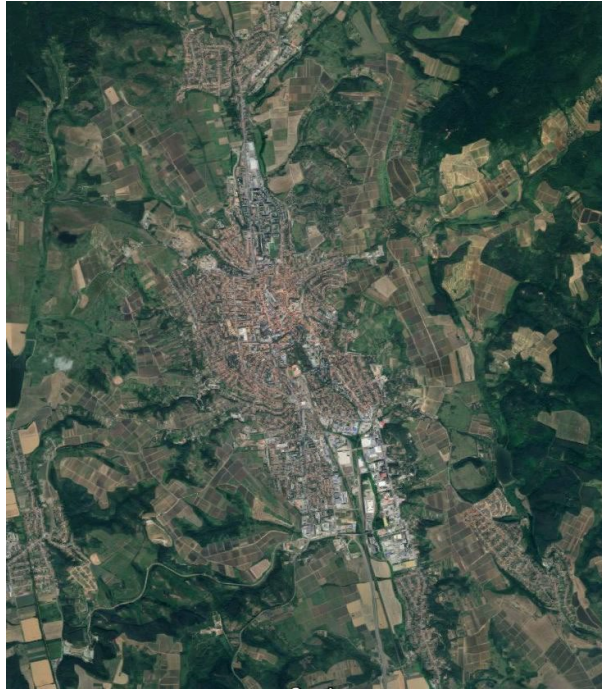
4. ábra Dunántúl és közép Magyarország ingatlanárjai, forrás: OSM

területek itt is eltérést mutatnak, ugyanis ott sokkal kedvezőbb áron juthatunk ingatlanhoz. (4. ábra)

Ha az ember rendelkezik minimális terület ismeretekkel vagy ennek hiányában a térképet olvasva egyből feltűnhet, hogy a várost körülvevő közvetlen települések mindössze 2-6 km-re találhatóak a város legkülsőbb épített elemeitől. A fentiekben betekintést kaphattunk a város fejlődésébe és megismerhettük annak formáját is (csápos megnyúlás), ami lényegében napjainkban is tart és amennyiben fennmarad ez a folyamat ez a tendencia, úgy minden esélye megvan a térségnek arra, hogy a településeggyüttesi létet meghaladja. Amennyiben ez megtörténne, akkor az "agglomerálódó térség" csoport városai közé kerülne vélhetően és új dimenziói jelennének meg a fejlődésnek. Ez persze csak egy feltevés, mivel ez nem egy játék, ahol szintet lép a karakterünk, azonban a dolgozat végére elképzelhető, hogy egy kicsit közelebb kerülünk az igazsághoz ebben a témakörben. Az is jól megfigyelhető, hogy az észak-nyugati részétől az északi részén át egészen az északkeleti részekig a megyeszékhely közvetlen környezetében lévő települések távolsága meglehetősen alacsonyabb, mint a déli rész felé elterülő településeké. Ez természetesen a földrajzi adottságoknak köszönhetően alakult ki, ugyanis délen a Mezőföld található, ami lényegében az Alföldhöz kifejezetten hasonló vidék, annak nyúlványa. (5. ábra) Ezzel szemben az északi irányban a Bakony vonulatai és a Vértes húzódik. Ebből már lehet következtetni a település szerkezetének a kialakulására, nézzük csak meg a hegyvidéki, magasabb domborzati szinten lévő településeket. Általánosságban elmondható, hogy nem egy tömbben jöttek létre azok sem. (6. ábra)



5. ábra Bácsalmás műhold kép, tipikus Alföldi település, forrás: Google Map



6. ábra Eger műholdképp, hegyvidéki települési beépítés, forrás: Google Maps

Ezután a nagyobb kitérőt követően talán már láthatjuk, hogy mi az oka a népesség mozgás irányának. Az északi települések egymástól való távolsága jellemzően 2-6 km, mezőföldieké már 10 km-t is elérheti. Ebből is adódhat a megye déli részeinek leszakadó habitusa, ugyanis egy olyan területről beszélünk, ahol nincsen a közelben egy jelentősebb központ. Ez a Szekszárd-Székesfehérvár, Dunaújváros-Siófok közötti rész. Ebből kifolyólag sokáig érezteti hatását a vizsgált város. A déli irányába így egy felszívó hatása keletkezett Székesfehérvárnak, elsősorban a gazdasági szituáltsága miatt a kedvezőbb munkaerő piaci tényezők következtében (magasabb bérezés, álláslehetőségek stb.). Délen Káloz magasságáig rendkívüli az ingázás mértéke, de a Sárbogárd alatti településen is sok ingázó él, mint ahogy ezt a következő fejezetekben láthatjuk szemléltető ábrákon keresztül. Megtehetjük azt a merész kijelentést ezek fényében, hogy déli irányban nem várható nagyobb település fejlődése, a nagy földrajzi távolságoknak köszönhetően, illetve erre lényegesen kisebb esély van. Maximum Fehérvár terjeszkedése képzelhető el a déli irányba, vagyis az előbb tárgyalt irányokban, ahol a települések távolsága kedvez az összeépülésnek, főként ott várható a város terjeszkedése. Azonban a tervezett M8-as autópálya megépülésével, elképzelhető, hogy felerősödik a szuburbanizáció a déli irányba, de akár azt is jelentheti, hogy Kecskemét városa lép be ebbe a térségbe. Ezekhez kapcsolódva alátámasztásul szolgál számunkra egy dokumentum, ami elérhető a város honlapján és aminek az egyik, nekünk érdekes ábrája látható (1. Melléklet). Ezen az ábrán

az 1990-2011 közötti időszakban vizsgált természetes szaporodás/fogyás adatokkal jelölt térképet láthatjuk. Mint ahogy azt ezelőtt írtam, ez is abba az irányba mutat, hogy a már említett irányainkba (észak-nyugat, észak, észak-kelet) történik a városiak mozgása, vagyis a város növekedési potenciálja ebbe az irányba erélyesebb.

Tovább erősíti ezt a tézist az infrastruktúra, ugyanis a déli részen hiányok jelentkeznek a közlekedési infrastruktúrán. Ez persze nem azt jelenti, hogy a terület más részein nincsenek hiányok, de itt kritikusabb a helyzet. Itt főként a hiányzó kapcsolatokra gondolhatunk például az M8-as autópálya hiánya, vasút alacsony színvonala stb.

3. **Lehatárolás metodikája**

Fejér megye összterülete 4358 km² és ebből a több forrásban is fellelhető székesfehérvári nagyvárosi településeggyüttes területe 1360 km² -t tesz ki, tehát 31%-a az össz területnek. (2. Melléklet)

Ebben a lehatárolásban pontosan 35 település található meg. A településkomplexumot 167 908 fő alkotta, a megye lakosságának közel 40%-a. (2013-as adatok alapján). A lehatárolás rendkívül széles földrajzi területeket érint. Legdélibb része a Sárréten, a Velencei-hegységen, a Velencei Tóvidéken és a Mezőföldre is ráterül. Legészakibb része pedig a Vértes déli előhegységéig húzódik, illetve észak-nyugati oldalán már a Bakony is megjelenik (KSH). Ez a típusú lehatárolás több forrásban is fellelhető, ennek ellenére egy távolabbi fókuszban is megvizsgáltam a területet, hogy jobban lefedjem a vizsgálatot. A vizsgálat alapjául egy a Lechner tudásközpont által biztosított interaktív térképes kereső szolgált, melyben minden harmadik foglalkoztatott ingázónak a cél településeit tudjuk lekérdezni (22. INT). Ez alapján állítottam össze egy, az ezt szemléltető adatokat bemutató ábrát, (3. Melléklet), ahol három lehatárolással találkozhatunk. Egy saját, sokkal inkább csak ingázást vizsgáló terület inkább, mint lehatárolás, egy KSH lehatárolás és a két térkép eredményeként létrejött lehatárolás, ami megegyezik a Funkcionális Városi Térség területével. Következő ábrán az imént említett ingázás szemléltetését láthatjuk öt kategóriában, attól függően mekkora volt az ingázás volumene (4. Melléklet). Míg az első kategóriába kerültek azok a települések, melyek számottevő mértékű ingázást rögzítettek, ezek elsősorban a közvetlen környezetben lévő és jó megközelíthetőségű települések (például főutak mentén lévő települések: Csór, Sárkeresztes, Pátka stb.), addig az ötödik kategóriába azok kerültek, melyek ugyan a vizsgálat tárgyát képezték, de nem vagy irreleváns mértékű ingázást tudtak csak

felmutatni. Ennek megfelelően a kettő közötti rész, pedig az első kategóriától az ötödik kategóriáig csökken, az ingázás mértékének megfelelően. Több szűrőn keresztül lett megvizsgálva a bővített helyszín, mint például ingázók száma szerint, az adott településen a százalékos arányuk az ingázók közül. Továbbá megvizsgáltam a város közúton történő elérését az adott településről, tehát hogy mekkora távolságra helyezkedik el közúton stb. (5. Melléklet), (6. Melléklet). Nem volt meghatározva egy konkrét sugár, hanem addig vizsgáltam a területet, ameddig még mérhető volt az ingázás mértéke, így jött ki az ötödik kategóriában található települések csoportja.

Amit érdekesnek gondoltam a tanulmányba beemelni, az az ingázók százalékos aránya, akik naponta elingáznak a megyeszékhelyre. (7. Melléklet)

E mentén haladva kapunk egy újfajta lehatárolást, ami nagyobb dimenzióban, mint a fehérvári nagyvárosi településeggyüttese, viszont kisebb, mint a vizsgálatban lefedett település komplexum. A kapott újfajta lehatárolásunk lényegiekben megegyezik a fehérvári funkcionális városi térséggel, így ezentúl ezt használva és erre hivatkozva fogom kezelni az adatokat. Először is mit is takar az a kifejezés, hogy Funkcionális városi térség? A Funkcionális városi térségek vagy röviden FVT-k alapja a népsűrűsége és az integráció folytonosságán nyugszik (Iváncsics & Filipné Kovács, 2020), (8. Melléklet)

Az is megfigyelhető, hogy nem teljesen egyenlő mértékben nő a menetidő minden irányban. Balaton-Budapest között ugyanis alacsonyabb értékeket látunk. Ez az M7-es nek tudható be főként, mivel az adatok a közúton történő megközelítést mutatják. A meglévő és a saját lehatárolások összevetéséből, sok minden kiderül. Megtudhatjuk belőle, hogy néhány helyen átfedés található a saját, illetve a KSH dokumentumában fellelhető lehatárolás között. Példának okáért Északon Gántnál vagy a Nyugati- Délnyugati oldalán Nádasdladány magasságában.

Azonban, az is szembeötlő az ábra vizsgálata során, hogy az esetek többségében, más határok meghúzása lenne indokolt ezen adatok birtokában. Ez főként a Déli irányt érinti ugyanis errefelé haladva nagy távolságok megtétele is lehetséges, úgy, hogy a megyeszékhely jelenléte nem tűnik el teljesen.

Összességében tehát a rendelkezésre álló lehatárolás felett eljárt már az idő, ugyanis 2013-as adatokat tartalmaz, ami jelenleg 10 éves adatokat jelent a szakdolgozat készítése idején, 2023-ban. Így azok már korrekcióra szorulnak.

4. Vizsgált terület történelmi háttere

A 19. században meginduló várostörténeti kutatások eredményeképpen Székesfehérvár gazdag helytörténeti irodalommal rendelkezik. A középkori város topográfiájának bemutató anyagait a régészeti ásatások és levéltári adatok segítségével lehetett összeállítani. Az adatok tanulmányozása segítségével képet kaphattunk a török hódoltságkori település lakosságának számáról és összetételéről. A 18-19. századtól kezdve egyre több térkép, metszet és publikáció segíti a várostér fejlődésének megértését.

Székesfehérvár az egyik legrégebbi városunk. Alapítása Taksony és Géza nagyfejedelem korára tehető. A központ eltérő módon több más hazai várostól nem a Gorsiumra, hanem az attól, a természetes utak találkozási pontjától északra jött létre. A telepítő tényezők közvetlen elemei a Bakony és a Vértes tömbje, illetve a közöttük áthúzódó Móri árok és annak az előtere volt. Telepítő tényező volt még a kiterjedt mocsárvilág adta kiválóan védhető földrajzi pozíció. A korai település tehát a mocsár és vízi világ által volt védett a külső tényezőktől. Többször is sikeresnek bizonyult a természetes védelem, még a törököknek is meggyűlt vele a bajuk. A 10-11. századi településhalmaz azonban még nem tekinthető városnak semmilyen módon, sem városképileg, sem jogilag, sem pedig társadalmi összetételében stb. (Kralovánszky, 1967, old.: pp. 35A47.). A város központja a 10. század végén épült vár és az előtte elterülő vásártér volt, amelyet külvárosi részek vettek körül (9. Melléklet). Jól szemlélteti az ábra, hogy mennyire más volt a város szerkezete a ma megfigyelhetőhez képest, ugyanis sokkal szellősebb, volt az egykori Nagyboldogasszony Bazilika/ Koronázó bazilika előtt elterülő tér, ahol a piacokat is tartották, ami egy idő után megszűnt és így a tere való szükség is. A vásártérre érkeztek a Győr, Esztergom és Pest felől vezető utak, amelyek Várpalota-Veszprém, Siófok és Pécs felé indultak tovább.

E központi magot a 12. századtól külvárosi részek vették körül. A legrégebbi külváros északon jött létre, amit később Budai külvárosnak neveztek. Vele egyidős a délnyugatra fekvő Sziget, amit johannita lovagok alapítottak. A 12. század második felében alakult ki a harmadik külvárosi rész, az egyetlen utcából álló déli Újfalú (Granasztói, 1980).

Székesfehérvár a magyar történelemben fontos szerepet játszó város, sőt a kezdeti időkben a magyar államnak az egyik legfontosabb városa volt, Esztergommal vetekedve. Itt koronázták és temették számtalan királyunkat az akkor még nyugat Európában is rendkívülinek számító Koronázó, avagy Királyi bazilikában, ami azonban sajnálatos

módon a történelem viharában elpusztult. Az első századokban megszerzett jogai és kiváltságai mintául szolgáltak későbbi városaink számára is, a korabeli településhálózatból Esztergommal együtt emelkedett ki. Ugyanakkor látnunk kell azt, hogy a nyugat európai városokhoz képest mintegy három évszázados késéssel valódi városokká formálódó településeink között a kivételezett helyzetét éppen az állami életben betöltött szakrális funkcióinak köszönhetette (koronázóváros, királyaink temetkezési helye, az I. István király által bevezetett ún. törvénylátó napok) és nem a piacközponti szerepkörének (Molnár, 2004), (21. INT).

A város helyzete romlott, ugyanis a külforgalomba nem kapcsolódhatott be, a belső kereskedelemben pedig Budának a 13. század közepétől megerősödő monopolhelyzete miatt vált másodrangú központtá.

1543-tól kezdve 145 éven át, török uralom alatt állt. Vára fontos erődítménynek számított: Esztergommal együtt Buda nélkülözhetetlen előbástyája volt, a Budai vilajet szandzsákközpontja. A magyarok mellett betelepült rácok és törökök lakták, mintegy 7700-an. A három külvárosa közül Budai külváros és Újfalu elpusztultak, a Sziget északi része viszont tovább élt, sőt sűrűn lakott településsé fejlődött (Kovács, 1988). A török idők utáni várost német polgárokkal telepítették be, ők honosították meg a város kézműves iparát és megteremtették a céhes ipart. Székesfehérvár tehát középkorias formájában éledt újjá.

A 20. század közepéig így műemlékekben gazdag egyházi és iskolaváros, adminisztratív központ maradt. A vasútépítések következtében a forgalmi csomóponttá váló város gazdasága jelentős mértékben megerősödött.

A város természetes védelmi rendszere a 19. század végére elavult és gátjává vált a város terjeszkedésének, így a mocsarakat lecsapolták. Az egykori vízi világra ma már csak a Sós-tó természetvédelmi területe emlékeztet. Az intézkedések révén a város növekedése északi, keleti és déli irányban indult meg, míg a nyugati irányú terjeszkedést a Sárrét ingoványai továbbra is erősen akadályozták (Farkas, 2009). A Belvárostól nyugatra található Palotaváros a nevét a Várpalotára vezető útról kapta. A nyugati sziget és a környező területekből még a középkorban önállóváros rész falusias képet mutatott. Széle a piaccal érintkezett, ezért arculatát a kisbirtokos, kisbérelő földműveseken kívül a vásárokhöz kötődő kisiparos, kiskereskedő réteg is formálta. A Vízivárost a magyarok a Mária Terézia idején betelepült német telepésekkel együtt alakították ki a keleti mocsár lecsapolásával. A Palotaváros kivételével minden városrészszel, továbbá a vasúthoz tartozó Búrteleppel, a laktanyákkal és a szőlőhegyhez kapcsolódó Almásyteleppel is

érintkezett. A híd szerepét betöltő városrészben a mocsár lecsapolása után bőven adódott terület vásárterek, ligetek létesítésére, gyárak építésére.

Ez volt a legiparosodottabb városrész. Felsőváros a várfalak lebontása után az északi sziget és a szomszédos területek összenövéséből alakult ki. Viszonylag nagy telekkel rendelkező belsősegei miatt egy nagy falura hasonlított. Libalegelős széles utcáin a telkek végében házkert-szerű, pajta és kocsiszín sorakozott. Felsőváros és Víziváros városfalakhoz közeli részei ugyanakkor már modernebb arculatot mutattak. A Vörösmarty téren, a Zichy ligetben, a Piactér nyugati oldalán az államigazgatás épületei mellett megjelentek az emeletes bérházak is. A Felsőváros mellett a Tóváros lakói éltek hagyományos paraszti társadalomban. Tóváros a déli szigetből és környékéből jött létre. A legfiatalabb városrésznek még nem volt sajátos egyéni arculata, benne a modern és hagyományos beépítés keveredett egymással (Táborosi, 2005).

A II. világháború utáni erőteljes iparosítás következtében nagymértékben megnövekedett a város lakossága és a '80-as évekre elérte a 100 ezer főt. A városmag körüli hatalmas lakótelepek sorra épültek, a beépítés vertikális tagozódása pedig nőtt. A felduzzadt népesség letelepítésére hatalmas, de annál inkább átgondolatlan lakótelepépítések indultak meg, melyek csak fokozták a háború okozta torzulásokat a településszerkezetben. Ennek lett a következménye, hogy a Belvárost nem hagyományos beépítésű lakóterületek, hanem Palotaváros, Víziváros és a Szedreskert lakótelepei határolják. Hagyományos beépítésű negyedek az északi és északkeleti oldalon (Felsőváros, Almási telep), valamint a délkeleti és a keleti irányban (Vasút és környéke, Ráchegy) található. Az északnyugati Feketehegy és a déli, délnyugati Maroshegy – Alsóváros falusias jellegűek. A város kertvárosi része az északkeleti oldalon elhelyezkedő Öreghegy, mely a város többi részétől magasabb tengerszint feletti magasságával és új építésű családi házaival különül el önálló városrészé.

A rendszerváltás után a gazdasági növekedés nem állt meg, az állami lakásépítést felváltották a magán beruházások. A külvárosi területek, pedig sűrűsödtek. Azonban a város beépítése kevésbé városias, mert alacsony az emeletes lakóházak aránya a hazai és a dunántúli városokhoz mérten, azonban a meglévő ilyen típusú épületek szintjeinek a száma átlagosan magasabb.

Székesfehérvár kedvező természeti és közlekedéscsopordrajzi fekvése, valamint történelmi fejlődése miatt számos erős vonzással rendelkező központi funkciója van.

A város szerkezete eltér a tömbben elterülő városoktól, például Dunaújváros vagy Veszprém szerkezetétől, mivel a várostest megnyúlt csáposan a kivezető főutak mentén

(10. Melléklet). A történelmi városmag aszimmetrikusan helyezkedik el a várostesten belül, annak a nyugati pereméhez közel. A lakó- és nem lakóterületek aránya pedig hozzávetőlegesen 50-50% (Csapó, 2005/b).

Székesfehérvár funkcionális szerkezetének sajátossága a nagyméretű ipari-gazdasági öv és az ezeknek a nagy aránya. (11. Melléklet). A nagyvárosi településegüttest vizsgálva, pedig 2001-es lehatárolása alapján, 12 településből tevődött össze, azonban 10 év elteltével újabb 23 településen lehetett kimutatni a megyeszékhellyel való szoros kapcsolatok meglétét. (KSH), (12. Melléklet)

Összefoglalva tehát:

Székesfehérvár a magyar középkor évszázadaiban volt az ország egyik székvárosa és a magyar királyok koronázó- és temetkezési helye. Az Árpád-házi királyok időszaka mellett, az 1700-as évek második felében, az 1800-as évek elején, és a két világháború közötti időszak volt a város virágzó fejlődési korszaka. A város településstruktúráját a helyi és vízrajzi viszonyok mellett a több évszázados történelmi fejlődés is meghatározta. A városvezetők tudatos településalakító politikája révén a legurbánusabb viszonyok a városmagban alakultak ki.

Székesfehérvár a ’’gyorsan nőtt’’ városok jellemzőit hordozza, arculata a belső lakóövben városias, míg a külső lakóövben kertvárosias, esetenként falusias. A beépítési szerkezet vertikális tagozódása és horizontális zártsága eltér a történelmi szabad királyi városokéitól. A város funkcionális szerkezete hasonló hazai nagyvárosainkhoz, ipari gazdasági szerepköre miatt az ipari területek jelentős mértékben kiterjedtek. A városközpont már túlnőtte a történelmi városmag területét.

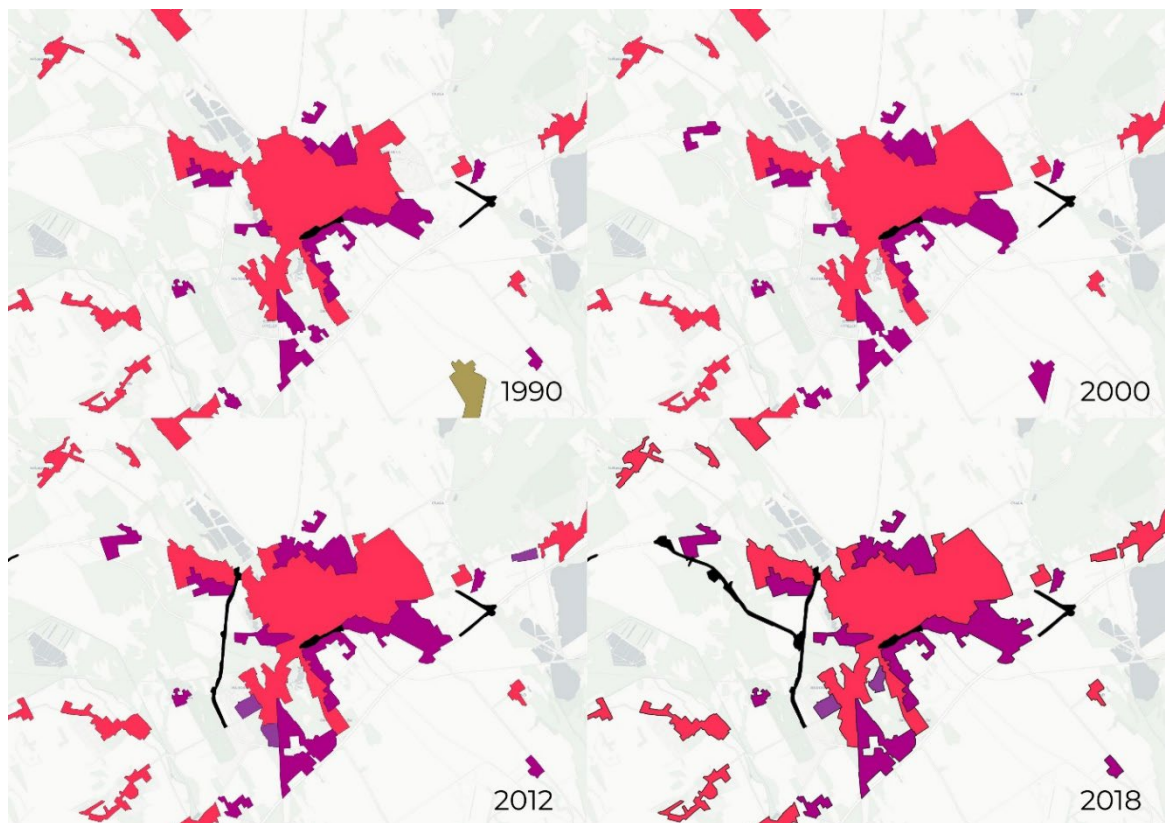
Fehérvár kulturális és turisztikai kínálata is nagyon gazdag, több történelmi és művészeti műemlékkel rendelkezik és különböző kulturális eseményeknek is helyszíne (Lenner & Csapó, 2015).

A városszerkezet fejlődés ábrán, kisebb vizsgálódás után szembetűnhet, hogy a város úgymond ’ ’csáposodása’’ a II. világháborút követően kezdődhetett és a 70-es években már el kezdett körvonalazódni a modern Fehérvárnak az alakja. (Fekete-hegy, Maros-hegy stb. városrészek fejlődése). Az Öreg-hegyi város rész már nagyon korán megjelenik az I. katonai felmérésen is láthatunk ott emberi tevékenységet, ugyan ekkor tájt ez még teljesen más funkcióval (szőlőhegy), mint ma, de aztán ’70-re össze épült a város többi részével.

A történeti iratokból megtudhatjuk, hogy a második világháború után hatalmas panelházas építkezések indultak, mivel a háború előtti 50 ezer fő megfeleződött és a lakásállomány nagymértékben elpusztult. Valamint a későbbi idők során sokan költöztek a városba, illetve volt nép szaporulat is ebből kifolyólag kezdtek bele a panelház építésekbe, ami tovább torzította a város szerkezetét látképét is. Fontos megjegyezni mindezt pont a 70-es évekre került sor, ekkorra érte el a város a 100 ezer fős lakosság számát.

5. A város jelene

A következőkben láthatjuk (7. ábra) a megyeszékhely alakulásának folyamatát azon belül is a mesterséges felületek alakulását 1990-től 2018-ig bezárólag.



7. ábra A város beépítésének változása 1990-2018, forrás: saját szerkesztés

Az ábráról leolvasható, hogy összességében nőtt a mesterséges területek nagysága az első állapothoz képest és ez a trend lesz jellemző a 2018-as időszak után is. 1990 és 2000 között kiépült az Óreghegyi része a városnak. Ez Buda fele található (keleti irányban) helyezkedik el, ami kezdetben szőlőhegy volt, de mára már szinte teljesen beépült családi házas lakó övezet, ahol egyre csak szaporodnak a lakó parkok is.

Ekkora léptékű területváltozás nem történt viszont máshol sokkal moderáltabb volt a város terjeszkedése az idők során. Az is jól látható a folyamatábráról leolvasva, hogy

továbbra is csak nyúlik a város. Mint, ahogy azt már fentebb idéztem, azonban már elindult egy olyan folyamat, aminek következtében a létrejött nicheeket, a létrejött hézagokat a város, (mint például a déli oldalán lévő) igyekszik bevonni a vérkeringésébe hosszútávon megváltoztatva ezzel a város szerkezetét. Amikor azt említem, hogy hézagok, illetve tátongó lyukak vannak azt a beépített területek fényében értelmezhetjük, vagyis jelenleg itt (déli rész) és az ehhez hasonló területeken mezőgazdasági tevékenység zajlik legfőbbképpen. Ez mondhatni belevág a városi szövetbe, de valójában nem a mezőgazdasági részek vágnak bele, hanem az urbánusok az extenzívek, ámbar ez már csak részletkérdés. A várost vizsgálva szembeötlik tehát ez a hézagosság a város kialakulásának következményeként, ami legfőbbképpen két területet érint, úgymond két fókuszterületünk van ezzel kapcsolatban, vagyis a város déli, illetve a nyugati része. Ezek a területek egyre jobban felértékelődnek az idő előre haladtával. Ezeken a területeken nyílnak lehetősége a városnak a további fejlődésre. Az erre irányuló fejlesztések megvalósulás alatt vannak: déli összekötő út, zöldterület beruházás stb. Székesfehérvár területhasználata a rendszerváltást követően jelentős változáson ment keresztül. Az átalakulások a város számos területét érintették, beleértve az ipari, kereskedelmi, lakó- és közlekedési területeket is. Ennek következtében ma lényegesen más képet mutat a város, ha madártávlatból rátekintenénk. Összességében a város mérete megnövekedett, ennek okairól, történelmi háttéréről, illetve folyamatairól a dokumentum elején már olvashattunk bővebben.

6. Összevetés más hazai vidéki nagyvárosokkal

Összevetéshez, hasonló magyarországi vidéki nagyvárosokat kerestem, mint Székesfehérvár és ezekkel vettem össze Fejér megye székhelyét.

Kiválasztásnál a főszempont a népesség volt, vagyis próbáltam hasonló népességű településeket keresni. Ezek alapján választottam ki **Kecskemétet és Nyíregyházát**. Nyíregyháza népessége 116 814 fő volt Kecskemété pedig 110 373 fő a rendelkezésre álló adatok alapján. Székesfehérvár népessége 96 529 fő volt, így, ha sorrendet állítunk a hazai nagyvárosok listájában népesség alapján, akkor kijön, hogy egymás utáni helyeket foglalják el 9.- 8.- 7. (6. INT).

Logikus volna tehát ezt a 3 várost vizsgálni, mivel a 10. helyen már Szombathely a 11. helyen pedig Érd áll. Érd speciális helyzetben van mivel az lényegében Budapest függeléke, Szombathely esetében a népesség már jelentősebb mértékben marad el

Fehérvártól, így az sem a legszerencsésebb, tehát esetünkben a leglogikusabb opció Kecskemét, illetőleg Nyíregyháza.

Ha megnézzük a Funkcionális városi térségek és azok adat táblázatát az Urban Audit 2020-as adatgyűjtése mentén, akkor láthatjuk, hogy Szfvár FVT-je mind kiterjedésében, mind pedig népességében kiemelkedőnek számít országos szinten. Olyannyira, hogy Budapest és Debrecen követően a 3. helyet foglalja el utóbbi tekintetében. 271 671 fő élt Fejér megye megyeszékhelyének az FVT-jén 2020-ban. A másik két település népesség száma ugyan ezen adathalmaz alapján Nyíregyháza esetén: 233 623 fő volt, Kecskemét esetén, pedig: 186 872 fő. Felvetődhet a kérdés ezek alapján, hogy nem lenne-e célszerű az imént említett települések helyén inkább Szegeddel (242 326 fő), Debrecennel (325 714 fő), avagy Győrrel (259 424 fő) összehasonlítani?

Fontos kiemelni azonban, hogy elsőre ezek a számok nagyon magasnak tűnhetnek, ami tény és való azonban ez az embertömeg nagy területen oszlik el, nem kimondottan koncentráldott, leszámítva természetesen a megyeszékhelyet és környezetét. Ebből kifolyólag a nagy területi kiterjedésen elvész ez a szám, nincsen olyan szoros kapcsolat a távolabb eső településekkel (vonalas, infrastrukturális stb.), mint a közvetlen környezetben lévőkkel van. Debrecen esetét figyelve, ahol még magasabb számadatokat láthatunk népesség tekintetében, azonban kisebb földrajzi kiterjedésen, vagyis koncentráltan helyezkednek el, nagyobb népsűrűség figyelhető meg.

Ez természetesen nem is csoda annak a fényében, hogy a keleti megyék lélekszáma átlagosan magasabb, mint a nyugatiaké.

Visszatérve az összehasonlítandó területek kérdéséhez elmondható, tehát hogy olyan várossal, FVT-vel lenne kívánatos az összehasonlítást elvégezni, ami mind kiterjedésében, mind pedig lélekszámában hasonló dimenziókat képvisel. Emiatt tehát nem Budapesttel és nem is Debrecennel kell végezni a vizsgálatot.

A CORINE felszínborítási adatbázist hívtam segítségül ismételtén és a mesterséges felületek kiterjedésének változását vizsgáltam ezen 3 településen első körben. A beépítés változását, a mesterséges felületek változását vizsgáltam és ezen változások alapján vizsgáltam a továbbiakban a településegységeket. (13. Melléklet), (14. Melléklet), (15. Melléklet)

Összességében mint, az előző részben is említettem nőttek a mesterséges felületek aránya mindenhol, azonban az ábrákról jól leolvasható, hogy e 3 város közül

Nyíregyházán történt talán a legtöbb változás a kiinduló állapothoz képest (1990-hez képest).

Ivánics Vera: Nagyvárosi települési tér növekedésének vizsgálata, doktori munkájában a magyarországi FVT-vel foglalkozott, ahol összehasonlította ezen területeket több szempont alapján, mint például a mesterséges felületek létrejöttének a kiterjedése és időszaka stb.

Egyik **kategória** volt a beépítés szerinti kategorizálás, ahol megkülönböztetett:

1. Kitöltő jellegű
2. Tengely menti
3. Vegyes
 - 3. a. Kitöltő és tengely menti
 - 3. b. Kitöltő, elszigetelt
 - 3. c. Tengely menti, elszigetelt

Ezek alapján a Fehérvári FVT Vegyes beépítésű és azon belül is tengely menti, elszigetelt csoportba sorolta. Nyíregyháza szintén vegyes csoportba került, Kecskemét került másik csoportba a három közül, mégpedig a kitöltő jellegű beépítéssel az 1. csoportba. Fehérvár esetében az ipari területek tengely mentén terjednek, a lakó területek, pedig elszigetelten jönnek létre.

Másik kategorizálás szerint mind három város (Székesfehérvár, Nyíregyháza, Kecskemét) az erősen csökkenő kompaktságú városok közé került, mégpedig azért mivel a városok területe ilyen vagy olyan módon jelentősebb léptékben bővült. Kecskemét esetében a Mercedes gyárnak tudható be ez a változás, Fehérvár esetében gazdasági, illetve vegyes területek létrejöttével magyarázható mindez, Nyíregyházán, pedig egyfajta összenövés miatt következett be ez a bővülés. Általánosságban elmondható, hogy azonos folyamatok játszódtak le az országban, csupán az időbeliség a különbség, ugyanis a nyugati részekben előbb álltak be a változások, mint a keleti megyékben, tehát megfigyelhető egyfajta időbeli eltolódás (Ivánics, 2022).

7. Budapest közelsége - Bolygóvárosi lét artikulálódása

Amikor a **csapágyvárosokról** beszélünk, akkor azokat a településeket értjük alatta, melyek Budapestet körülölelve helyezkednek el, hozzávetőlegesen 50-60 km-re. Ilyen városok többek között: **Székesfehérvár, Kecskemét, Tatabánya** vagy éppen **Hatvan**. A csapágyváros fogalmat a 2014. évi Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (Nemzeti Fejlesztés 2020) alkalmazza. Ez továbbá azt tartalmazza, hogy a főváros és a csapágyvárosok között egy együttműködés kezd kibontakozni, ami csatornázott területfejlesztési politikával még sikeresebbé válhat (Matolcsy, 2007), azonban kialakulóban van egy **második gyűrű** is, ami már 100-120 km-re helyezkedik el vagyis **Eger és Veszprém** magasságába. Végül pedig vannak azok a települések, amelyeknek valós esélye van, hogy Budapest mellett önálló térségi központokká váljanak, ilyen például: **Győr, Pécs, Debrecen stb.** Ezek alkotják a **külső városi gyűrűt**, ezen fajta településeknek határon átnyúló ambíciói is lehetnek (7. INT). Székesfehérvár helyzetét igen kedvezőnek lehetne minősíteni, mivel Budapesthez és a Balatonhoz is közel helyezkedik el. Budapest érthető okokból fontos (az ország fővárosa, GDP hotspot, kultúra és a turizmus egyik fellegetve stb.), a Balaton és annak térsége, pedig szintén egy kiemelten fontos térsége az országnak, ami az elmúlt időszakban tovább erősödött, legfőképpen turisztikai hangsúllyal. Azonban jövőben még nagyobb hangsúlyt kaphat ez a terület. Ebből kifolyólag jelentős fontosságú ez a térség is (Matolcsy, 2007).

2022-ben a területfejlesztési miniszter előadásán, melyet Székesfehérvárral kapcsolatban tartott a miniszter úr szavaival élve: „Budapest bármelyik percben itt lehet, ha egyáltalán még nincs itt. Ezért el kell döntenie Fehérvárnak, hogy milyen szerepet szeretne betölteni a jövőben. Betagozódik Budapest alá, avagy egy regionális központi szerepet tölt be.” Erre a regionális központi szerep pozícióra legjobb esélyei Kecskemétnek, illetve Székesfehérvárnak vannak, a méretükből fakadóan.

Azonban a kecskeméti Városháza felújítása átadásán beszédet mondó építési és beruházási miniszter elmondása szerint (8. INT), Kecskemétet nem csak térségi központtá, hanem Magyarországi jelentőségű központtá szeretnék tenni, amihez eddig is rengeteg támogatást biztosítottak és ezután is szeretnék ezt fenntartani. Továbbá korábban elhangzott beszédében az is elhangzott, hogy Győr-Székesfehérvár-Budapest erőcentrumok példájára egy Nyíregyháza-Debrecen-Miskolc tengelyű erőcentrum kialakítását tűzték ki célul. Vagyis feltehetőleg, Kecskemét és Nyíregyháza a jövőben

nagyobb volumenű és szélesebb körű kormányzati támogatásban, prioritizálásban fog részesülni, mint Székesfehérvár.

Budapest és Közép-Magyarország térségében több mint 3 millió fő él, ami növekedő tendenciát mutat. Egyesek már metropolisz régiókat álmodtak meg Budapestre, azonban ez súlyos további torzulást jelentene a hazai település hálózatban. Magyarország egyet jelentene Budapesttel, amennyiben ez megvalósulna, de sok tekintetben ma is így van ez (9. INT).

A nagyvárosi térségek gazdasági helyzete eltérő Magyarországon. Az egyes térségek között vannak olyanok, ahol a fejlődés egymás előnyös hatásain alapszik, de ez ritka. A legtöbb esetben valamelyik, vagy mindkét rész állapota gátolja az egészséges fejlődést. A nagyvárosi térségek nagy térszerkezeti egységek részei, szignifikánsan csak kevés esetben különülnek el a körülöttük lévő területektől (Dr. Tóth & Dr. Nagy, 2011)

A jövedelmi viszonyok, pedig indikátorai lehetnek a népesség mobilitás irányainak. Ugyan Székesfehérvár lakossága nem növekszik, de a településeggyüttes lakossága növekszik, ami egyfelől betudható a városból való kivándorlásnak a környező településekre. Ezen perem települések lélekszáma ugyanis növekszik. Budapest hatása két féle módon jelenik meg a területünkön. Létezik egy jótékony hatása Budapestnek, ilyen hatás például a felső oktatási intézményekhez való könnyű hozzáférés a földrajzi közelségből fakadóan, a nemzetközi hatások kivetülése Székesfehérvárra (például: nemzetközi tőke beáramlása a városba) stb.

Azonban van egy árnyoldala is ennek a közelségnek, ugyanis brain-drain hatása is van a fővárosnak, mivel sokan jobb lehetőségek miatt inkább választják a nagyobbik várost, kedvezőbb bérezés magasabb szintű és körű szolgáltatásokat. Mi sem szemlélteti jobban ezt, mint az FVT lehatárolások, melyek azt mutatják, hogy Budapest bőven belenyúlik Fejér megyébe is.

7.1. FVT területek

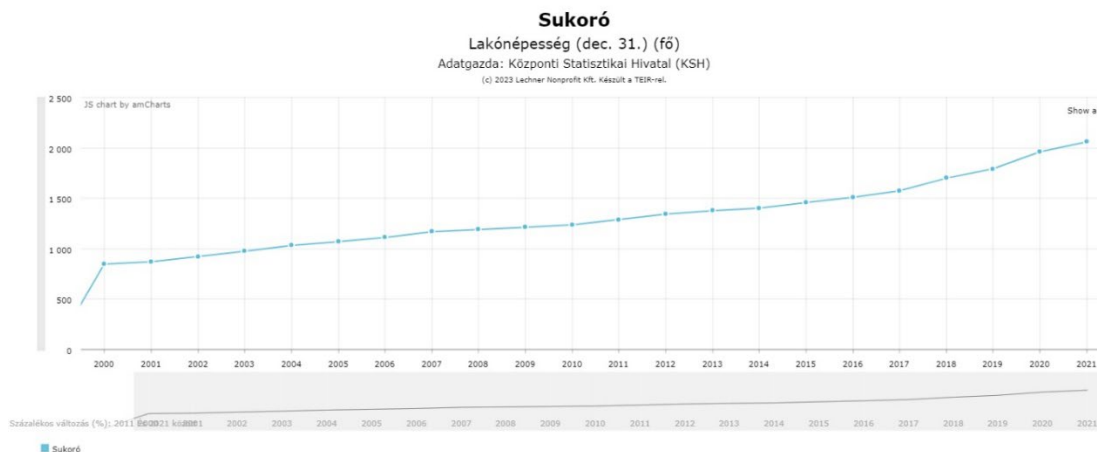
Szuburbanizációs folyamatok hatási közé tartozik, a városközpontokban a kivándorlás, míg a vonzáskörzetekben pedig a bevándorlás. Azt a településeggyüttest tudjuk funkcionális várostérségnek nevezni, ahol a központi városrész szoros kapcsolatokat alakított ki a körülötte elterülő kisebb településekkel és ahol a dolgozók minimum 15%-a központi városban végzi a munkáját. (KSH TÉR-KÉP, 2021, 28. oldal).

Tekintsük végig az ingázás fogalmát is: Ingázásnak minősül az a munkába járás, amely településhatár átlépésével jár. Két fajtája van: a lakóhelyük és a munkahelyük között naponta utazók a napi ingázók, a hetente, kéthetente vagy annál ritkábban utazók a távolsági ingázók (Harcza, dátum nélk.).

Tehát ennek a két fogalomnak a tisztába tételével arra tudunk következtetni, hogy a kialakult és kialakulóban lévő Funkcionális Várositárségekről általánosságban elmondható, hogy a központi, magterületről kivándorlás jellemző a peremterületekre, vagyis egy szuburbanizációs folyamat zajlik. Amiből, pedig következik, hogy a kivándorolt népesség - mivel a munkavégzés céljából továbbra is a megyeszékhelyre, a centrumba jár be dolgozni - megnövekedett forgalmat von maga után, ami sok problémát vetít előre. Például, gépjárművek okozta konfliktust, ami alatt a megnövekedett károsanyagkibocsájtást kell érteni. Ráadásul már manapság az sem ritka, ha egy háztartásnak egy két vagy akár három gépjármű is rendelkezésére áll. Ennek következtében még nagyobb forgalmat és még több károsanyag kibocsájtást okoznak az emberek, ami hosszútávon léguti betegségek kialakulásához vezethet a lakosság körében. Ettől csökkenhet a várható élettartam stb. stb. és ez csak egy aspektusa az egész képnek, mert itt említhettem volna a hatását az ingatlanárakra, vagy az infrastruktúra lépés nem tartási képességével. A szakdolgozat elején már foglalkoztam a szuburbanizációval és hatásával, így itt már erre nem térek ki.

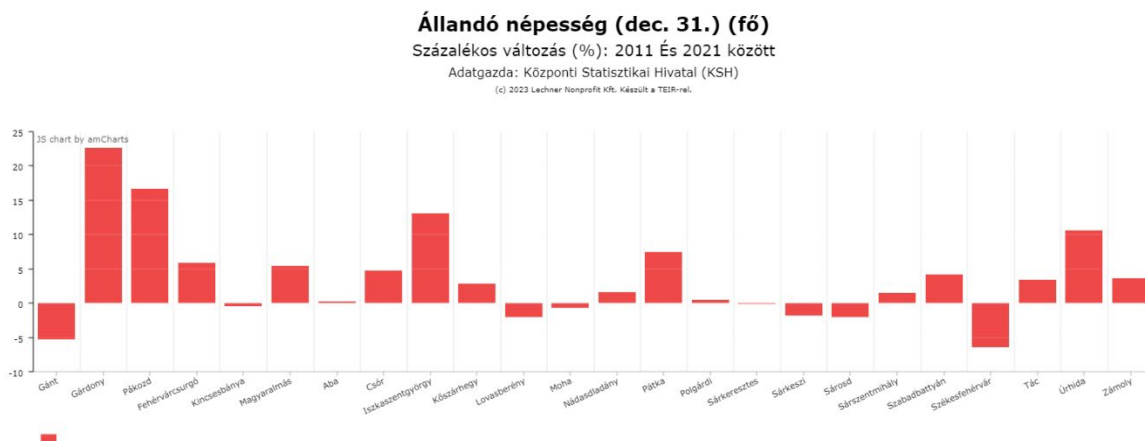
Ez pedig további feladatokat, terheket helyez az önkormányzatokra, mint például a helyi és távolsági tömegközlekedés fejlesztésének feladatát. Ez természetesen plusz költséget jelent, de fontos, hogy alternatívát állítson a város a közlekedésben, hogy a fent említetteket el lehessen kerülni.

Ennek ellenére a jól látható a népmozgalom ezeken a FVT-n belül és jól látszik, a mi esetünkben Budapest és Székesfehérvár közötti szakaszának a sötét pirosas léte (1. Melléklet). Ez azt jelenti, hogy a népesség ide áramlása zajlik. Gárdony, Velence, Sukoró, Nadap településeken legintenzívebb ez az odavándorlási folyamat, ahogy láthatjuk. Jól megfigyelhető, hogy dinamikusan növekedő népességgel rendelkeznek ezen települések.



8. ábra Sukoró népességének alakulása Forrás: TeIR

Mindegyik településen jól látható, hogy folyamatosan bővülő lakóközösséggel büszkélkedhetnek ezek a települések. Magyarország népessége a '80-as évekig emelkedett, majd lassú csökkenésnek indult (10. INT), itt azonban ezen a területen ezt a trendet nem követte a lakosság növekedés változása. Az itteni lakossági adatok háttérben több tényező áll. Egy ilyen például Budapest elérhetőségéből fakadó ingázási lehetőség.



9. ábra Állandó népesség százalékos változása Székesfehérvár ér közvetlen környezetében, Forrás: TeIR

Elmondható, hogy az ország ezen részének a demográfiai adatai igen kedvezőek sőt, ha megnézzük például Velencét, akkor láthatjuk, hogy az egyik legjobb születésszámokkal rendelkezik lakosság arányosan az országon belül. A Velencei-tó adta turisztikai lehetőségek és a jól szituáltsága miatt (Budapest és Székesfehérvár közelsége) sok az idetelepülő ember is. Mi sem mutatja ezt jobban, mint az a tény, hogy 2015-ben 5552 fő volt a lakosok száma, 2021-ben, 6 év alatt pedig 7144 főre duzzadt, ami 1592 fős növekedést jelent. Nyilvánvalóan nem mindenhol ekkora ütemű a növekedés, de meglehetősen sok területen, községben, faluban növekszik a népesség. Elmondható, hogy

a központi településeken élő emberek 20 százalékkal magasabb jövedelemmel rendelkeznek, mint a vonzáskörzet településeinek lakosai, továbbá a nagy városokban, metropoliszokban általában sokkal nagyobbak a jövedelmi különbségek, nagyobbak a bérszakadékok, mint más részein az országnak (11. INT). Magyarország esetében nem beszélhetünk metropolisz régiókról, mint mondjuk az USA-ban, de az itt is elmondható, hogy Budapesten és a városokban kedvezőbb jövedelmi viszonyokkal számolhatnak a munkavállalók. Így tehát, mint említettem is Budapest hatása belenyúlik sok más vármegyébe is, így Fejér vármegyébe is és egyre jobban ’’szippantja’’ el Fehérvártól a településeket, mint például az eddig tárgyalt Velencét is. Természetesen nem fekete-fehér szituáció ez sem, mivel ez nem az emberek kizárólagos mozgási irányát jelenti, tehát vannak, akik Fehérvárt és vannak, akik Budapestet választják. Mindkét választás mellett feltudunk sorolni érveket és ellen érveket.

8. Vizsgálatok

A város és térség demográfiája hasonló az országos átlaghoz, így tehát a természetes fogyás és az öregedési index növekedése jellemzi. Az országban egyedül Pest és Győr-Mosón-Sopron megyékben volt tapasztalható népesség növekedés a többiben csökkenést figyelhetünk meg, vagyis Fejér megyében is, azonban a csökkenések aránya országosan eltérő mértéket ölt. Míg a keleti megyékről általánosságban elmondható, hogy jobban súlytottak az ilyen jellegű problémákkal, addig az ország nyugatibb részén kedvezőbben szituáltak a települések. Azonban a keleti országgrész megyéiben átlagosan magasabb a lakosság szám, így árnyékolhatná a képet ez, azonban a magas elvándorlás miatt a lakosság fogyása nagyobb ütemű. A mi esetünkben kedvezőbb a helyzet ugyanis Fejér megye lakossága stagnált, mivel a csökkenés mértéke elenyésző volt a 2022-es népszámlálás adatai alapján (12. INT).

8.1 Népesség

Az FVT népességével kapcsolatban elmondható állítások a következők: két-három, de minimum két részre osztható az FVT lehatárolás. Egy déli részre, mely demográfiailag kedvezőtlenebb, nagyobb az elvándorlás mértéke, magasabb a hátrányos helyzetűek száma, aránya. Egyes települései előregedők (magas a 65 év feletti aránya). Izoláltabb

terület, mert gyorsforgalmi és egyéb kapcsolatok hiányosságától szenved. Apróbb települések kerülnek el. Gazdasági súlya kisebb.

Míg a középső és északibb területeket a kedvező hatások által érintett területként lehet említeni, ugyanis népesség lencsén vizsgálva kedvezőbb a lakosság kor összetétele, vagyis 0-14 évesek aránya magasabb és a 65 év felettié aránya alacsonyabb (16. Melléklet), (17. Melléklet). A középső részen zajlik lényegében az idevándorlás a városból és egyéb területekről. Az északi részen Gánt esetében találkozhatunk leszakadással, ami kifejezetten érdekesítő, lévén környezetében egyedülként tartozik ebbe a csoportba. Itt rendkívül speciális eset állhat fent, aminek indoklása nem témája a szakdolgozatnak ebben a fejezetben, így erre nem térnek most ki.

A természetes szaporodás tekintetében is az északi vidék a jobban szituáltabb, ám az összkép nem mondható ideálisnak, mivel a legtöbb helyen negatív értékekkel kell számítani a természetes szaporodás esetében (18. Melléklet). Továbbra is elmondható mindazonáltal, hogy ez szintén nem egy egyedi probléma, hanem egy egész Magyarországot sújtó gond. Sőt még messzebb menve egész Európát sújtja az alacsony születés szám, de természetesen vannak kivételek is. (Csehország, Szlovákia).

8.2 Népmozgalom

A belföldi vándorlási egyenleg is alátámasztja a szuburbanizációs hatásokat. A megyeszékhelyet körül vevő települések rendre magas számokkal rendelkeznek, ám ezen belül is a déli irány kevésbé bizonyul népszerűnek, itt kisebb az ide vándorlók száma. Ismételt a 2022-es népszámlálási adatokat elemezve a következő állítható: Székesfehérvártól délre, illetve dél-keletre elhelyezkedő vidék településeinek lakosságszám negatív változásokon ment keresztül 2011-hez képest (Aba, Seregélyes, Sárbogárd). Ezzel együtt az is elmondható, hogy a legnépszerűbb irány az a várostól észak-nyugatra, nyugatra és természetesen a Velencei tó irányában található. Így ezen irányokban fekvő települések lakossága tudott érdemben növekedni a legutóbbi népszámlálás adatai alapján (Csákvár, Iszkaszentgyörgy, Gárdony).

9. Oktatás

Székesfehérvári iskola intézmények kapacitása nagyobb, mint az igény rájuk, illetve térbeli eltérésekkel igaz ez az állítás. Ezt demográfiai folyamatok következményeivel lehet magyarázni, így viszont sok a specializált tanterem kialakítás.

Elmondható a 2002-2016 közötti időszakról a középfokú oktatásban, hogy a tanulók száma csökkent, eltérő módon csökkent a gimnáziumok, szakközépiskolák stb. esetében.

Továbbá a más településekről bejáró tanulók aránya rendkívüli mértékben megnövekedett. Ezzel alátámasztható a szuburbanizációs folyamat megléte. A gimnazisták aránya elmarad az országos átlagtól nagyjából 5% ponttal. 1960 és '70-ben jelent meg a város életében a felsőfokú oktatási forma, kezdetben felfutó, majd fokozatosan leépülő tendenciákat lehetett megfigyelni az évek folyamán. Budapest elszívó hatása miatt sem tudott megerősödni a helyi felső oktatás. 2014-től kezdődően struktúra váltás indult el. Ez többek között azt jelenti, hogy felsőfokú duális képzések indultak, Budapesti Corvinus Egyetem Székesfehérvári Campusának elindulása, helyi műszaki felsőoktatás integrálása az Óbudai Egyetem keretei között, stb... (Edit, 2018)

A Mellékletek között látható az Egyetemek, illetve az Általános Iskolák elhelyezkedése a(z) FVT területén belüli ábra (19. Melléklet).

Egyetem Székesfehérváron kívül nem található máshol a(z) FVT területén belül. Legközelebb a környező megyeszékhelyeken, illetve természetesen Budapesten található Felsőoktatási intézmény. Székesfehérváron a Kodolányi János Egyetem mellett az Óbudai Egyetem található emellett a Corvinus Egyetemnek van kihelyezett képzése. Az egyetemi oktatás a városok fejlődésének gerincei, az innováció alapkövei és elengedhetetlen, hogy egy modern tudás alapú gazdaságot hozzunk létre segítségükkel. Továbbá a helyi cégek felvevői a képzett, diplomás munkaerőnek, ami pozitív dolog mivel segítik a helyben való boldogulást és csökkentik az elvándorlás esélyeit.

10. Gazdaság

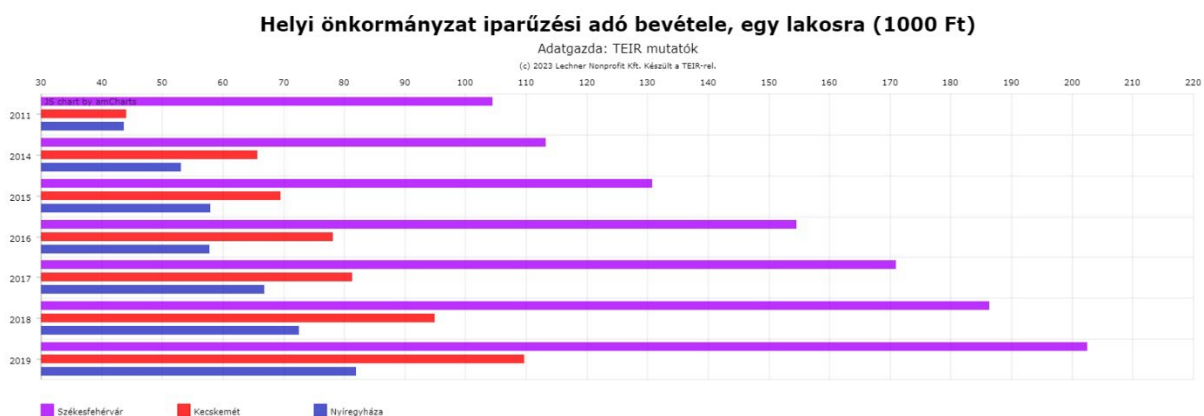
A város mindig is fontos szerepet töltött be a térségében, legfőképpen a kommunizmusban meginduló kényszerített iparosítás következtében nyerte el a mai "iparváros" képét. A rendszerváltást követően, pedig a betelepülő multinacionális

cégek tudtak friss vizet önteni a város poharába, mivel az addigi gyárak a rendszerváltást követően a verseny piacon nem tudták megállni a helyüket maradéktalanul, így sok csődbe ment. Ezek helyére érkeztek az új szereplők. Ezen felül az ország legértékesebb magyar tulajdonú cége is itt található (Videoton Holding Zrt.), továbbá lehet említeni az Ikarus Székesfehérvárott működő egységét is. A város nagy erénye, hogy nem alakult ki, illetve nem alakítottak ki monopol függést egy-két cégre vagyis nincs rá utalva egy darab magáncégre a város, mint például Győr esetében az Audira.

Az FVT síkon pedig továbbra is jól látszódik a térség több fokozatúsága ha csak a nettó jövedelem terén vizsgáljuk a várost és környezetét. Továbbá a Velencei tó környékénél szembesülhetünk magasabb értékekkel. (20. Melléklet). Ez a jövedelmi érték itt Budapest hatásával is magyarázható, legfőbbképpen a tó déli partján elterülő települések esetében (Gárdony, Velence), mivel országos szinten jó vasúti infrastruktúrával rendelkezik és sokan is ingáznak fel a fővárosba munkavégzés céljából. Mivel az egész vizsgált folyamat (szuburbanizáció, agglomerálódás) ebben az északabbi sávban történik, (a város körül) ezen települések fognak rendelkezni kedvezőbb értékekkel. SZJA fizetők esetében is a város körüli térségben figyelhető meg hogy 100 lakosra nagyobb értékek szerepelnek, ez pedig annak köszönhető, hogy a kiköltöző emberek általánosságban véve fiatal párok, illetve kis gyermekes családok, akik tehát az aktív korú népesség részét képezik, adót fizetnek, ingáznak, fogyasztanak stb. (21. Melléklet).

10.1. GDP

Székesfehérvár egy tökéletes településként írható le. Ezt alátámasztják az iparüzési adóbevételek is. Az alábbi ábrán Kecskeméttel és Nyíregyházával való összevetést láthatjuk 2011-től kezdődően 2019-ig (8. ábra).



10. ábra Helyi önkormányzat iparüzési adóbevétele, Forrás: TeIR

Magyarország egyik legiparosodottabb városa a Fejér vármegye székhelye. Az exportorientált gazdaság következtében a 2008-as világválság is jobban érintette a várost és így környezetét. 2016-os adatok alapján az egy főre jutó GDP 4,2%-kal haladta meg az országos átlagot. A régióét, pedig 9,9%-kal. (Edit, 2018)

Ennek köszönhetően sokaknak vonzó lehet a térségben, főként a leszakadó területekről érkezőknek. Elmondható továbbra is, hogy a város napjainkban is iparával tud kiemelkedni a többi város közül. 2012-ben a régióban előállított GDP 43%-át Fejér megyében termelték. (27. INT)

10.2. Munkaerőpiaci adatok

Az eddigi, illetve az ezt követőekben is szóba kerülő észak-déli eltérést erősítik a munkaerőpiaci adatok, melyekben jól látható, hogy délen nagyobb arányú és tartósabb a munkanélküliség, ezzel szemben pedig a megyeszékhely közelében szinte más dimenziói vannak pozitív értelemben a munkanélküliségnek (22. Melléklet).

Országos szinten kedvező az eltartotti arány, a fővárost követően a második helyet foglalja el 23,1%-ával. A munkanélküliség mértékéről megállapítható, hogy alacsonyabb az országos átlagnál, de a hazai folyamatokat követi. (Edit, 2018)

11. Közlekedési Infrastruktúra

A terület jó földrajzi fekvésűnek mondható, mivel fontos korridor területen Budapest-Balaton tengelyén fekszik. Itt halad el a város mellett az M7-es autópálya, ami nagyfokú mobilitást tesz lehetővé az itt élők és az ide érkezők számára. Hozzávetőlegesen 60 perc alatt lehet elérni a fővárost autóval a Balatont, pedig mindössze 30 perc alatt tudjuk birtokba venni. Vonattal Budapest megközelíthetősége még kedvezőbb, csupán 40 perc menetidővel kell számolni, ha a leggyorsabb utat nézzük. A Balatont, pedig 37 perc alatt lehet elérni vasúton.

Azt is látjuk, azonban, hogy a déli területek kissé periférikus helyzetben vannak, mivel az M7 és az M6''közé''szorult'' a terület. A megoldást itt majd az M8-as autópályának az elkészülte jelentheti, majd, ami gyorsforgalmi kapcsolatok elérésének a menetidejét fogja lecsökkenteni és jobban bevonni a területet a gazdaság vérkeringésébe. Ugyanis

ezek a déli területek (a lehatárolásnak) leszakadó félben lévőknek mondhatóak, mint ahogy arra már korábban kitértem. Erre irányuló fejlesztési javaslatok lettek megfogalmazva a 2021-2027 közötti megyei Területfejlesztési Programban is (Csíte, Nagy, & et. al., 2021-2027).

Amiben tehát szerepel 4. prioritásként: periférikus és vidéki térségek felzárkóztatása néven Dél-Fejér felzárkóztatási programja. Ebben olvashatunk, olyan jellegű javaslatokat, mint például: innováció orientált beruházások létesítése, a 13.,81. és a 63. számú főút 2x2 sávossra történő kibővítése, továbbá helyi termékek előállítás, helyi gazdaságok újra élesztésével történő gazdaság élénkítés is szerepel a fejlesztő javaslatok között csak, hogy párat említsek.

11.1 Közlekedési Heat Map

A dokumentum végén látható mellékletekben szemléltetve láthatjuk azokat a csomópontokat, illetőleg utakat, ahol jelentős torlódások alakulnak ki a vizsgált időszakokban (reggel 8 és délután 16:00-kor) (23. Melléklet), (24. Melléklet). Ezeken kívül a város központibb részein napközben mérsékelt a forgalom. A vizsgált időszakokon kívül, amennyiben egyéb esemény nem indokolja nem kell számolni forgalmi fennakadásokra, torlódásokra. Az ábrákból is látszik, hogy a város jelenében is vannak közlekedési problémák, azonban további ingázás növekedés mellett ezeknek a száma tovább fog növekedni és egyre élethetlenebbé válhat a város, ami pedig a későbbiekben további város elhagyásokhoz tud hozzá járulni. A városban legnagyobb forgalmi fennakadást, problémát okozó csomópontok a Szárazréti és az Auchan körforgalomnál található. utóbbi esetében az autópályára kilógó sor kialakulása sem példa nélküli, ez rendkívüli veszélyt jelet.

12. Külföldi példák

Amsterdam MRA (Metropoolregio Amsterdam) többközpontúság kialakulása (policentrikusság) úthálózat hozzájárultsága

Amsterdam esetében a strukturális jövőképből olyan elérendő célokat fogalmaztak meg, mint:

- Sűrűség növelése – 70 000 új lakás tudjon megépülni 2040-ig.
- Monofunkciós területek átalakítása több funkciósá

- Gyalogos és kerékpáros közlekedés előnyben részesítése
- Stb.

Három kiemelt tervezési területet különböztet meg az MRA-n belül: stratégiai tervezés, gazdaság, közlekedés. Megalkot rövid, közép és hosszútávú tervezési síkot az agglomeráció esetében. 250 000 új lakásépítést irányoz elő a metropolisz területén (The governance of land use in the Netherlands: The case of Amsterdam, OECD Publishing, Paris, 2017).

Hollandia - Randstad, hasonló helyzet a Dunántúllal, policentrikus város struktúra (Rotterdam, Amsterdam, Hága, Utrecht – Tatabánya, Tata, Veszprém, Székesfehérvár) eltérő lépték.

Mint, ahogy a Közép-Dunántúlnak sincsen egy dedikált központja, úgy a Randstad régió is a világ egyik legpolicentrikusabb térsége.

Graz esetét vizsgálva az osztrák város Amsterdamhoz hasonlóan a sűrítésben látja a megoldás egy részét, azonban mérsékelt formájában. Dinamikusan fejlődő – növekvő népességgel rendelkezik mind a város, mind pedig környezte. Előtérbe helyeződik a tömegközlekedési eszközök használata. Elővárosi vasút hálózat is része ennek az ökoszisztémának, ahol pedig ez nincsen, ott a busz hálózat szolgálja ki az ingázókat (Saxon State Ministry of the Interior, 2012-2014).

A fejlesztés a várost a könnyen elérhetőség jegyében tervezi, hogy az gyalogosan, kerékpár háton könnyen bejárható legyen. 5 perces város legyen ezekkel a közlekedési formákkal is.

Szingapúrnak 1959-ben rengeteg újonnan érkező ember számára kellett biztosítani lakhatást. 1960-ban született meg a Housing Development Board (HDB), ami azt kapta feladatául, hogy elérhető lakásokat biztosítson a szegények számára is. Ez a projekt sikerrel járt és manapság már a lakosság, mintegy 82% az állam által épített lakásokban éli mindennapjait. Egyfajta párhuzam is megfigyelhető a kelet-európai panel építésekkel, aminek a célja egyezett és minőségi váltást jelentett sokak életében mindkét projekt megvalósulása által. A szingapúri ingatlanpiac sikere, azonban arra vezethető vissza, hogy ezeket a lakásokat, amiket kezdetben bérbe adtak elkezdték magán tulajdonba juttatni.

Mára már 1 000 000 HDB lakás épült és a színvonaluk egyre magasabb lett az idők során, aminek köszönhetően elérhető áron biztosított a lakhatás a szingapúriak számára (13. INT). Ez lényegesen nagyobb könnyedséget jelent a fiatalok számára, amikor az életkezdésük előtt állnak, illetve jóformán mindenki érdekét szolgálja a program sikeressége, ugyanis a lakhatás egy az emberi szükségleteknek.

13. Konfliktus feltárás

Amennyiben beépülésre kerülnek a kijelölt lakóterületek, úgy várhatóan 13 ezer és 30 ezer fő közé tehető az első települési gyűrű növekménye Fehérvár körül, attól függően, hogy milyen telekmérettel számolunk. A települések honlapjain, illetve különböző forrásokban fellelhető települési TSZT-k és HÉSZ-eket felhasználva vektorizáltam a potenciális lakóterületi beépítéseket, ezt követően OSM lakóterületek elmetszésével létrejött egy területi adat. 800, 1300 és 1800 m²-es telek opciókkal számolva 3 kifutás jött ki összességében telek alakítástól függően. A három négyzetméter ár kiválasztásánál egy OTP által 2012-2013-ben készített lakóingatlan értékterkép volt az alap, amiben a minimum 800 m²-es telek Miskolcon volt, a maximum 1800m²-es telek Székesfehérváron volt és a kettő közötti 1300m² az országosan eladott átlag telek nagyság volt. A lakosság számításához 2,5-tel felszorozva megkapjuk a lakosság várható növekedését. Nem minden település esetében volt sikeres az adatgyűjtés, mivel vagy nem létezett az oldala, vagy valamilyen oknál fogva titkosított volt az. Ez 1-1 település esetén állt fent gyűrűnként, így feltételezhetően a kapott adatok a realitáshoz közel állnak. (25. Melléklet), (26. Melléklet).

A Fejér megye területfejlesztési koncepció 2021 – 2027 51.oldalán olvashatjuk, hogy Dunaújváros és Székesfehérvár esetében továbbra is intenzív az agglomerálódás és további nagy ipari területek kialakulására lehet számítani. Ebből kifolyólag ezekre a jövőbeni kihívásokra fel kell készülni, vagyis a megyei fejlesztési dokumentum előjegyzi e két megyei jogú város agglomerálódását, ebből fakadóan számítanak ezzel a folyamattal a jövőben is. Továbbá Székesfehérvár FVS és TVP dokumentumában deklarálja, hogy megtartó város kíván lenni és kiemelkedő/magas kockázatként kezeli, hogy a város népessége az országos átlagot meghaladóan csökken. A város FVS 2021-2027 II. kötetében az agglomerációt tényként kezelve említi, mint erőteljes képződményt és tudatos arculat építésre törekszik a környező települések bevonásával. A város TK és ITS

dokumentumában az agglomerációra leselkedő veszélyeket ismertetik, többek között: más települések közelségéből adódó elszívó hatást az agglomerációs települések alvó településévé válását és ugyan ezen települések lakóinak a városhoz viszonyuló egysíkú kapcsolatát. A centrumon kívüli települések lakossága, tehát növekszik, azonban ez nem jelenti ezzel együtt azt is, hogy ezen települések gazdagodnának, ily módon. Sok esetben fennáll a veszélye annak, hogy alvó falvakká-városokká válnak ezek az egységek. Alvófalunak nevezzük azokat a településeket, ahol túlnyomó részben lakó funkciót találunk és melynek lakossága ingázik valamely központba vagy olyan településre, ahol több lehetőség van munkára, szórakozásra, vásárlásra stb... (14. INT). Amennyiben nem kívánatosnak tartjuk ezt a létet úgy, biztosítaniuk kell különféle szolgáltatásokat legyen az egészségügyi ellátás kereskedelmi üzletek stb....

Összességében elmondható, hogy a város és a megye számít rá és tudomásul veszi azt a tényt, hogy létezik egy ilyesfajta település struktúra és megfogalmaz rá horizontális célokat is, azonban ezen kívül, ennél a szintnél konkrétabbat nem találunk. A város és megye lakossága stagnál ettől eltérnek az agglomerációs települések, ahol népesség növekedéssel találkozhatunk.

Ezzel együtt elmondható, hogy a centrum lakossága csökken (27. Melléklet).

A fentiek alapján, illetve kutató munkám tapasztalataiból a konfliktus feltárását három síkon vázoltam fel:

Első síkon egy város léptékű, azt érintő konfliktust határoztam meg. Itt említhető a kihasználatlan vasúti lehetőségek a városban és környékén (Szfvár-Szárazrét, Szfvár-Repülőtér, egykori belső vonalak), ugyanis több vonal is található a városban, ami a közigazgatási határon belül található külső városrészekben és elhanyagolt, nem kellően kihasznált helyzetben van. Itt hatalmas 'arany' tartaléka van a városnak, ilyen fejlesztések formájában. Egy ilyen irányú fejlesztés a város policentrikusságúvá válásához járulna hozzá, ami előnyös aspektusokkal volna a város fejlődésére. Miért indokolt a vasút fejlesztése? Székesfehérváron 2006-ban 36 965 darab személy gépjárművet tartottak nyilván 2020-ra ezt a számot 45 000 re becsülték, így kijelenthető, hogy a gépkocsik számának nagy amplitúdójú növekménye rámutat a közúthálózat véges kapacitásaira és azok ebből fakadó konfliktusaira is (15. INT). Amennyiben a vasút magas szinten fejlesztett, a szolgáltatások minősége magas, a vonatok pontosak és jól

kiépített infrastruktúra van ráfűzve az egészre, úgy valós alternatívát jelenthet az emberek számára a napi ingázások során (16. INT).

Következő sík **térségi konfliktusok síkja** itt a legégetőbb konfliktust az FVT déli leszakadó részei jelentik. Mint, ahogy az szerepel a Fejér Vármegye Integrált Területi Program 2021-2027 (ITS) Mezőföld Program keretei között is. (Dél-Fejér, 22 települést említenek meg, melyeknek lakossága 33 439 fő). Azon belül is a kapcsolatok hiánya, infrastruktúra hiánya, továbbá, hogy nincs egy nagyobb központ a térségben, ami maga köré tudná szervezni ezeket a településeket a legközelebbi nagyvárosok, pedig távol helyezkednek el. Ez azt eredményezi, hogy itt lévő kisebb települések izolálódnak gazdaságilag, ami pedig demográfiai is megmutatkozik hosszútávon, vagyis a klasszikus modell: fiatal korcsoport elvándorol jobb kilátások után kutatva és így korosodnak el ezek a vidékek. Ez persze nem egy egyedi probléma, de éppen ezért igaz itt is.

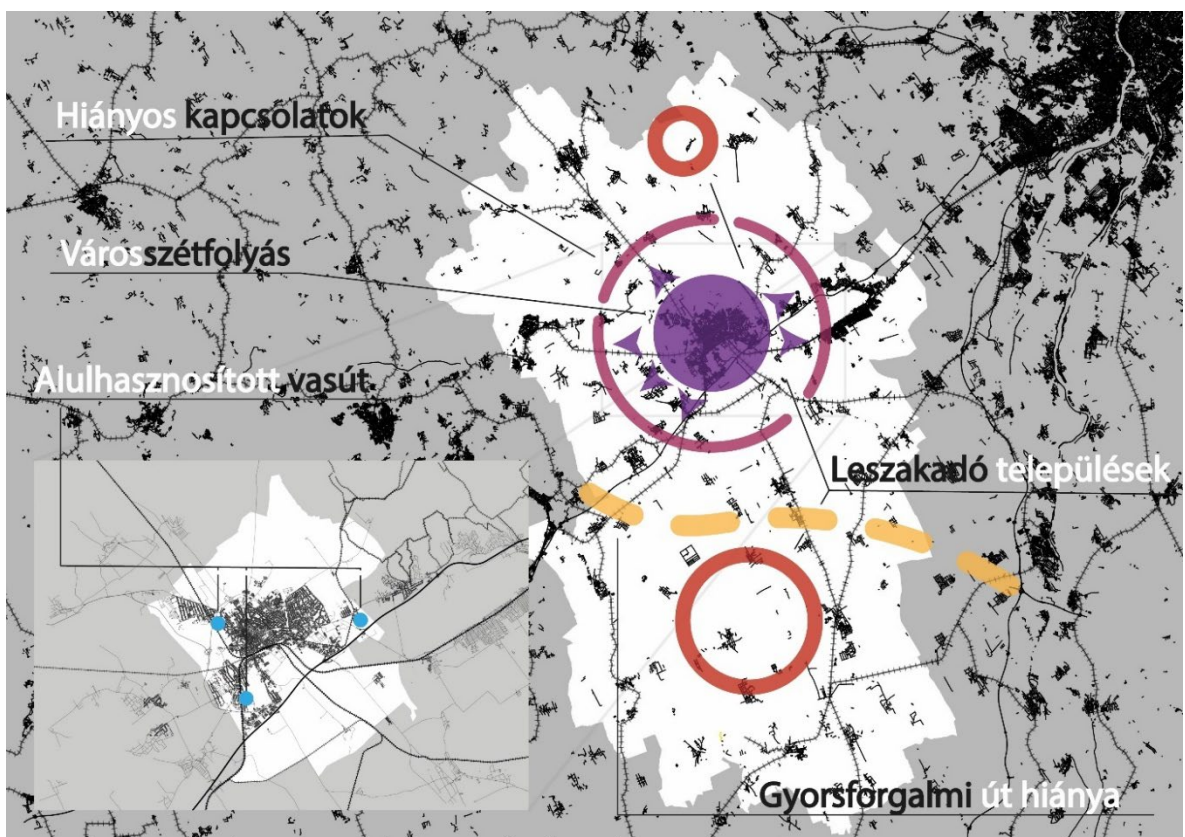
Magyarország autópályáit vizsgálva elmondható, hogy azok is Budapest irányába mutatnak, mint például a vasúti vonalak is, ebből fakadóan hiányos kapcsolatok találhatóak. Ez érezteti hatását a különböző régiók fejlettségbeli különbségében is. Sok diskurzus van azzal kapcsolatban, hogy az autópálya építés valóban elősegíti-e a gazdaság fejlődését vagy sem, de az bizonyos, hogy van kapcsolat a fejlettség és az autópálya hálózat sűrűsége között egyes esetekben, mint például Hollandia-Belgium- Velence tengelyt nézve, ami az Európai Unió gazdasági magjának tekinthető. (17. INT) Amennyiben elfogadjuk, hogy kapcsolat áll fenn a kettő közt, úgy említhetjük konfliktusként hiányát.

További várost és környezetét érintő konfliktus, demográfiai háttérű. A város lakossága, mint sok más magyarországi településhez hasonlóan csökken a '90-es évek óta. A lakosságvesztés, viszont a környező településeknél jelenik meg demográfiai bővülés formájában. Ebből fakadó konfliktus, hogy ezek az emberek a városban élnek továbbra is és a szomszéd településeken telepednek le, így nap mint nap ingáznak. A tömegközlekedés fejlesztésének az elmaradásával az autós ingázás növekedésével a környezet (zaj, por, stb..) terhelés növekedése is várható. Nem utolsó szempont az sem, hogy alvótelepülések jönnek létre a város körül.

A kettő közötti **átmenetben**, pedig egy másik **síkot** lehet megkülönböztetni, ami egyaránt érinti az FVT terület megyeszékhelyét és térségét is. Ezt nevezhetjük a szuburbanizációs konfliktus síknak. Itt olyan konfliktusokat lehet említeni, mint amit a szakdolgozat tárgyal,

vagyis az urban sprawl konfliktus körét. A város szétfolyása jelentette kihívás egyaránt érinti a várost és közvetlen környezetét is, ugyanis a szuburbanizációs hatásokkal érintett településekről az ingázás megnövekszik a városba, ami a várost ilyen módon terheli és az ott élők életszínvonalát csökkenti, akik akár ennek következményeként szintén kiköltözhetnek és így elindítva egy dominó effektust.

Szintén átmeneti jellegű konfliktus, hogy hiányzik egy komplex stratégia, akció terv, valamilyen egységes tervezési dokumentáció, ami ezeket a probléma köröket tudomásul veszi, számol vele és reagál rá. Ugyan úgy, mint a vasút esetében, itt is egy város-térség komplex stratégiát kell kidolgozni, ami tartalmazza többek között: a megyeszékhely betölteni kívánt helyét ebben az alakuló rendszerben, milyen viszonyt szeretne fenntartani a környezetével és a fővárossal. Betagozódik Budapest alá és egyfajta "Érd szindrómás" állapotba kerül, avagy külön utakon járna inkább? Ezekre a kérdésekre szükséges választ adnia a dokumentumnak és az eredmények fényében végezni a tervező munkálatokat.



11. ábra Vizsgált terület konfliktus térképe

14. Javaslattétel

A fenti konfliktusokat figyelembe véve azok feloldására kívánok javaslatot tenni, annak érdekében, hogy az érintett térségben a javaslatokat hipotetikusán felhasználva egy élhetőbb, prosperálóbb környezet alakulhasson ki.

Az agglomerálódás és az úgynevezett „urban sprawl” problémájának az orvoslására többféle képpen lehet választ adni. Az előzőekben a rövid külföldi merítkezéseink során betekintést nyerhettünk, hogy Graz-Amsterdam-Randstad régióban miképpen reagálnak a kihívásokra az ottani szakemberek.

A városi síkhoz vehetjük a Graz esetében látott példákat és azokat implementálhatjuk, vagyis javallott volna a további város szétfolyását gerjesztő folyamatok felülvizsgálata és minden ilyen folyamatot szülő döntések elkerülése. Ehhez a városon belüli sűrűség növelésével, szociális otthon teremtéssel, bérlakásépítések megvalósításával tudna hozzájárulni az önkormányzat véleményem szerint. Magyarországon 2015-2016-tól kezdődően indult el a család támogatás és ehhez kapcsolódóan az otthon teremtési segítség nyújtás is. Ennek lényege, hogy három vagy több gyermek vállalása esetén anyagi támogatásban minősülnek az érintettek. Ezzel szándékoznak segíteni a lakhatás megoldását továbbá a kedvezőtlen demográfiai helyzet megoldását remélik tőle. Véleményem szerint ez nem jelent konfliktusunkra megoldást, sőt gerjesztő hatással is van a kiköltözésre. Tehát súlyosbítja a meglévő helyzetet, növeli az ingatlan árakat, melyek még elérhetlenebbé válnak ezáltal. Ezzel szemben én azt javaslom, hogy **elérhető lakhatást biztosítsunk mindenki számára**. Rengeteg kiköltözés kapcsolható direkt módon a lakás és telek árak magas költségéhez és ezért sokan, főként családostól a környező településeken néznek lehetőségek iránt, ahol kezdetben kedvezőbbek az ingatlan árak.

A város szétterülése nagy terhet ró a környezetre (burkolt felületek növekedése – hőháztartás felborulása, beszivárgás csökkenése stb.). Egy jól szervezett, sokrétű tömegközlekedési hálózattal a megtett utak típusa változhatna meg és egyre inkább tolódhatna el a tömegközlekedés irányába. A városon belüli tömegközlekedés fejlesztése is növelheti a város vonzerejét. Ilyen lehetőség az egykoron használt vasúti nyomvonalak felélesztése, fejlesztése, akár villamos üzemű tömegközlekedésként városrészek konnektivitásának a növelése érdekében. Akár a későbbiekben egy elővárosi vasúti rendszer formájában. Érdemes lehet megvizsgálni a Szeged-Hódmezővásárhely között

megépült Tram-Train vasútvillamost. Ehhez hasonló rendszer hatásvizsgálatának elkészítését előirányozni. Ez egy olyan konstrukció, ami településen belül villamosként, azon kívül pedig személyszállító vonatként funkcionál ezzel kötve össze a város- városokat és környezetüket. Ez is képes volna hozzá járulni az alternatíva nyújtáshoz az autós közlekedéssel szemben.

Nyugati szomszédunkban, Ausztria fővárosában egy új városrészt hoztak-hoznak létre egy hosszútávú projekt keretei között, aminek a gerince a városrészben található U-Bahn metró U2 es vonalának a végállomása.

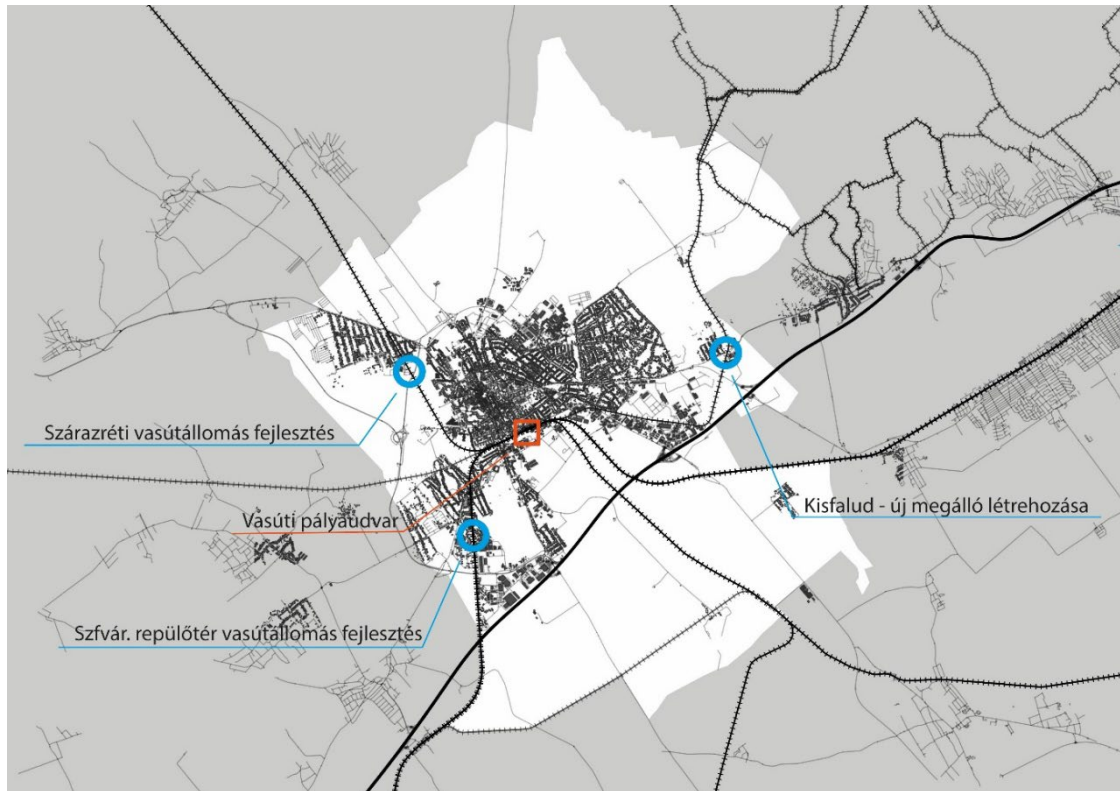


12. ábra Seestadt U-Bahn áthaladó része az új városrészben, forrás: Google Maps

Ezen kívül még nyolc autóbusz és két villamos vonal is integrálva van a városrészbe. Ez a példa rámutat a hosszútávú tervezés fontosságára és kiemelt szerepére. Ugyanis enélkül a közlekedési beruházás nélkül nem tudna úgy funkcionálni a létrehozott városrész, ahogyan azt elgondolták. Továbbá annak, köszönhetően, hogy a várost tudatosan tervezték és egy 15 perces város megalkotásában gondolkodtak, minden kerékpárháton vagy egy kellemes séta erejével elérhető, ennek köszönhetően kimagaslóan kevés gépjármű jut ezer lakosra. (18. INT) Ezer lakosra 255 autó jut. 2015-ös adatok alapján Székesfehérváron ez a szám 388. Az azóta eltelt idő alapján 2022-ben Fejér vármegyében 188 010 darab gépjárművet számoltak. 2015-ben ez a szám 140 592 volt (19. INT), (20. INT). Természetesen az összevetés méreteiben nem egyenértékű, de a mögötte álló városfejlesztés és szemlélet az, amit fontosnak tartok. Kötőpályás közlekedés témáját

folytatva nem ritka nem csak Nyugat-Európában, de még Közép-Európában sem, a villamos megléte egy közepes, de egyes esetekben még kisvárosoknál sem. Ilyen kis és közepes városok, ahol üzemel villamos: Gmunden - Ausztria, 13 000 lakos, Liberec - Csehország, 107 000 lakos, Litvínov - Csehország, 22 300 lakos. Aubagne – Franciaország, 46 200 lakos. Ezen településeken mind üzemelnek villamos vonalak, tehát nem egy földtől elrugaszkodott gondolat a városon belüli kötöttpályás közlekedés létrehozása, fejlesztése. Magyarországon Budapesten kívüli települések közül Debrecenben Szegeden és Miskolcon található jelenleg is működő villamos vonal legalább egy darab. Mindegyikben közös, hogy a vasúti pályaudvart köti össze a várossal. Fehérvár esetében egy villamosvonal telepítése erősen korlátozott nyomvonal opciókat tesz lehetővé, mivel nem mindenhol található alkalmas szélességű tér. A város szerkezetéből kifolyólag, pedig egy darab vonalra nem is lehetne szervezni a várost anélkül, hogy ne legyenek feltáratlan részei annak. Továbbá ilyen rendszerek kiépítése igen költséges, ámbar egy jól telepített villamosvonal nagyobb hatékonyságú, környezet kímélőbb, mint például egy diesel üzemű busz (21. INT). A villamos vonal rentabilitása függ a város szerkezetétől és szövetétől is. Egy ilyen beruházásra külső forrás bevonással volna csak lehetőség (állami, Európai Unió), ugyanis ezt a beruházást városi önerővel megvalósítani nem lenne reális.

Nulladik lépésként a város észak-nyugati részében (Feketehegy), a dél-nyugati részében (Rádiótelep - Sóstó-Újtelep), illetve a keleti részén (Kisfalud) lehetne a kiinduló pontja az elővárosi vasúti közlekedés megteremtésének



13. ábra Vasútállomások pozíciója a városban, forrás: Saját szerkesztés

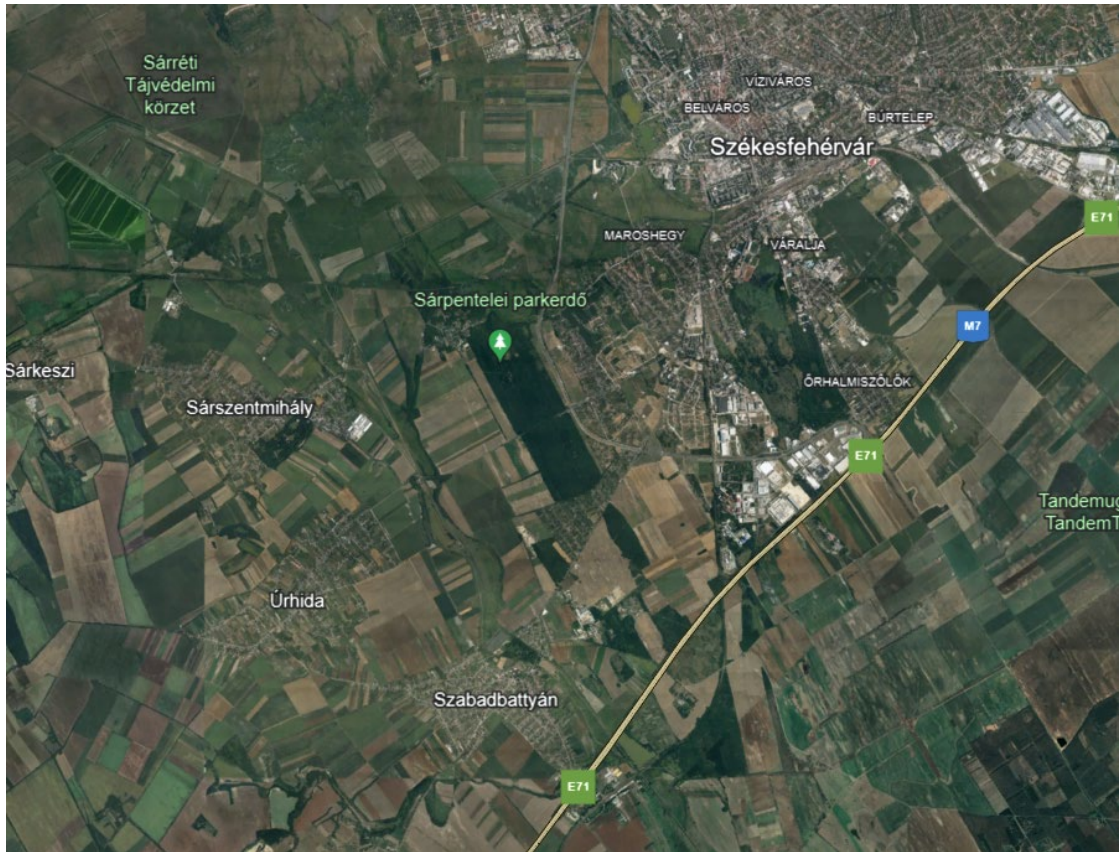
megteremtésében (10. ábra). Eleinte járatsűrítéssel, kisebb kényelmi funkció fejlesztésével, alapvető infrastruktúra telepítéssel és ehhez hasonló beavatkozásokkal szinte azonnal lehetne a lépéseket eszközölni. Az idő előre haladtával, pedig a lehetőség nyílna a drasztikusabb beavatkozások előkészítésére, majd azok megvalósítására. A javaslatomban szerepelnek működő vagy részlegesen működő vasúti vonalak, melyek meglepte hatalmas könnyedséget jelent a fejlesztés során, ugyanis már adott a nyomvonal, adott a hozzá kapcsolódó infrastruktúra stb. Továbbá a városon belül találhatóak régi ipartelepekre bevezető vasúti nyomvonalak, de ezek már használaton kívül vannak és sok helyen el is tűntek. Továbbá a nyomtávuk feltételezhetően már nem felelne meg a mai modern szabvány viszonyoknak sem. Azt javaslom ebben a kérdéskörben, hogy a kötőpályás közlekedés kiemelt figyelmet kapjon, mind a város – mind, pedig annak környezetében. Annak érdekében, hogy olyan alközpontok alakulhassanak ki a városon belül is, melyek szervezik az adott városrészt. Olyan csomópontok, ahova a közlekedni kívánó emberek könnyedén el tudnak jutni és ahonnan a város többi részére is könnyedén el tudnak jutni. Ezeknek a helyszíneit láthatjuk a fenti ábrán (10. ábra).

Ezzel szemben fontosnak tartom, hogy ne csak a város és környezete között fejlesszük a kapcsolatokat, hanem a környező települések között is. Itt gondolok például a települési együttműködésre tervezés során. Humán infrastruktúra megosztásra stb... Kiemelt

szerepet kapnának azok a települések, ahol egymástól viszonyított távolságuk egyébként is elenyésző, mivel így minden folyamat gyorsabban lefolytatható.

Mint korábbi fejezetben írtam a város délnyugati oldalán a Balaton felé haladva számos kisebb település kerül el, amelyek azonban egymástól csekély távolságra helyezkednek el (11. ábra). Helyenként már megjelenik az összeérés, összeépülés is. Erre jó példa Szabadbattyán és Székesfehérvár között található Emmaróza lakókerter/dűlő. Ez összekapcsolja már a két települést épített környezet szinten. Hasonló helyzet van más helyeken is mint például Pákozdt esetében. Ezeket a területeket érezhető is a városi lét térnyerése. Ezen településeknél a Településszerkezeti dokumentumok böngészéséből is látható, hogy már megjelenik a kisvárosias lakó kategória. Több helyen is lakó társasházak épülnek stb.

A települési együttműködés fokozásának az egyik módja véleményem szerint, ha alközpontokat hozunk létre. Ugyan úgy, mint a városon belül a városon kívüli problémákra is válaszul adható ez a felvetés a véleményem szerint. Ezek az alközpontok rendelkeznenek szelesebbkörű szolgáltatásokkal (egészségügy, oktatás, kultúra stb.), továbbá infrastrukturálisan magasabb színvonalat képviselnének, mint a környezetük. Ez képes volna hozzá járulni a helyi közösségek megmaradásához és újaknak a kialakulásához. Tehermentesítené az ellátásrendszert, mivel központosítottabb lenne ezáltal a helyi egészségügy, iskola stb... Olyan szervező erőként tudna megjelenni, ami képes volna becsatornázni az embereket a gazdaság vérkeringésébe.



14. ábra Szabadbattyán esete, forrás: Google Earth

Tovább lépve az eddigi témákon, a 2023 májusában átadott déli összekötő út feltárja az alsó városrészben lévő beékelődő területet (22. INT), (23. INT). Azonban a város TSZT dokumentumát szemrevételezve látható, hogy jelentős zöldfelületű különleges terület (K-Z), Természetközeli (Tk), illetve védelmi erdő (Ev) kategóriák fedik le (28. Melléklet). Ennek a résznek a beépítése további terhelést jelentene a városnak, ami nem kívánatos. Ebből kifolyólag előnyösebb volna a városban található barnamezős területeknek a lakhatási célra történő fejlesztése. Ilyen terület többek között a Gázgyári kémény környezete vagy a Balatoni út-Hosszúsétátér-Horváth István utca-Jancsár köz által közrefogott egykori üzemi terület. Ezen helyszínek több szempontból is előnyösebb választást jelentenek, mint a déli városrész. A Gáz utcai fűtőerőmű esetén láthatjuk: a belváros szomszédságában nem is lehetne jobb helyen és pontosan ebből fakadóan kiemelt szerepet is játszik. 2018-as Európa Kulturális Fővárosa pályázat kiemelt helyszíneként lett megjelölve. Tehát városvezetési szándék is mutatkozik a megújítására. A többi "barnamezős" területként megjelölt helyszínről elmondható, hogy a város szélén található. A legnagyobb ilyen alulhasznosított vidék az a börgöndi repülőtér és az itt lévő vasúti megálló. Itt az ITS és TK dokumentumok mentén ezen területek fejlesztése a

repülőtér gazdasági célú fejlesztéshez, beruházáshoz kötött. A már meglévő kivett terület helyén a telek újra hasznosításával egyszerre két problémát sikerülne megoldani. A város sűrítés implementálásának a lehetősége rejlik a barnamezős beruházásokban (Edit, 2018). Utalva a fentebb említett 15 perces város koncepció megvalósítására, egy megvalósult példa már létezik a városban, ahol pontosan az előbb leírt folyamat ment, illetve megy végbe. Adott volt egy régóta parlagon álló terület a város egyik kiemelt pontján. A Huszár utca – Lövölde utca – Zrínyi utca sarkán egy alulhasznosított terület állt, amelynek a sorsáról többször született döntés, de a világgazdasági események többször is keresztül húzták ezeket a számításokat. Azonban, az azóta megvalósult beruházásnak köszönhetően új életre kelt ezen terület, mely jól frekventált elhelyezkedésű, a belvároshoz és a vasútállomáshoz is közel található. Úgy gondolom a város több helyén megvalósuló hasonló jellegű fejlesztésekkel - melyekre rákapcsolódnak a fentebb említett közlekedési fejlesztések is - elő lehet segíteni a város több központú fejlődését. Továbbá bővíteni lehet a szolgáltatások körét és növelni lehet a lakások számát. Egyetlen kitétel viszont a finanszírozás volna, ugyanis, mint ahogyan azt én megfogalmaztam az eddigiekben, önkormányzati háttérű beruházásként valósulna meg ez a program, de realisabb egy állami finanszírozással gondolkodni. Az előbb említett projekt is magán beruházásként valósult meg, mint a legtöbb ilyen építkezés. Annak érdekében, hogy a szuburbanizációs hatás csökkenjék a lakhatást kell elérhetőbbé tenni lehetséges egyik megoldás keretében.

Azonban, ha magán beruházásként valósulnak meg ezek a fejlesztések, akkor piaci alapon az ár nem lesz mindenki számára elérhető, így az nem fog alternatívaként megoldást jelenteni. Amennyiben csak szociális alapon hoznánk létre, akkor pedig egyáltalán nem rentábilis és fennáll a veszélye a gettósodásnak. Így lehetséges megoldás, olyan önkormányzati bérlakások megalkotása, ami ötvözi a két formát és vegyesen kínál piaci alapokon és szociális alapokon értékesített lakásokat. Ezzel növelve a rentabilitását a programnak. Lehetőséget teremtve az alacsonyabb jövedelműek felzárkózásához, fiatalok élet kezdéséhez stb.

Azonban, ha semmiféleképpen nincs lehetőség ilyen és hasonló program megvalósítására, akkor olyan támogatási rendszert kell felépíteni, ami ösztönzi a piaci szereplőket a lakásépítésre, annak érdekében, hogy a kínálat növekedni tudjon.



15. ábra Campus sétány előtte-utána állapot, forrás: Google Earth, saját szerkesztés



16. ábra Székesfehérváron található barnamezős területek / alulhasznosított területek elhelyezkedése, forrás: Saját ábra

Az élıhetőség tekintetében az e-mobilitás különböző formái képesek kiemelt szerepet vállalni, így támogatásukat javaslom. Az élıhetőség, pedig kihatással van a városnak és ezáltal a vidéknek a népességmegtartó erejére. A kerékpáros közlekedés előtérbe helyezése, infrastrukturális fejlesztése, fenntartása és felújítása, mind-mind annak érdekében, hogy alternatívát nyújtson a város az autós közlekedéssel szemben. Képes volna további ösztönző erőként megjelenni a kerékpáros munkába járás, ha az ezt a közlekedési módot választók számára az önkormányzat extra juttatásokat biztosítana. Legyen az meglévő rendszerbeli juttatások, de akár új juttatási intézmény rendszer létrehozása is. Pályázati lehetőségek kínálata, támogatások biztosítása kerékpár vásárlására, azt népszerűsítő programok, akciótervek készítése, mind a felnőt, mind a fiatalok, kisgyermekek körében, edukáció. A parkoló díjak emelése és az abból befolyó összeget kerékpáros és zöld beruházásokra fordítani. Ahol indokolt ott a gyalogosoknak visszaadni a várost a kocsiktól. Továbbá a jövőbeli várostervezésnél, szabadtértervezésnél kiemelt szempontként szerepeltetni a kerékpáros közlekedést és ennek megfelelően végezni a tervező munkát.

Térségi jelentőségű javaslatom az M8-as autópálya megépítése. Amennyiben létrejönne egy ilyen szintű kapcsolati rendszer, az képes volna bekapcsolni az érintett településeket a régió és az ország gazdasági vérkeringésébe. Ezzel lehetőséget teremtve a fejlődési pályára lépésre. A beruházás annyiból eltérő, hogy ennek a megvalósulásának a valószínűsége magas. Az említett gyorsforgalmi útnak már van megépült szakasza, amit a későbbiekben, pedig vállaltan is tovább építenek. Értelemszerűen a központ hiányának orvoslására napjainkban nincsen oly módon lehetőség, mint a rendszerváltást megelőzően történt nagy városépítések idején, így véleményem szerint az összeköttetések a konnektivitás növelése tud a megoldás lenni ezen síkon.

Végül, pedig a fent leírtakat magába foglaló Agglomerációs/Szuburbanizációs stratégia kidolgozása. Ezt lehetne nevezni a végső célnak ebben a témakörben. Egy komplex stratégia, mely magába foglal, olyan javaslatokat, mint amelyeket én is tettem az előzőekben. Egy olyan dokumentum, mely elősegíti a térségi tervezést, szervezést, párbeszédet és településeket felölelő tervezést irányoz elő. Egy dokumentum, ami magába foglalja a város helyzetét, pozícióját és a jövőre vetített elérendő céljait. Megfogalmaz rövid, közép és hosszú távú programokat. Mely beleépíti az érintett települések érdekeit és nézeteit, annak érdekében, hogy a jövőben egy olyan struktúra

alakulhasson ki, amely mindenki számára előnyökkel jár egy prosperáló térség születése érdekében.

15. Összefoglalás

Összességében elmondhatjuk, hogy a város a történelem során mindig is kiemelt fontossággal bírt, fontos kereskedelmi utak találkozási pontja volt és ebből fakadóan korai időkben prosperált. A történelem vihara megtépázta és veszített jelentőségéből.

A kommunizmus idején nyerte el mai karakterét az erős iparosítások és lakótelep építéseknek köszönhetően. Népessége megduzzadt, majd a rendszerváltást követően csökken napjainkig. Ez a lakosság csökkenés a környező települések növekedéseként jelentkezik a jelenkorban, tehát szuburbanizációs folyamat zajlik, amit alátámasztanak a demográfiai adatok is. Kategorizálás szerint nagyvárosi településegyüttesbe tartozik és csak helyenként figyelhető meg az épített környezet összeépülése (Szabadbattyán, Pákozd).

Budapest közelsége Székesfehérvárnak is kérdéseket vet fel, csakúgy, mint egyes Csapágyvárosoknak. Milyen szerepet szeretne, kell és nem utolsó sorban tud betölteni a város Budapest árnyékában? A város földrajzi közelségének köszönhetően egyszerre áldás és átok a főváros közelsége. Összehasonlítások során Kecskemét példáját nézve egy térségi központi szerepet szánunk neki a város kormányzói és illetékes szervei. Nyíregyháza esetében, pedig Debrecen és Miskolc közelsége adhatja meg a további város és térségfejlesztési terveket (policentrikus régió fejlesztés).

A város gazdasága több lábon áll, viszont exportorientált. Magas az egy főre jutó jövedelem országos összehasonlításban nézve, ami a lakosság vásárló ereje szempontjából előnyös a helyi gazdaságnak. Erős ipari szektorral rendelkezik, ami lehetőséget jelent a térségnek és a városnak egyaránt.

Láthattuk külföldön, hogy milyen megoldásokkal próbálkoznak tőlünk nyugatabbra (Amszterdam, Graz) és keletebbre (Szingapúr) egyaránt. A konfliktusok feltárását követően, ami magába foglalja többek között a térségi és települési konfliktusokat és az átmeneti jellegűeket egyaránt, javaslatokat tettem, illetve állást foglaltam a megállapított konfliktusok személy szerinti feloldásának módjaira is.

Javaslatomban több módon közelítettem meg a problémák feloldásának lehetőségét. Többek között kitértem a közlekedési fejlesztések lehetőségeire. A lakhatási problémák megoldására bérlakás fejlesztés által az alulhasznosított területeken stb....Közlekedés

címén a régi vasúti megállók személyszállítási kapacitás növelését javasoltam, hogy egy elővárosi vasúti rendszerbe beépüljön, mint városon belüli, városrészeket összekötő közlekedési mód és segítse a policentrikus fejlődést a városban. Állami, esetleg önkormányzati bérlakás programot tettem javaslatul, ami alatt lakásépítéseket értek, annak érdekében, hogy csökkenjék a kiköltözés és növekedjék a kínálat. Fontosnak tartottam a javaslatoknál továbbá, hogy ne csak a város és környezete, hanem a többi környező település között is létrejöjjön egy kapcsolat, egy fejlesztés, legyen az kommunikációs vagy infrastrukturális.

Úgy gondolom ezen javaslatok tudnak hozzá járulni érdemben, ahhoz, hogy csökkenjen a városra és vonzására nehezedő szuburbanizációs nyomás és pozitív változások következzenek be a város és ezáltal a vonzáskörzetének életében. Olyan város és térségi szövet alakulhasson ki, ami elősegíti az itt élők mindennapjait, ahol nem alakul ki autó dependencia stb.

A témának a lehetséges folytatási irányai véleményem szerint a komplex agglomerációs stratégiát megalapozó vizsgálatok elvégzése volna, illetve azok végeztével magának a komplex dokumentumnak a megalkotása, mely véleményem szerint meghaladja a szakdolgozat kereteit.

Internetes források:

1. INT: Letöltés dátuma: 2023.05.04. forrás: <https://www.ierek.com/news/urbanism-meaning-and-benefits/>
2. INT: Letöltés dátuma: 2023.06.26. forrás: <https://www.incontext.indiana.edu/2020/mar-apr/article1.asp>
3. INT: Letöltés dátuma: 2023.05.04. forrás: <https://hbkportal.co.uk/index.php/geography/urbanfutures5/>
4. INT: Letöltés dátuma: 2023.05.30. forrás: <https://www.coolgeography.co.uk/advanced/Suburbanisation.php>
5. INT: Letöltés dátuma: 2023.05.04. forrás: <https://getrevising.co.uk/grids/causes-and-effects-of-suburbanisation>
6. INT: Letöltés dátuma: 2023.07.10. forrás: https://www.ksh.hu/teruletiatlasz_urban_audit
7. INT: Letöltés dátuma: 2023.06.27. forrás: <https://kormany.hu/hirek/mas-profilu-teruletfejlesztesre-van-szukseg>
8. INT: Letöltés dátuma: 2023.06.27. forrás: <https://hiros.hu/lazar-janos-a-kecskemeti-varoshaza-a-magyar-gyarapodas-szimboluma/>
9. INT: Letöltés dátuma: 2023.06.27. forrás: <https://novekedes.hu/elemzesek/igazi-meglepetes-oriasit-nott-kozep-magyarorszag-lakossaga>
10. INT: Letöltés dátuma: 2022.03.19. forrás: <https://www.worldometers.info/world-population/hungary-population/>
11. INT: Letöltés dátuma: 2023.05.07. forrás: <https://www.brookings.edu/research/city-and-metropolitan-inequality-on-the-rise-driven-by-declining-incomes/>
12. INT: Letöltés dátuma: 2023.10.05. forrás: <https://nepszamlalas2022.ksh.hu/>
13. INT: Letöltés dátuma: 2023.10.02. forrás: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-07-08/behind-the-design-of-singapore-s-low-cost-housing>
14. INT: Letöltés dátuma: 2023.10.09. forrás: <https://geogo.elte.hu/segedanyagok/szakmodszertani-felkeszueles-segedanyagai/foldrajzi-fogalomtar/17-nepesseg-es-telepules>
15. INT: Letöltés dátuma: 2023.10.17. forrás: <https://fmc.hu/2021/03/21/kozelit-az-otvenerhez-a-fehervarra-bejegyzett-autok-szama>
16. INT: Letöltés dátuma: 2023.09.24. forrás: <https://budapestvasut2040.hu/>

17. INT: Letöltés dátuma: 2023.10.02. forrás: <https://qubit.hu/2022/09/26/hogyan-viszonyul-egy-orosz-gazdasagi-fejletsege-ahhoz-hogy-mennyi-autopalyaja-van>
18. INT: Letöltés dátuma: 2023.11.01. forrás: <https://player.hu/eletmod/becsi-okosvaros-seestadt>
19. INT: Letöltés dátuma: 2023.11.01. forrás: <https://fmc.hu/2017/01/02/a-magyar-nagyvarosok-kozul-aranyosan-fehervaron-van-a-legtobb-auto>
20. INT: Letöltés dátuma: 2023.11.01. forrás: https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0040.html
21. INT: Letöltés dátuma: 2023.10.19. forrás: <https://reasonstobecheerful.world/europe-tram-systems-revival/>
22. INT: Letöltés dátuma: 2023.10.19. forrás: <https://www.szekesfehervar.hu/ezekben-a-percekben-nyilt-meg-az-autosok-szamara-is-a-deli-osszekoto-ut>
23. INT: Letöltés dátuma: 2023.10.19. forrás: <https://fmc.hu/2020/12/08/uj-varosresz-szuletik-szekesfehervaron-ha-elkeszul-a-deli-osszekoto>
24. INT: Letöltés dátuma: 2023.05.04. forrás: <https://mek.oszk.hu/02100/02185/html/217.html>
25. INT: Letöltés dátuma: 2022.03.19. forrás: <https://lechnerkozpont.hu/>
26. INT: Letöltés dátuma: 2022.03.09. forrás: <https://land.copernicus.eu/news/sealed-surface-dashboard-now-available>
27. INT: Letöltés dátuma: 2023.11.02. forrás: <https://www.aiz.hu/szekesfehervar-adottsagai>

Irodalom jegyzék

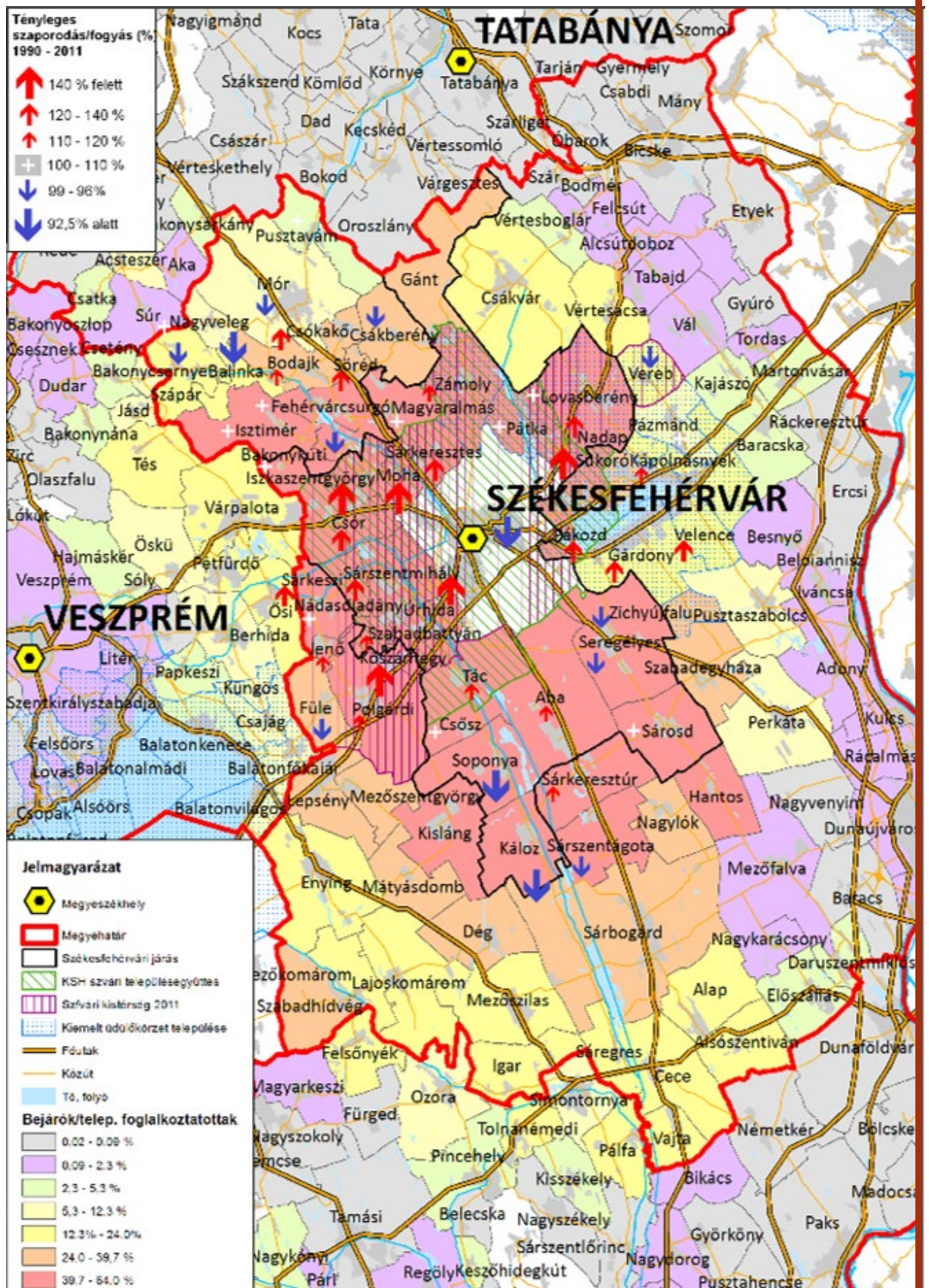
- Brody, S. (2013). *The Characteristic, Causes and Consequences of Sprawling Development Patterns in the United States.*
- Csapó, T. (2005/b). *A magyar városok településmorfológiája. Savaria University Press, Szombathely, 204 p.*
- Csöte, A., Nagy, I., & et. al. (2021-2027). *Fejér megye területfejlesztési program.*
- Devon, Z. (2017. Október 20.). *The Government Created American Suburbia.* Forrás: Fee Stories: <https://fee.org/articles/the-government-created-american-suburbia/>
- Dr. Tóth, G. (2014). *Az agglomerációk, településegységek lehatárolásának eredményei. Területi Statisztika.*
- Dr. Tóth, G., & Dr. Nagy, Z. (2011). *Eltérő vagy azonos fejlődési pályák?: A hazai nagyvárosok és térségek összehasonlító vizsgálata. Területi Statisztika, 53(6), 593-612.*
- Edit, M.-G. (2018. 08 02.). *Székesfehérvár megyei jogú város településfejlesztési koncepciójának és integrált településfejlesztési stratégiájának megalapozó vizsgálata. Székesfehérvár, Fejér, Magyarország.*
- Farkas, G. (2009). *Várostörténeti tanulmány. Székesfehérvár a két világháború között. Alba Regia , 38. pp. 81-127.*
- Granasztói, G. (1980). *A középkori magyar város. – Gondola. Budapest.*
- György, K. (2014). *A magyarországi városhálózat a 2011-es népszámlálás adatainak tükrében. Területi statisztika.*
- Harcza, I. (dátum nélkül.). *II. Kötet: ermészeti környezet, népesség és társadalom, . Forrás: Mek: <https://mek.oszk.hu/02100/02185/html/207.html#211>*
- Ivánics, V. (2022). *Nagyvárosi települési tér növekedésének vizsgálata.*
- Ivánics, V., & Filipné Kovács, K. (2020). *TENDENCIES AND SPATIAL PATTERN OF URBAN GROWTH IN THE CATCHMENT AREA OF HUNGARIAN MIDDLE CITIES BETWEEN 1990-2018 . 4D 57. SZÁM, 16-27.*
- Jackson, K. (1985). *Crabgrass Frontier. Oxford, New York.*
- Kathleen, B., & Jim, R. (2020). *Agglomeration Economies: A Literature Review.*
- Kovács, P. (1988). *Alba Regia liberata - Székesfehérvár. Az István Király Múzeum Közleményei D. sorozat 181.szám, 54 p.*
- Kralovánszky, A. (1967). *Székesfehérvár X – XI. századi településtörténeti kérdései. Székesfehérvár évszázadai 1. Az államalapítás kora. István Király Múzeum Közleményei A. sorozat 13.szám. Székesfehérvár.*
- Lenner, T., & Csapó, T. (2015). *Székesfehérvár településfejlődése és funkcionális morfológiája. Településföldrajzi tanulmányok, 4 (különszám).*

- Matolcsy, G. (2007). Térbeli dimenziók, fejlődési tengelyek, övezetek. *Magyar Gazdaságfejlesztési Intézet*.
- Mcmanus, R., & Ethington, P. (2007). Suburbs in transition: new approaches to suburban history - Urban History.
- Molnár, B. (2004). Székesfehérvár az európai és magyar urbanizációs folyamatokban. . *Földrajzi Értesítő LIII. évf. 3A4 füzet*, pp 271A292.
- Saxon State Ministry of the Interior, C. o. (2012-2014). City-regional partnerships in central europe : Increasing competitiveness through peri-urban and macro-regional cooperation.
- Táborosi, Z. (2005). Székesfehérvár városrészei a két világháború között. *Szabadpart folyóirat 24A25. A Kodolányi János Főiskola online kiadványa*.
- The governance of land use in the Netherlands: The case of Amsterdam, OECD Publishing, Paris. (2017). OECD Publishing Paris.
- Tóth , J., Frinyák, S., & Kókai, S. (2012). Járásstervek és tényleges térszerkezeti egységek, Tisztelet kötet Kormány Gyula 80. születésnapjára. Nyíregyháza.
- Vasáros , G. L. (2018). A lakossági szuburbanizáció szerepe a hazai vidéki agglomerációk külterületeinek átalakulásában. Szeged.

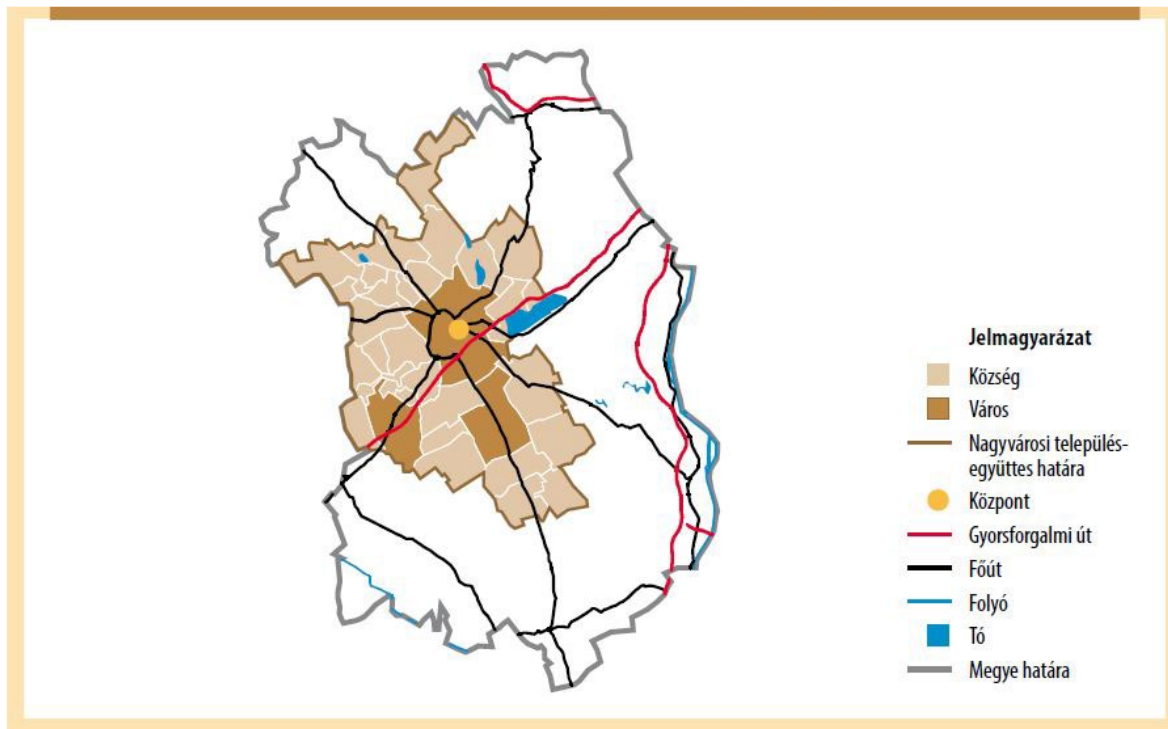
Ábrajegyzék:

1. ÁBRA ÉSZAK-AMERIKÁBAN ELTERJEDT KLASSZIKUS SZUBURBIA LAKÓÖVEZET, FORRÁS: (DEVON, 2017)	7
2. ÁBRA FEJÉR MEGYE GÉPJÁRMŰVEINEK MEGOSZLÁSÁNAK A VÁLTOZÁSA, FORRÁS: TEIR	11
3. ÁBRA FEJÉR MEGYE GÉPJÁRMŰVEINEK MEGOSZLÁSA HAJTÁS SZERINT, FORRÁS: TEIR	11
4. ÁBRA DUNÁNTÚL ÉS KÖZÉP MAGYARORSZÁG INGATLANÁRAI, FORRÁS: OSM.....	12
5. ÁBRA BÁCSALMÁS MŰHOLD KÉP, TÍPIKUS ALFÖLDI TELEPÜLÉS, FORRÁS: GOOGLE MAP	13
6. ÁBRA EGER MŰHOLDKÉPP, HEGYVIDÉKI TELEPÜLÉSI BEÉPÍTÉS, FORRÁS: GOOGLE MAPS	14
7. ÁBRA A VÁROS BEÉPÍTÉSÉNEK VÁLTOZÁSA 1990-2018, FORRÁS: SAJÁT SZERKESZTÉS	21
8. ÁBRA SUKORÓ NÉPESSÉGÉNEK ALAKULÁSA FORRÁS: TEIR.....	28
9. ÁBRA ÁLLANDÓ NÉPESSÉG SZÁZALÉKOS VÁLTOZÁSA SZÉKESFEHÉRVÁR ÉR KÖZVETLEN KÖRNYEZETÉBEN, FORRÁS: TEIR	28
10. ÁBRA HELYI ÖNKORMÁNYZAT IPARÚZÉSI ADÓBEVÉTELE, FORRÁS: TEIR.....	32
11. ÁBRA VIZSGÁLT TERÜLET KONFLIKTUS TÉRKÉPE.....	39
12. ÁBRA SEESTADT U-BAHN ÁTHALADÓ RÉSZÉ AZ ÚJ VÁROSRÉSZBEN, FORRÁS: GOOGLE MAPS.....	41
13. ÁBRA VASÚTÁLLOMÁSOK POZÍCIÓJA A VÁROSBAN, FORRÁS: SAJÁT SZERKESZTÉS	43
14. ÁBRA SZABADBATTYÁN ESETE, FORRÁS: GOOGLE EARTH	45
15. ÁBRA CAMPUS SÉTÁNY ELŐTTE-UTÁNA ÁLLAPOT, FORRÁS: GOOGLE EARTH, SAJÁT SZERKESZTÉS	47
16. ÁBRA SZÉKESFEHÉRVÁRON TALÁLHATÓ BARNAMEZŐS TERÜLETEK / ALULHASZNOSÍTOTT TERÜLETEK ELHELYEZKEDÉSE, FORRÁS: SAJÁT ÁBRA	47

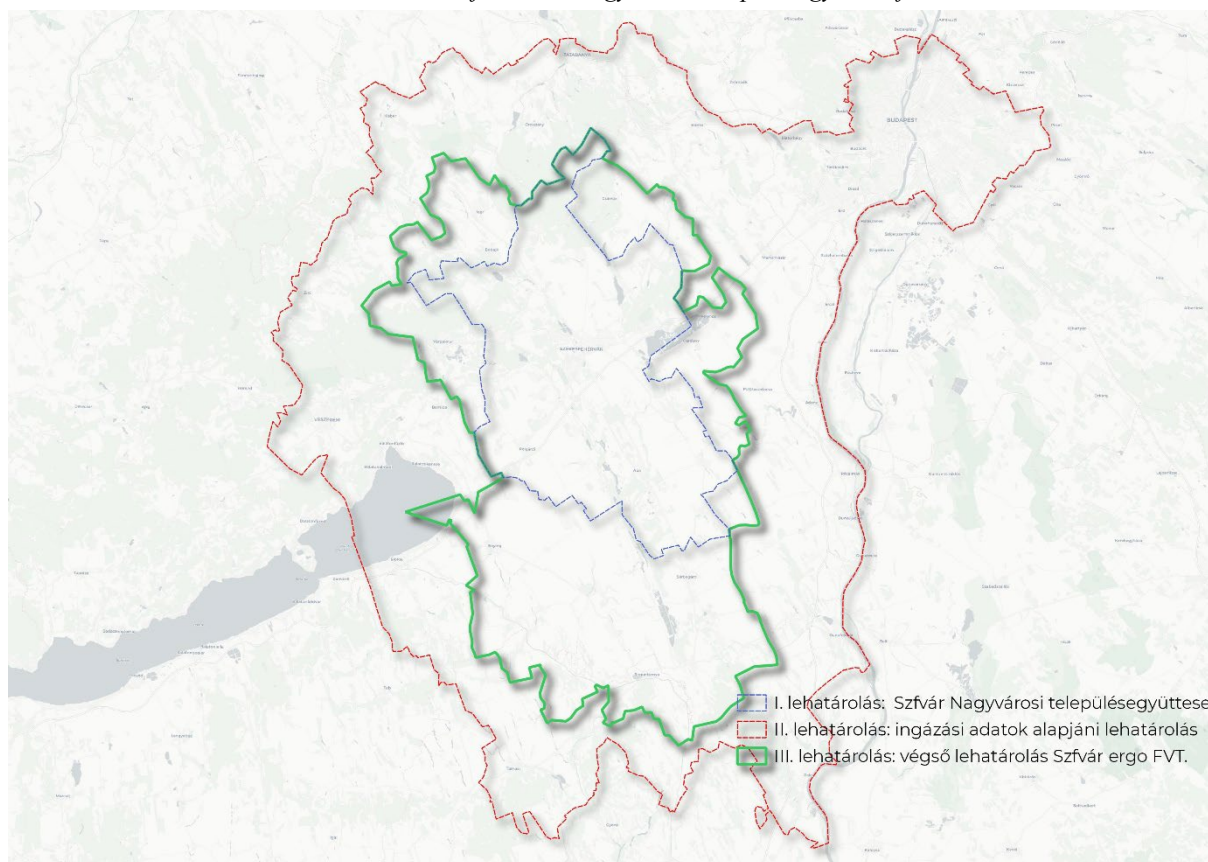
Mellékletek:



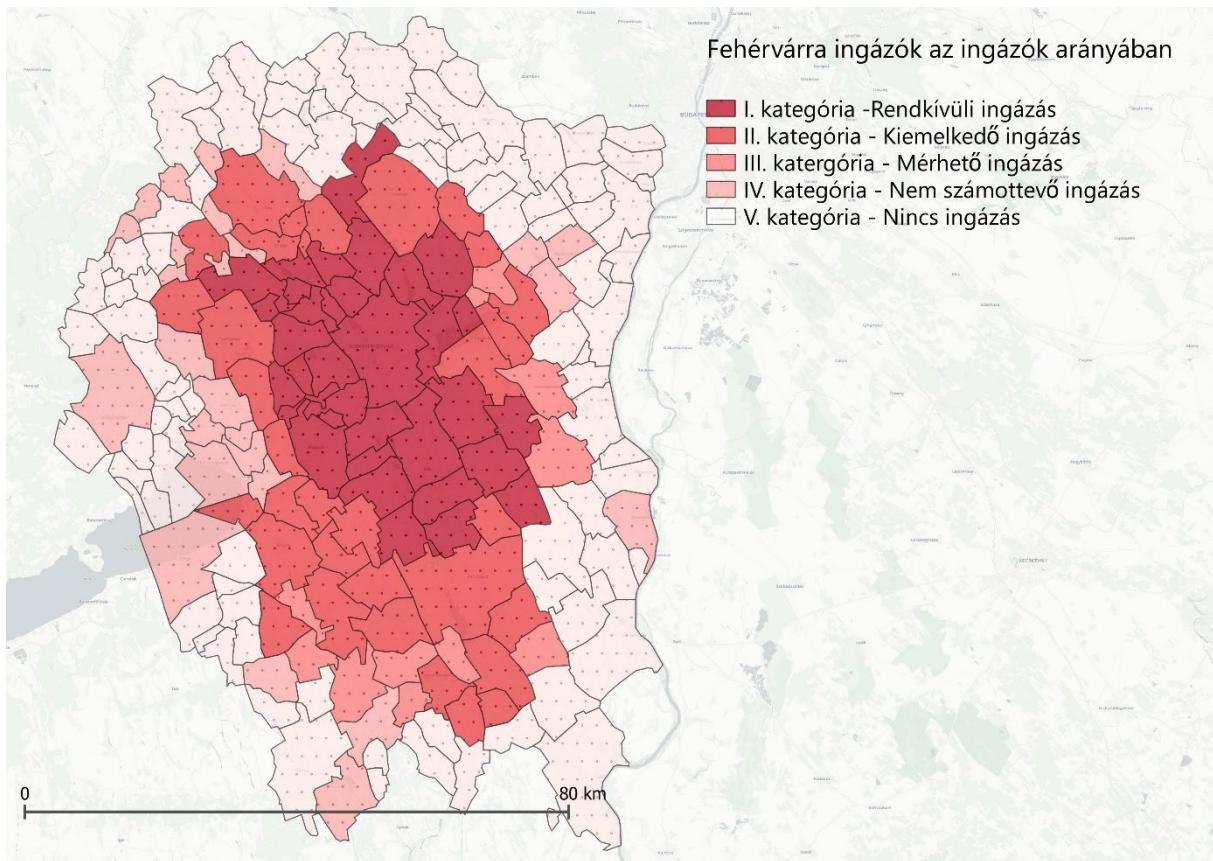
1. Melléklet Funkcionális térségi kihatás foglalkoztatási célú ingázási és vándorlási különbözet adatokra alapozva Forrás: SZMJV ITS 2014-2020 I. kötet Megalapozó dokumentum



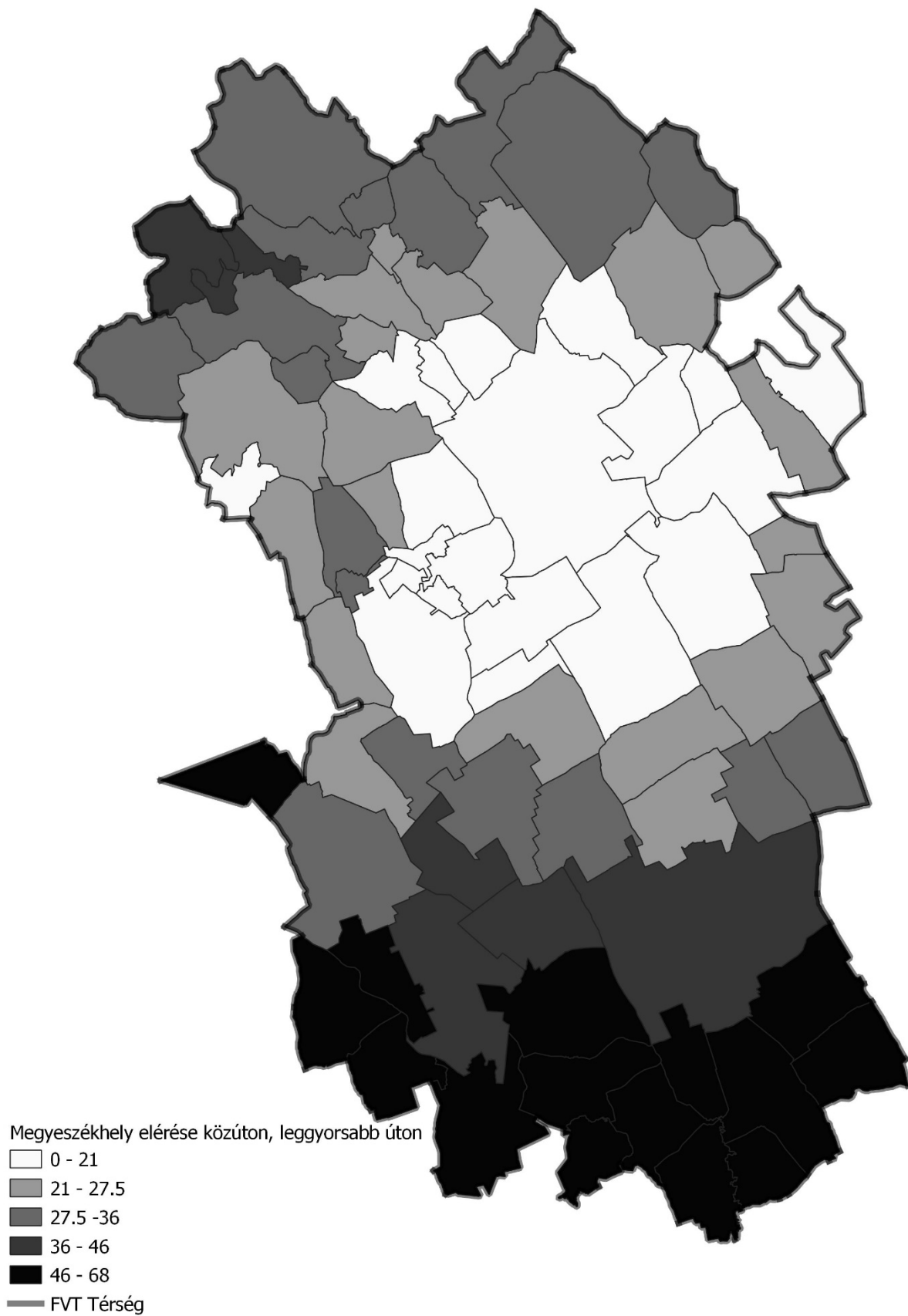
2. Melléklet Székesfehérvári nagyvárosi településeggyüttes, forrás: KSH



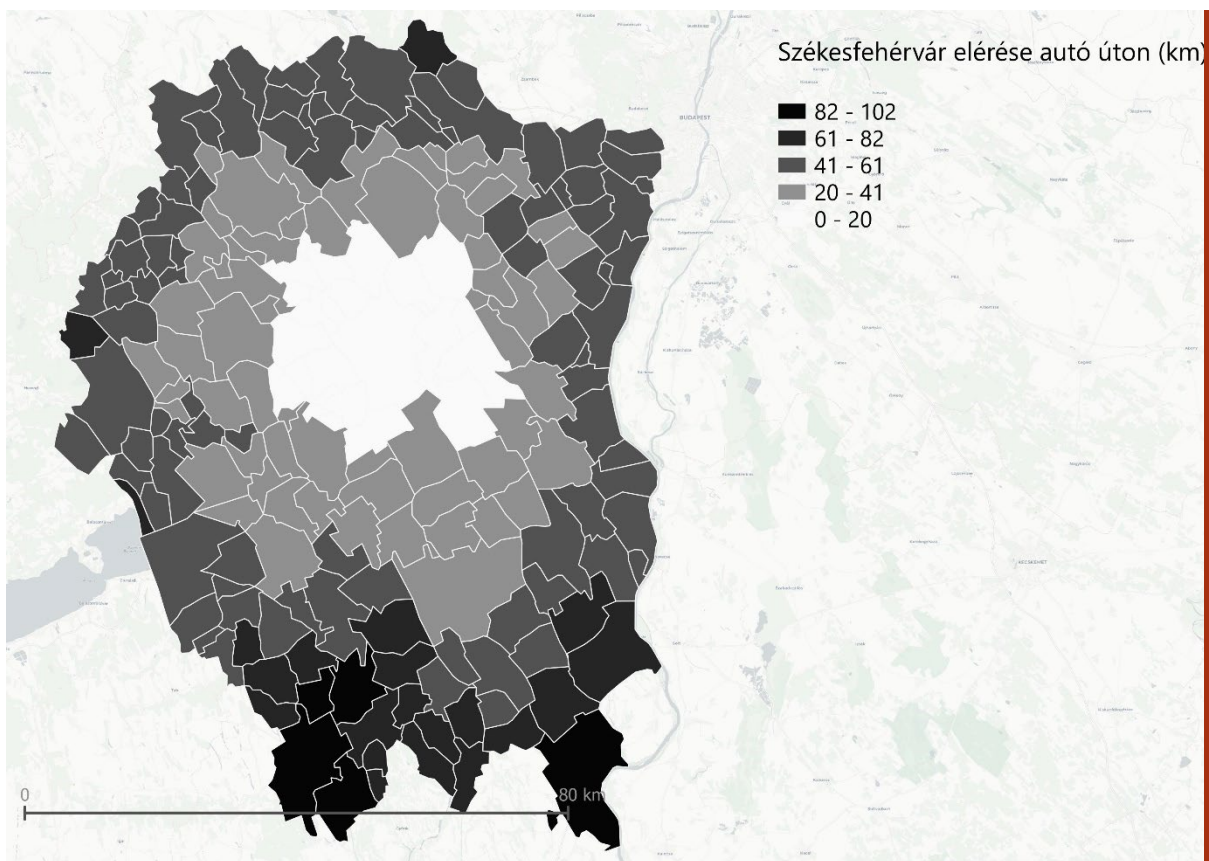
3. Melléklet Minden harmadik foglalkoztatott ingázó aránya a település lakosság százalékában. forrás: saját szerkesztés



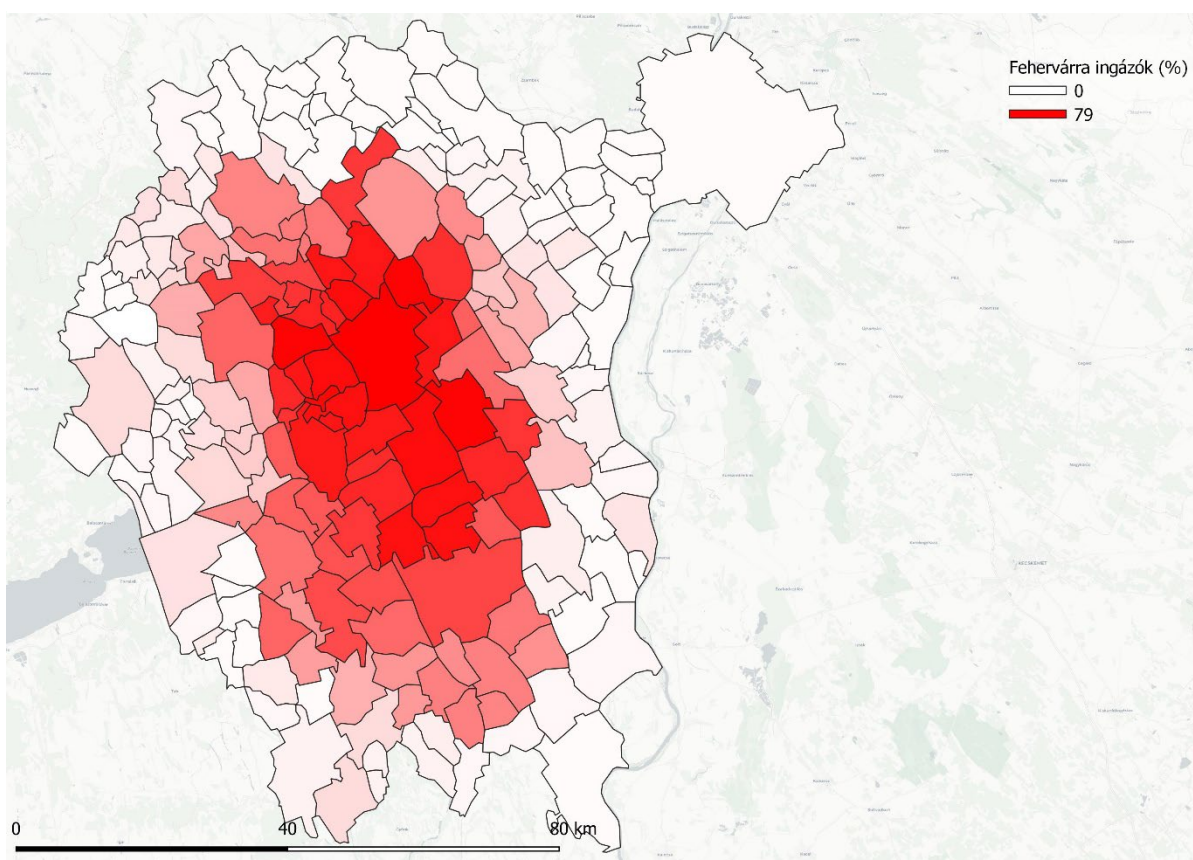
4. Melléklet Ingázás vizsgálata a teljes vizsgált területen, forrás: saját szerkesztés



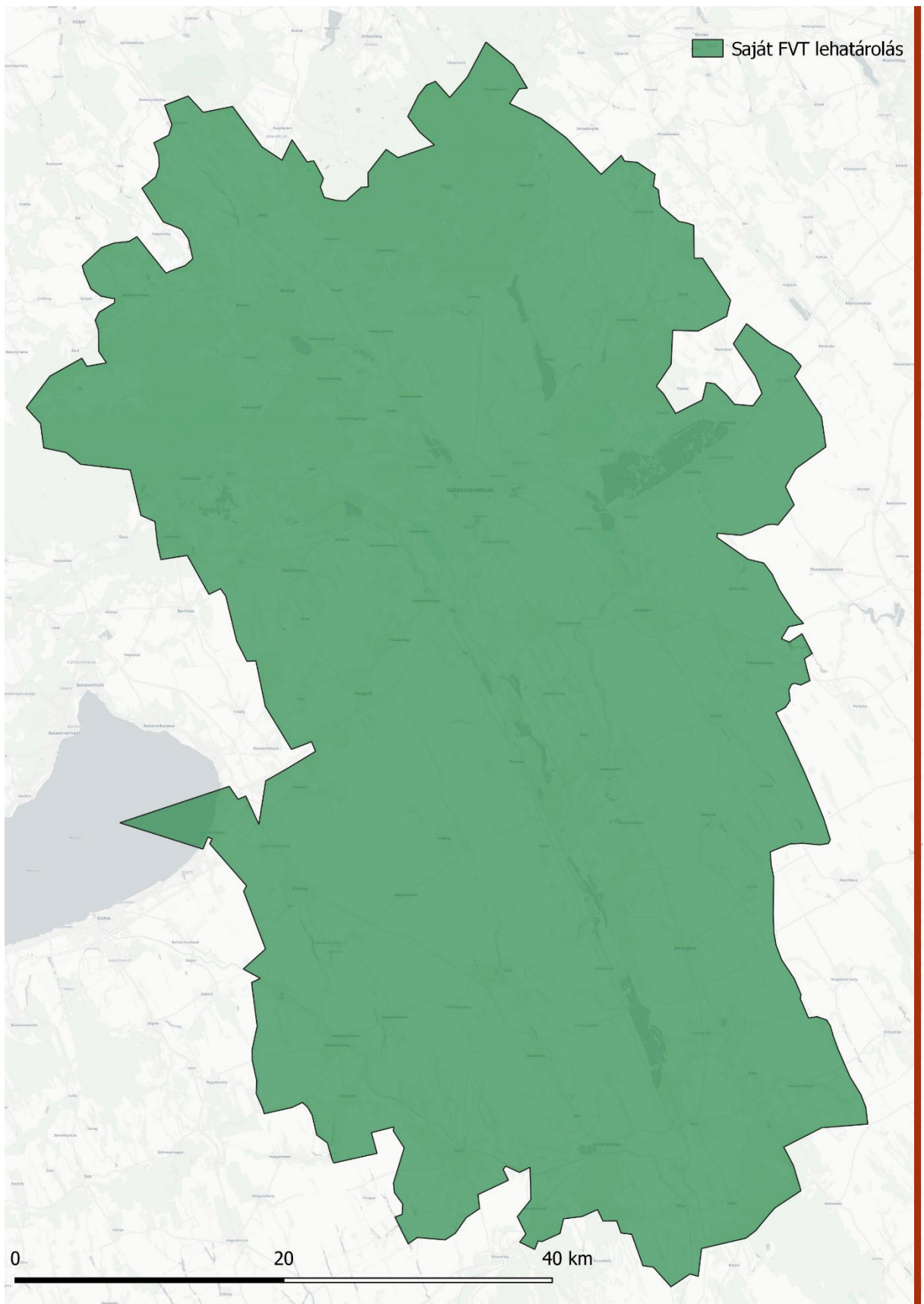
5. Melléklet Saját megyeszékhely elérése közúton percben kifejezve (2019), forrás: saját szerkesztés
(Más megyeszékben az adott megyeszékhelyhez viszonyítunk)



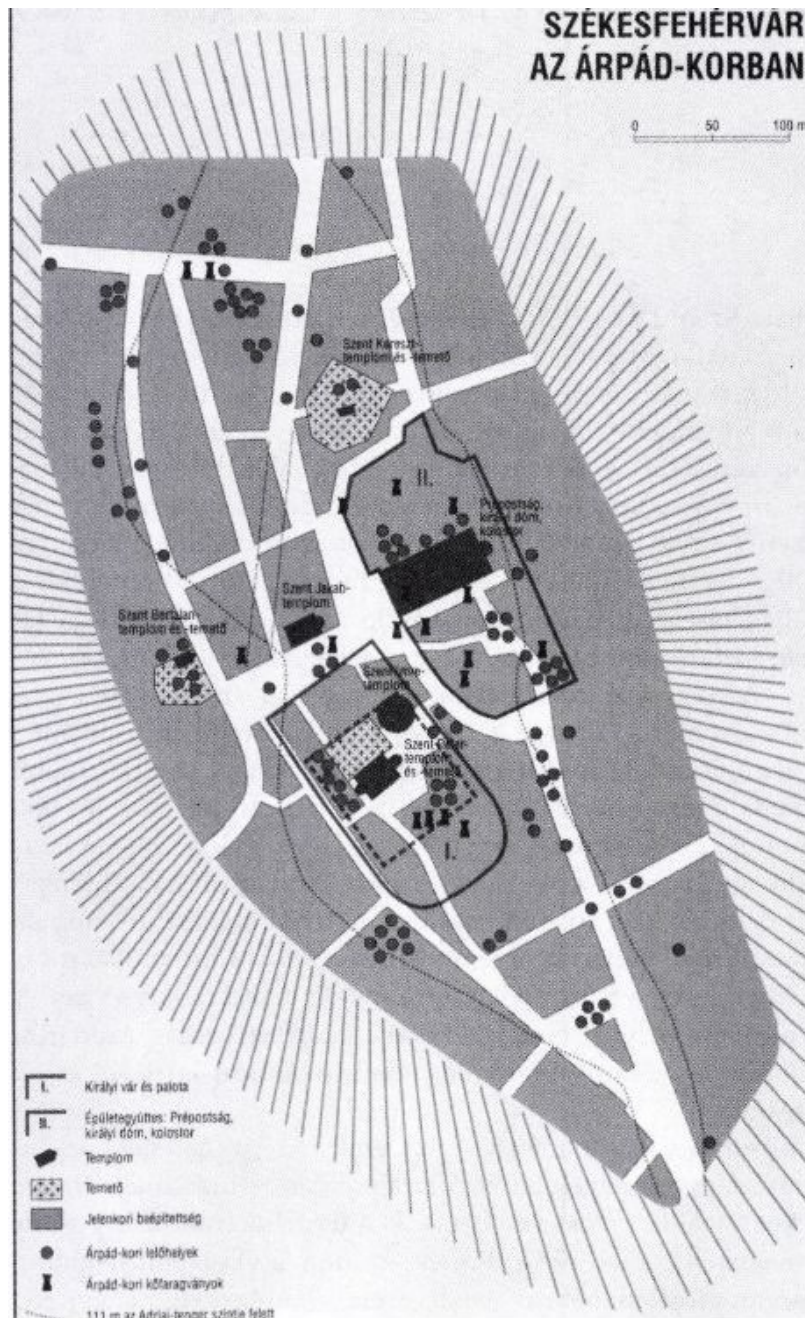
6. Melléklet Székesfehérvár elérése közúton (km), forrás: saját szerkesztés



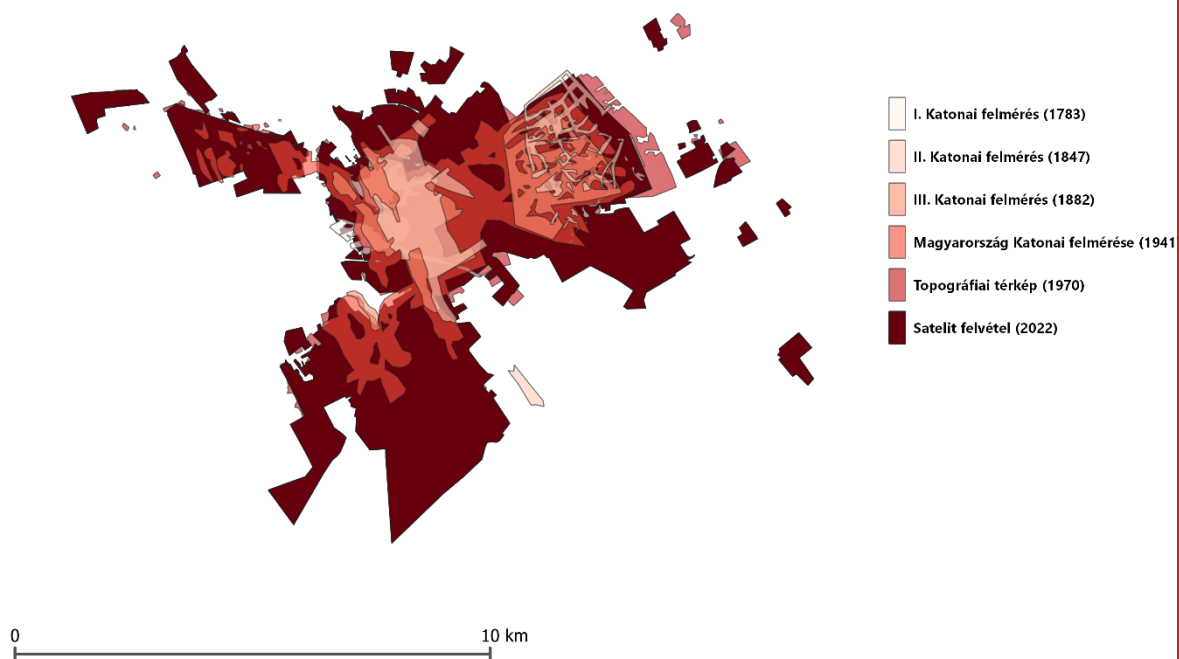
7. Melléklet Fehérvárra ingázók aránya (%), forrás: saját szerkesztés



8. Melléklet Székesfehérvári Funkcionális Városi Térség terület (FVT), forrás: saját szerkesztés



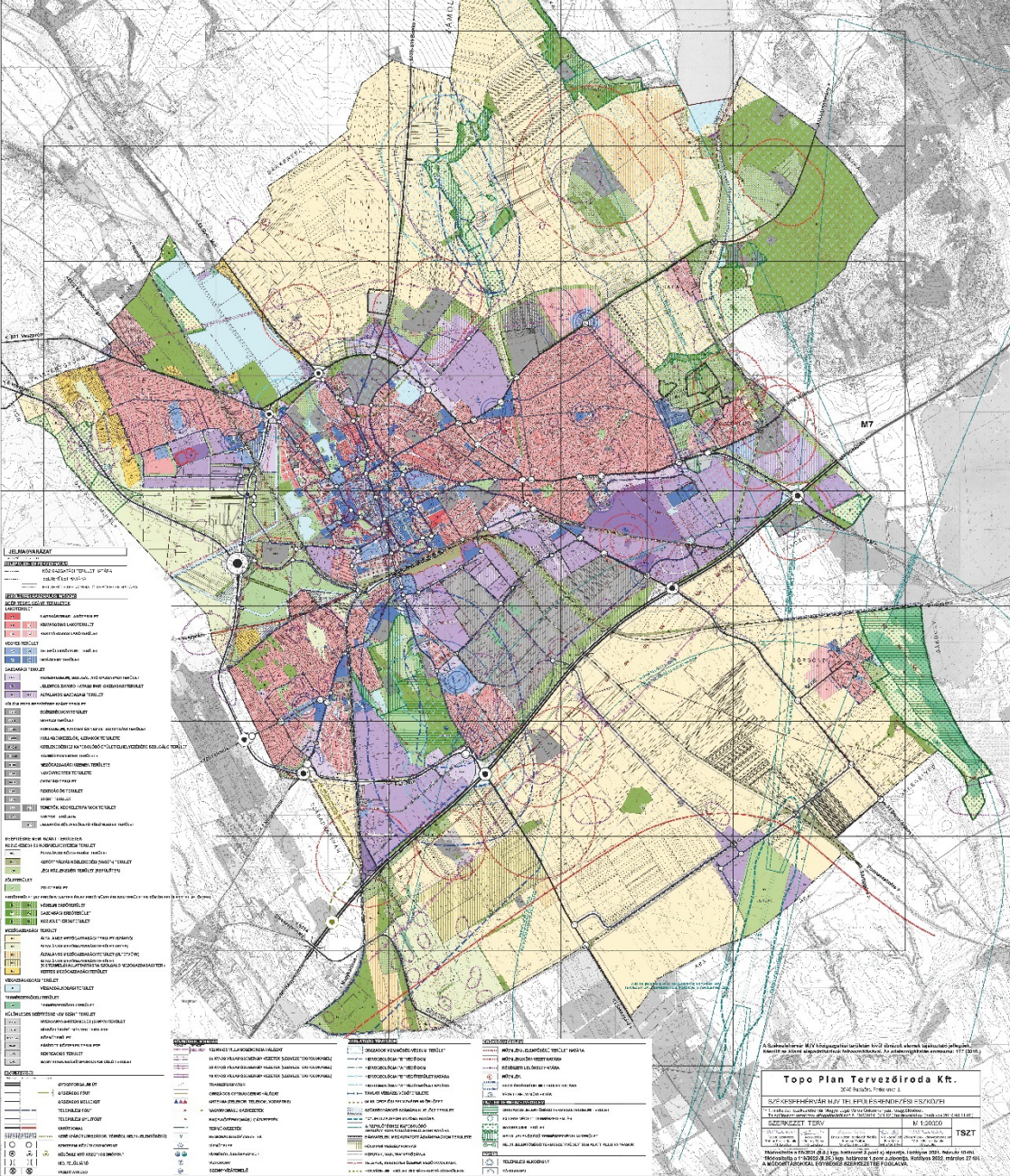
9. Melléklet Székesfehérvár városmagja az Árpádok korában, forrás: Google



10. Melléklet Székesfehérvár településfejlesztésének folyamatábrája különböző időszakok alapján Forrás:

Saját szerkesztés

**SZÉKESFEHÉRVÁR MEGYEI JOGÚ VÁROS
SZERKEZETI TERVE
M 1:20000**



11. Melléklet Székesfehérvár TSZT, forrás: települési honlap

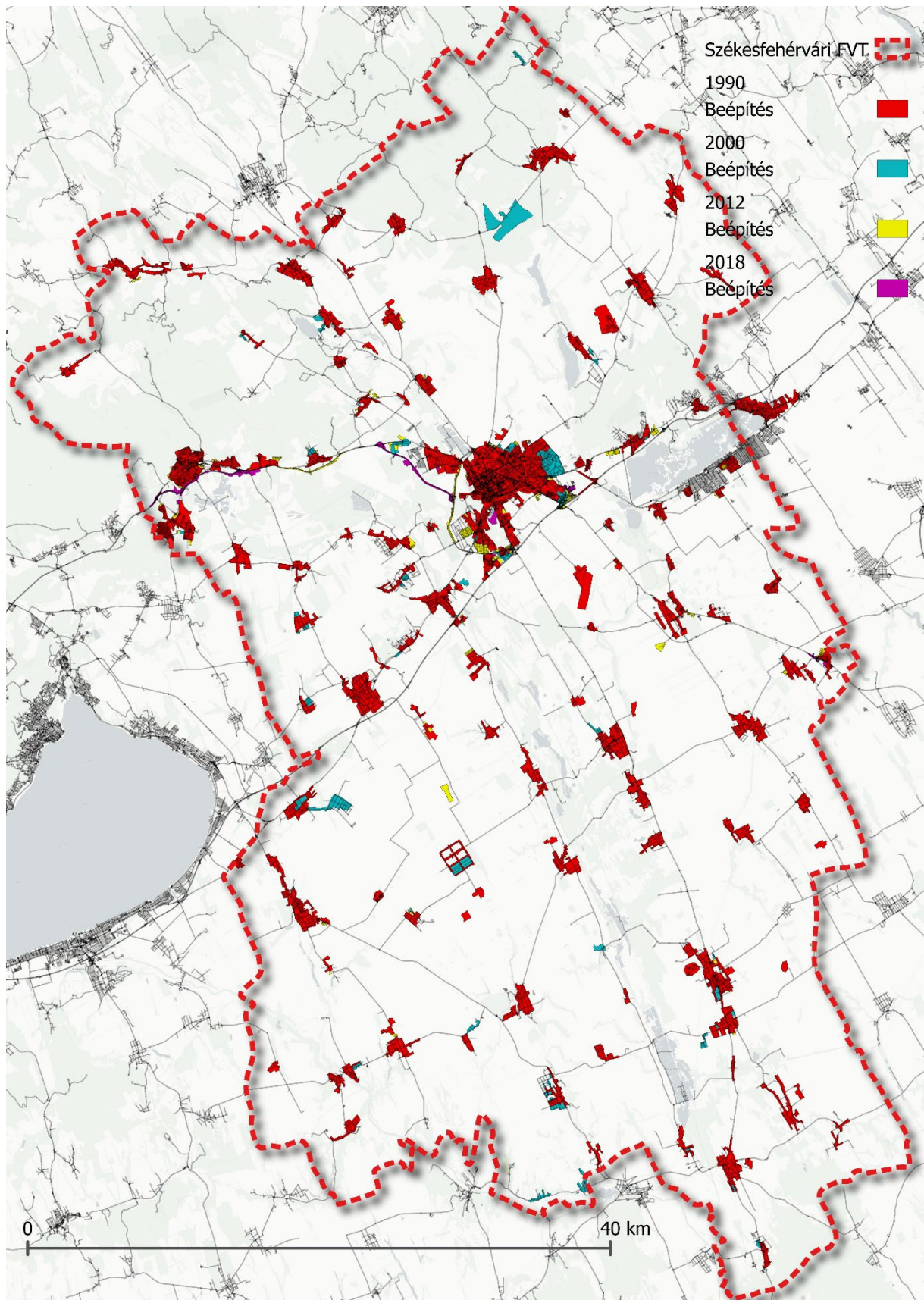
A VÁROSI TÉRSÉGEK FŐBB JELLEMZŐI

2. tábla A 2003. évi, illetve a 2014. évi lehatárolás közötti főbb különbségek a vidéki agglomerációkban*						
Megnevezés	2003. évi lehatárolás			2014. évi lehatárolás		
	Település-szám	Terület, km ²	Lakó-népeség	Település-szám	Terület, km ²	Lakó-népeség
AGGLOMERÁCIÓK						
Győri	29	783	183 067	68	1 607	227 704
Miskolci	13	460	218 490	36	982	256 713
Pécsi	21	430	179 567	41	671	183 406
AGGLOMERÁLÓDÓ TÉRSÉGEK						
Egri	10	344	75 104	17	482	77 861
Szombathelyi	31	561	120 995	52	817	117 815
Zalaegerszegi	29	349	77 561	51	601	87 852
NAGYVÁROSI TELEPÜLÉSEGYÜTTESEK						
Békéscsabai	10	1 044	157 264	9	926	135 779
Debreceni	9	805	237 994	13	1 082	267 949
Dunaújvárosi	–	–	–	5	163	59 438
Kaposvári	14	300	82 833	23	476	84 259
Kecskeméti	9	840	139 316	8	666	133 434
Nagykanizsai	–	–	–	24	422	62 290
Nyíregyházi	5	405	133 371	10	554	148 416
Salgótarjáni	9	235	55 884	10	256	50 975
Soproni	6	243	65 693	12	344	75 313
Szegedi	12	713	200 687	15	804	204 301
Székesfehérvári	13	543	125 372	35	1 360	167 908
Szekszárdi	5	359	55 437	10	425	48 112
Szolnoki	6	371	96 820	12	660	101 996
Tatabányai	12	436	134 434	11	324	86 151
Veszprémi	10	327	77 325	18	539	83 708
Összesen	253	9 548	2 417 214	480	14 163	2 661 380

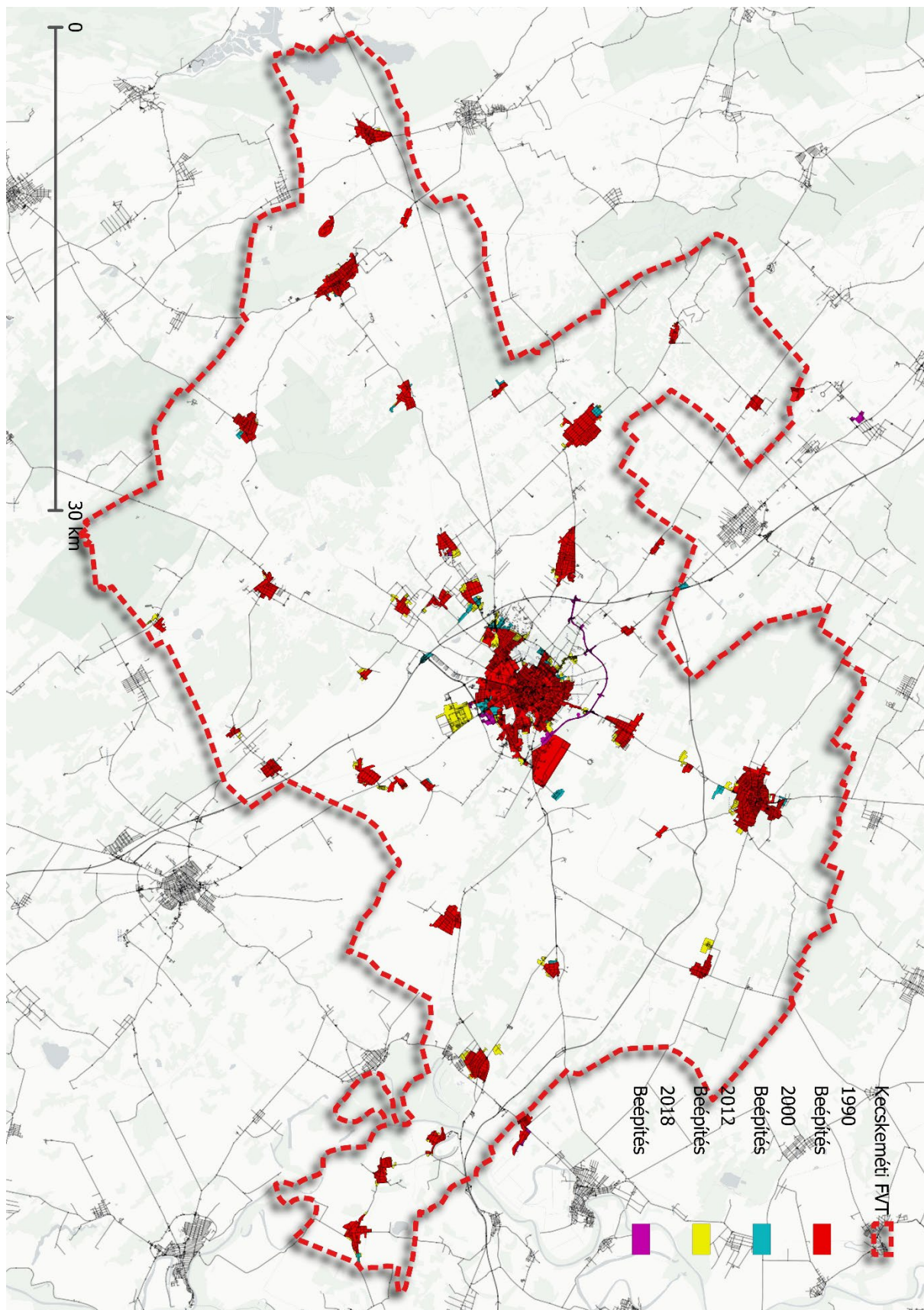
* A 2003. évi lehatárolásnál 2003. évi adatok, a 2014. évi lehatárolásnál 2013. évi adatok szerepelnek.

12. Melléklet Magyarországi településegységek lehatárolásaiba tartozó települések lakosság száma.

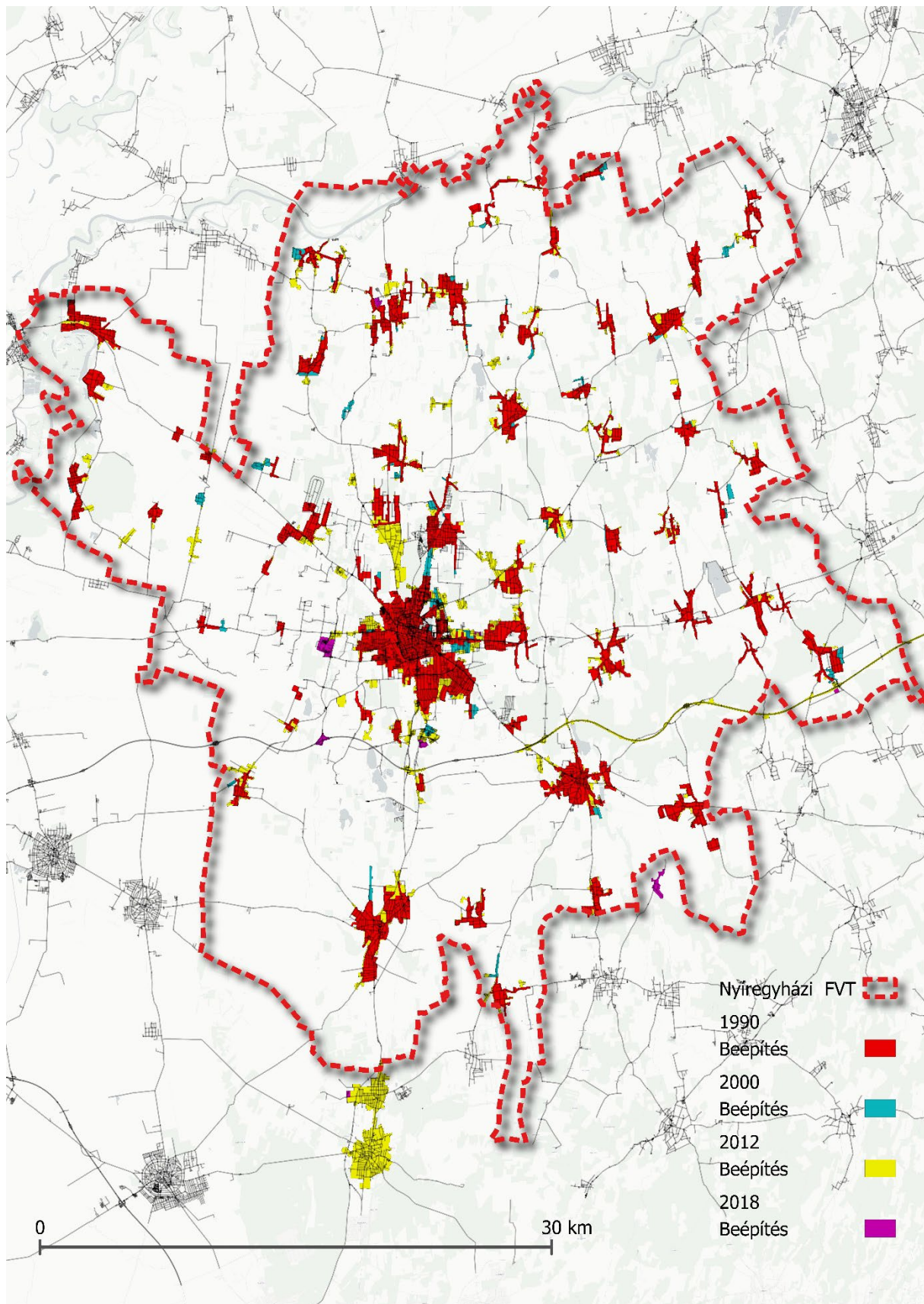
Forrás: KSH



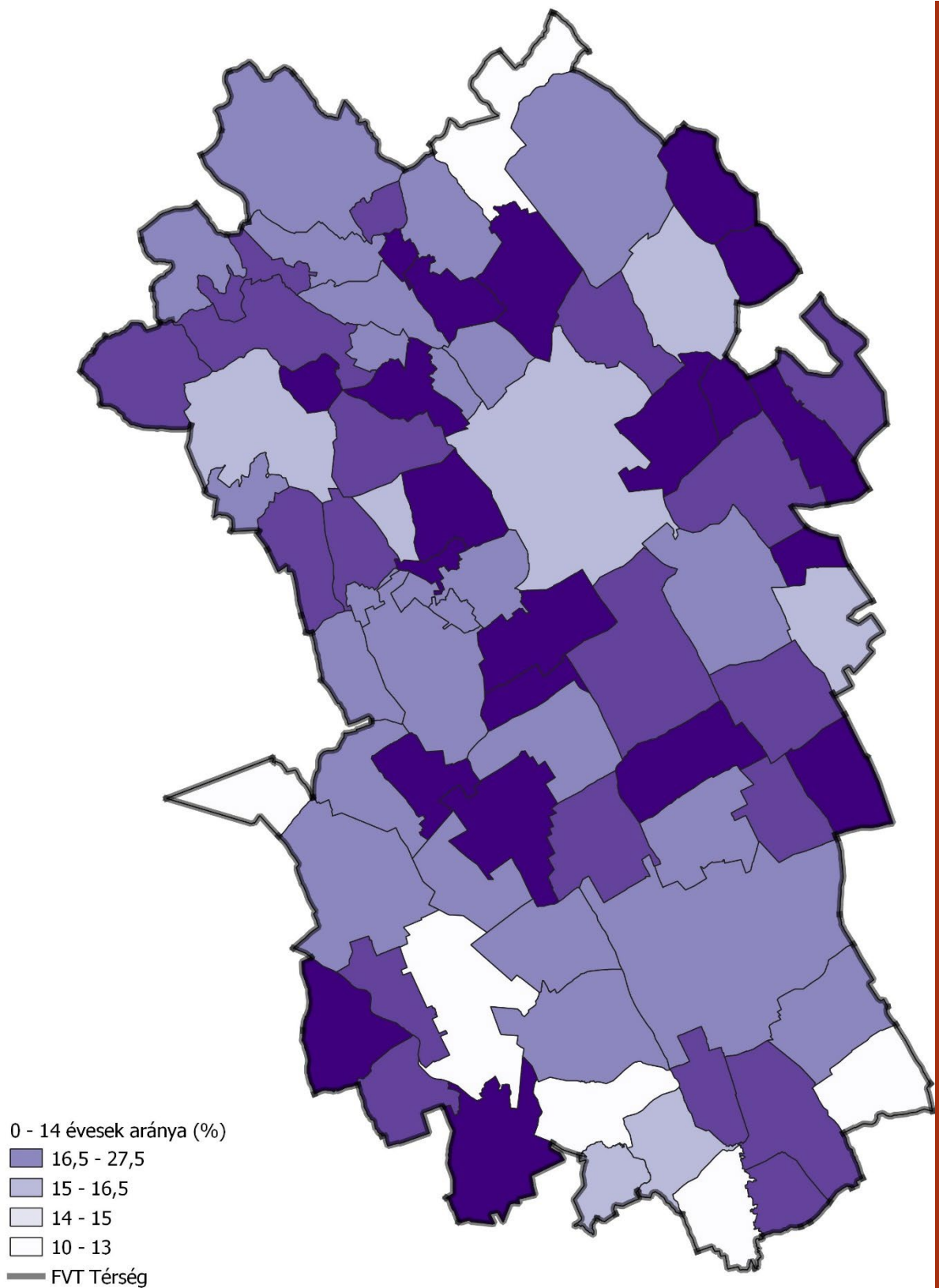
13. Melléklet Székesfehérvári FVT térség beépítés változás, forrás: saját ábra, CORINE felszínborítás alapján



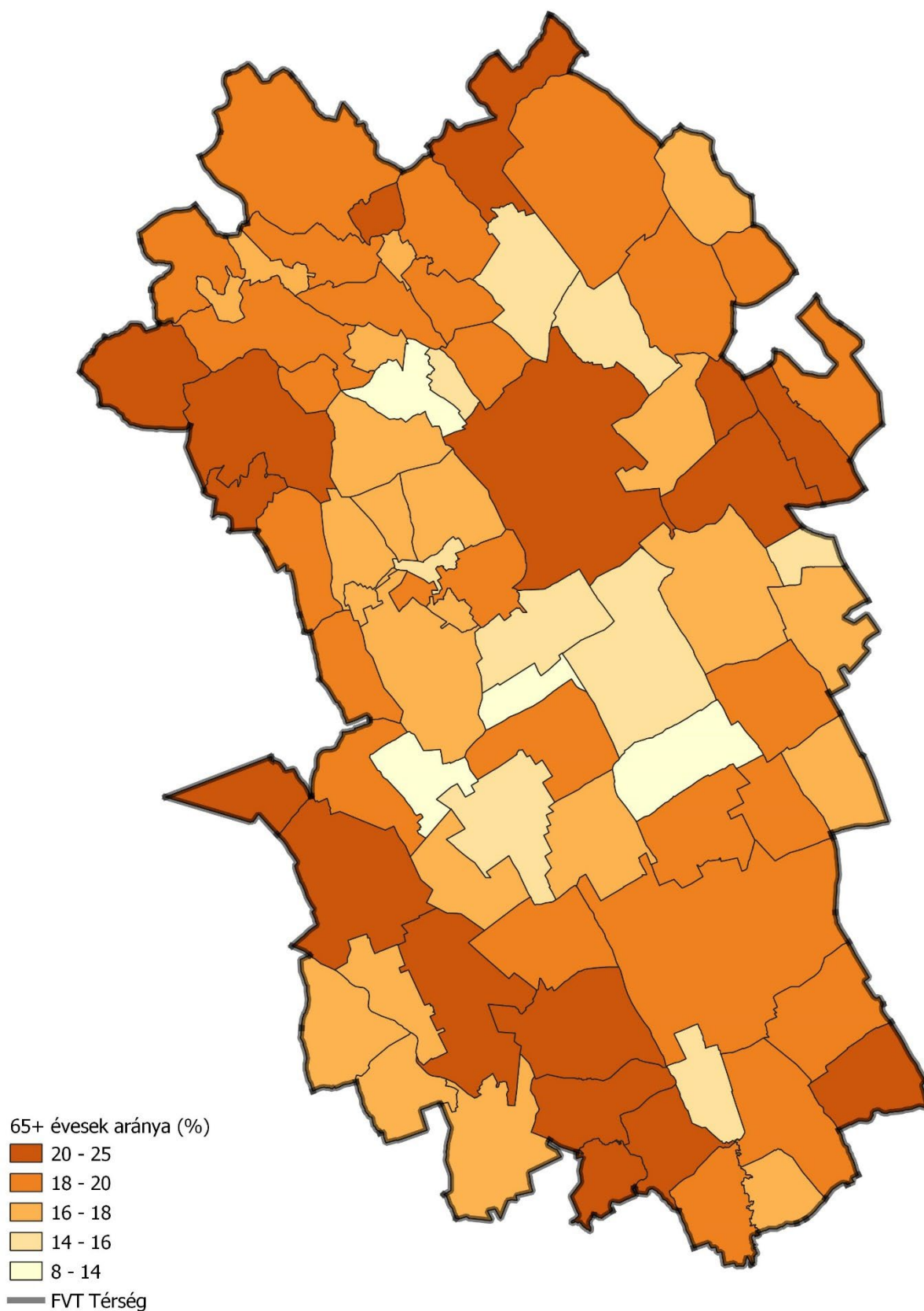
14. Melléklet Kecskemét FVT térség beépítés változás, forrás: saját ábra, CORINE felszínborítás alapján



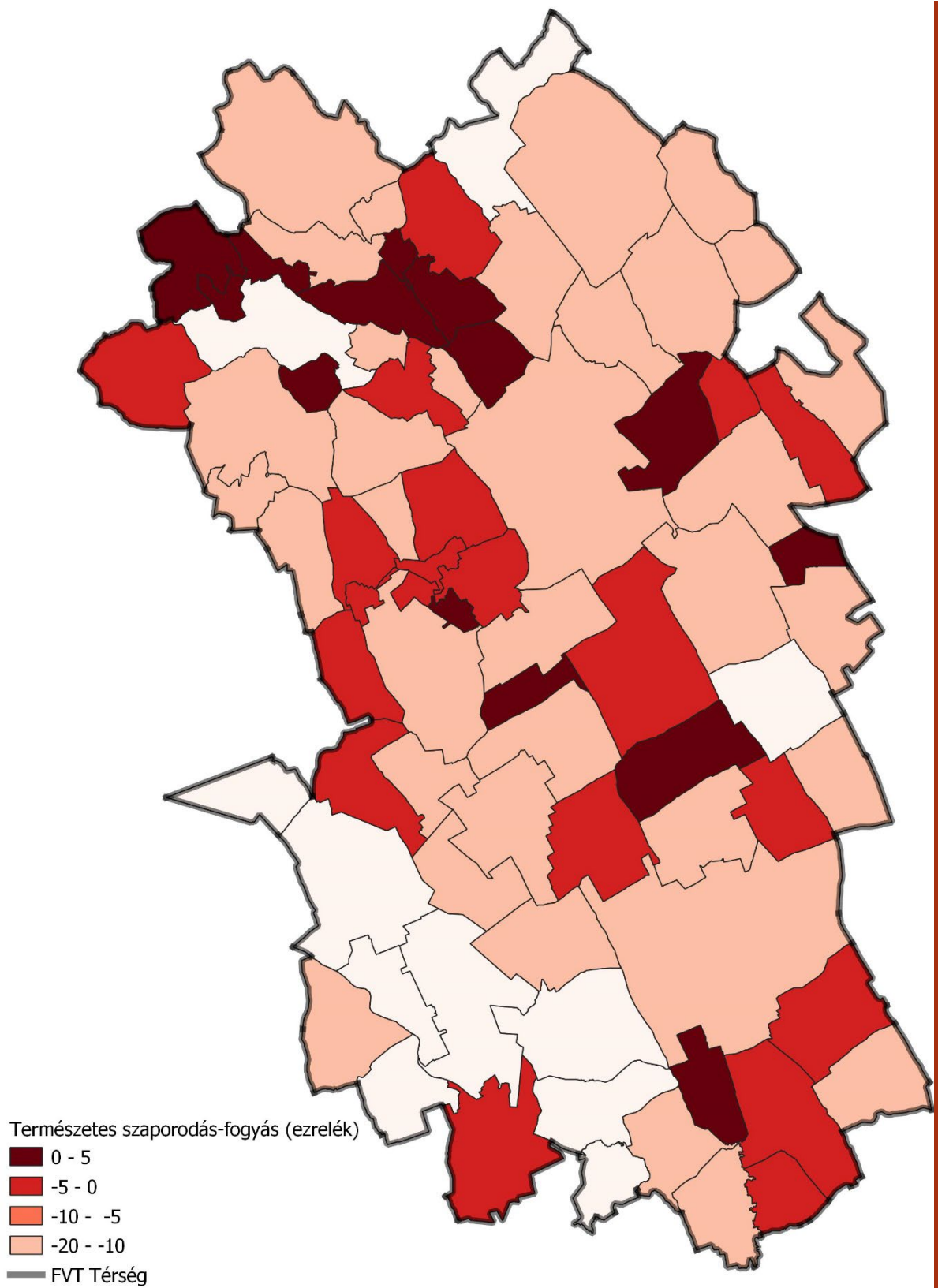
15. Melléklet Nyíregyháza FVT térség beépítés változás, forrás: saját ábra, CORINE felszínborítás alapján



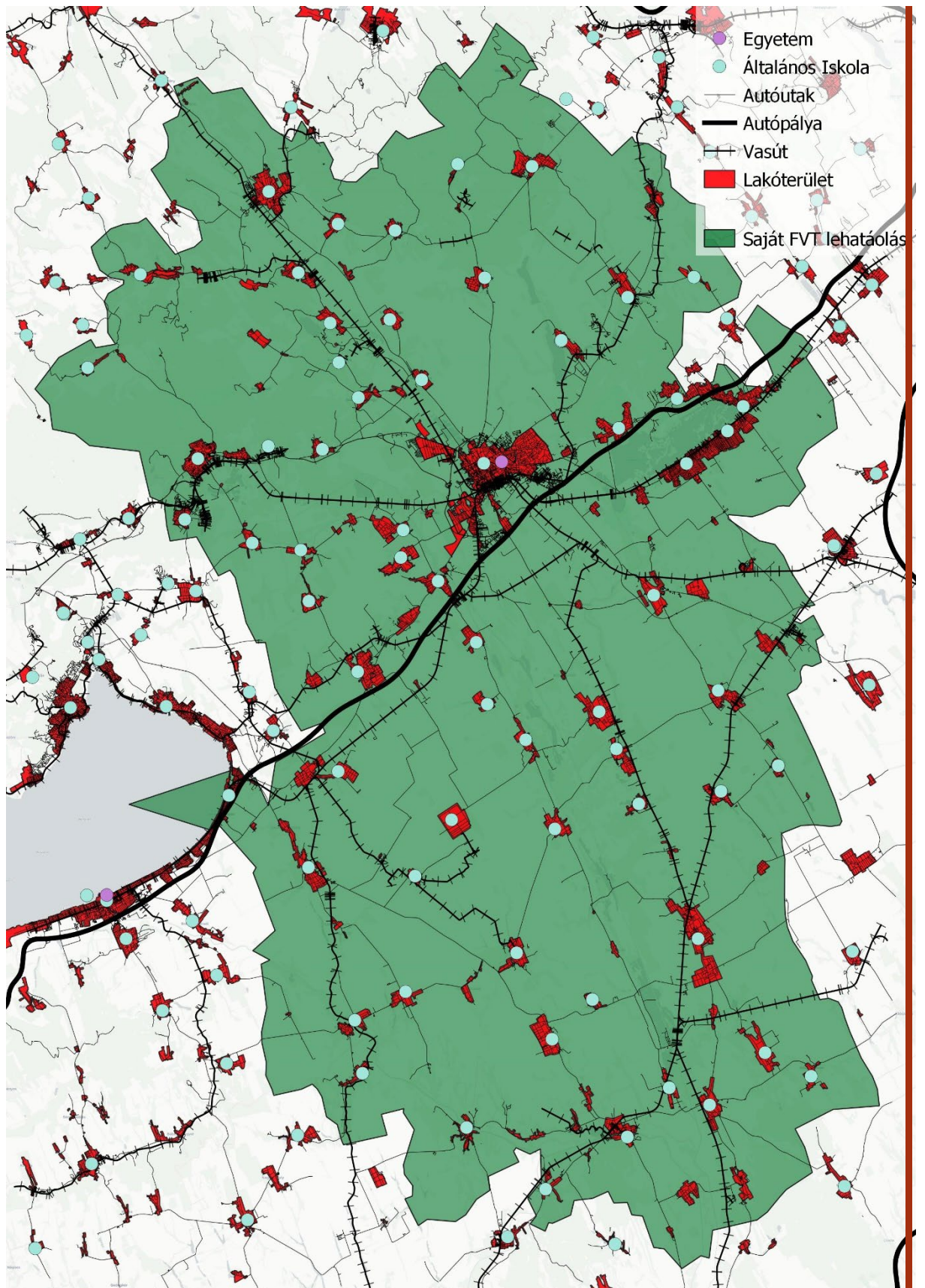
16. Melléklet Székesfehérvári Funkcionális Városi térség 0-14 évesek aránya (%), forrás: saját szerkesztés



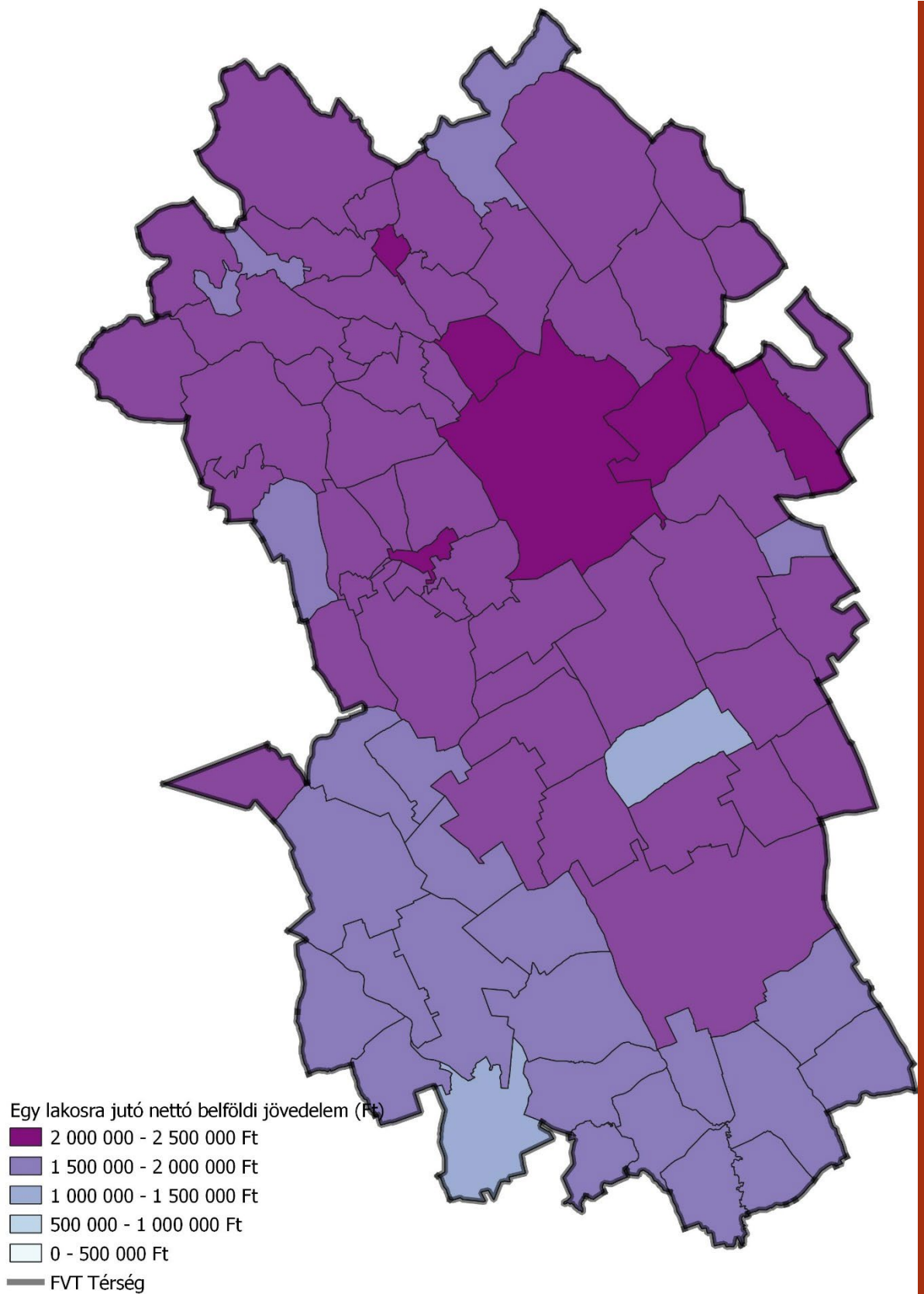
17. Melléklet Székesfehérvári Funkcionális Városi térség 65 év felettek aránya (%), forrás: saját szerkesztés



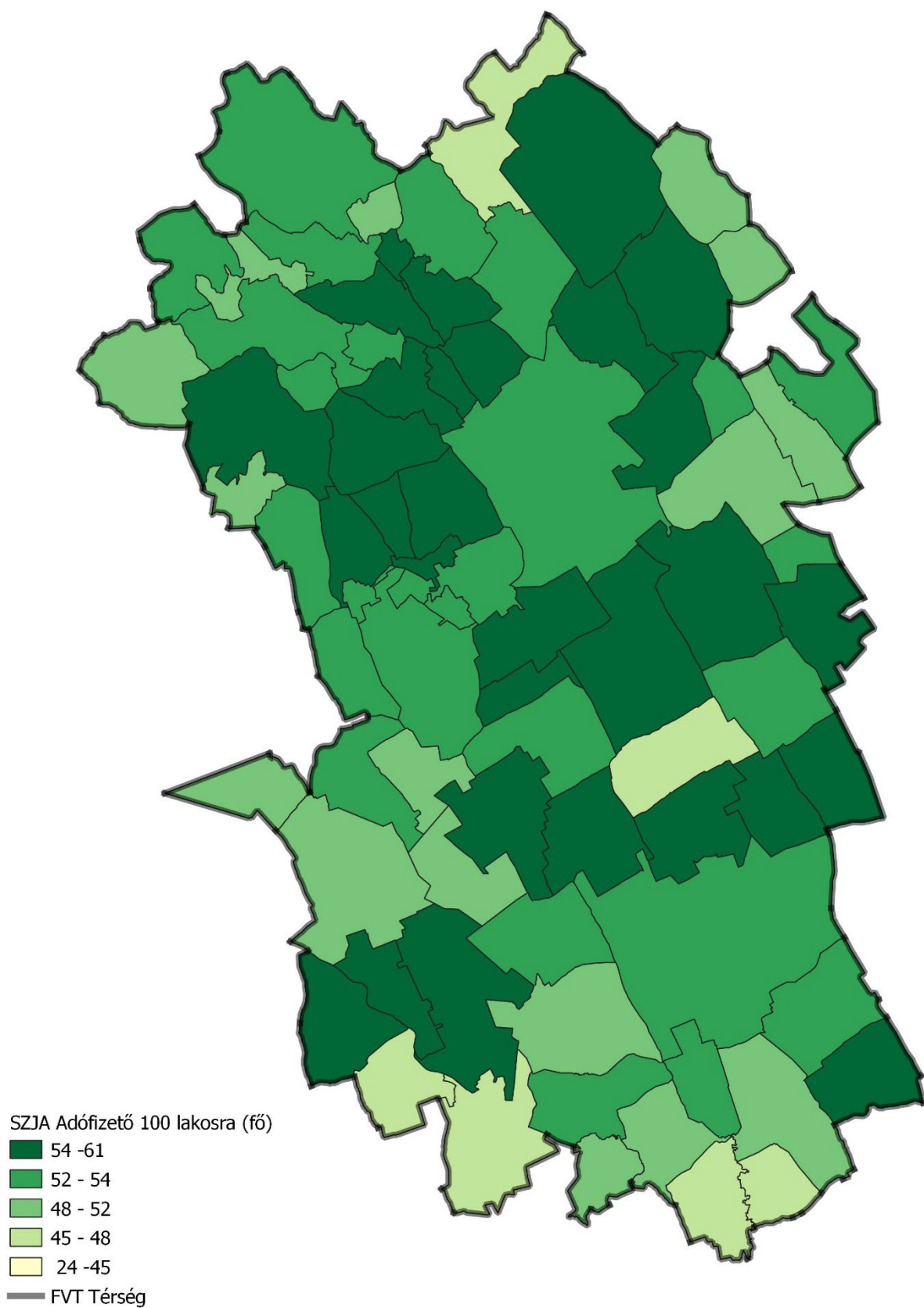
18. Melléklet Természetes szaporodás az FVT területen belül, forrás: saját szerkesztés



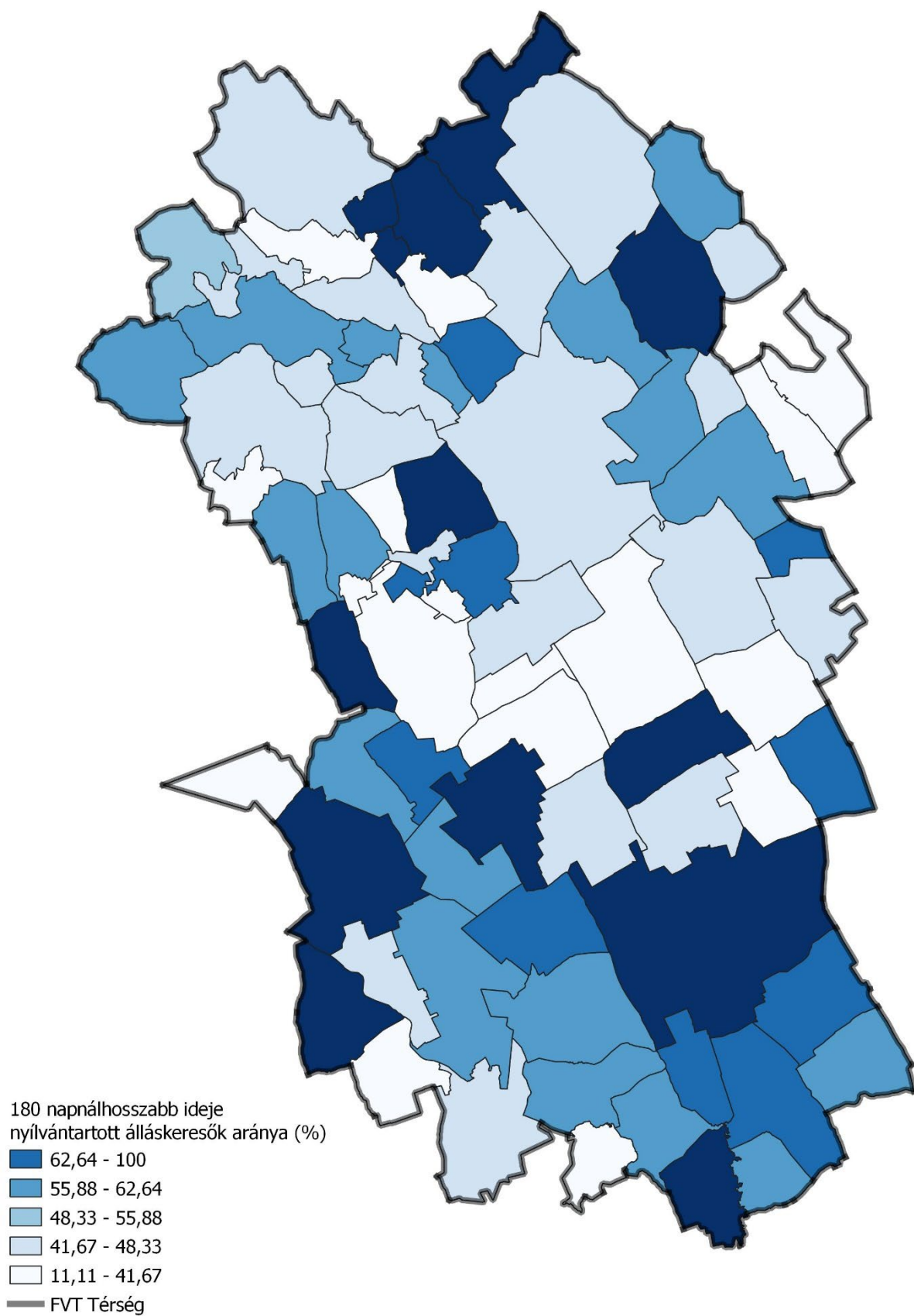
19. Melléklet Oktatási intézmények, forrás: saját szerkesztés



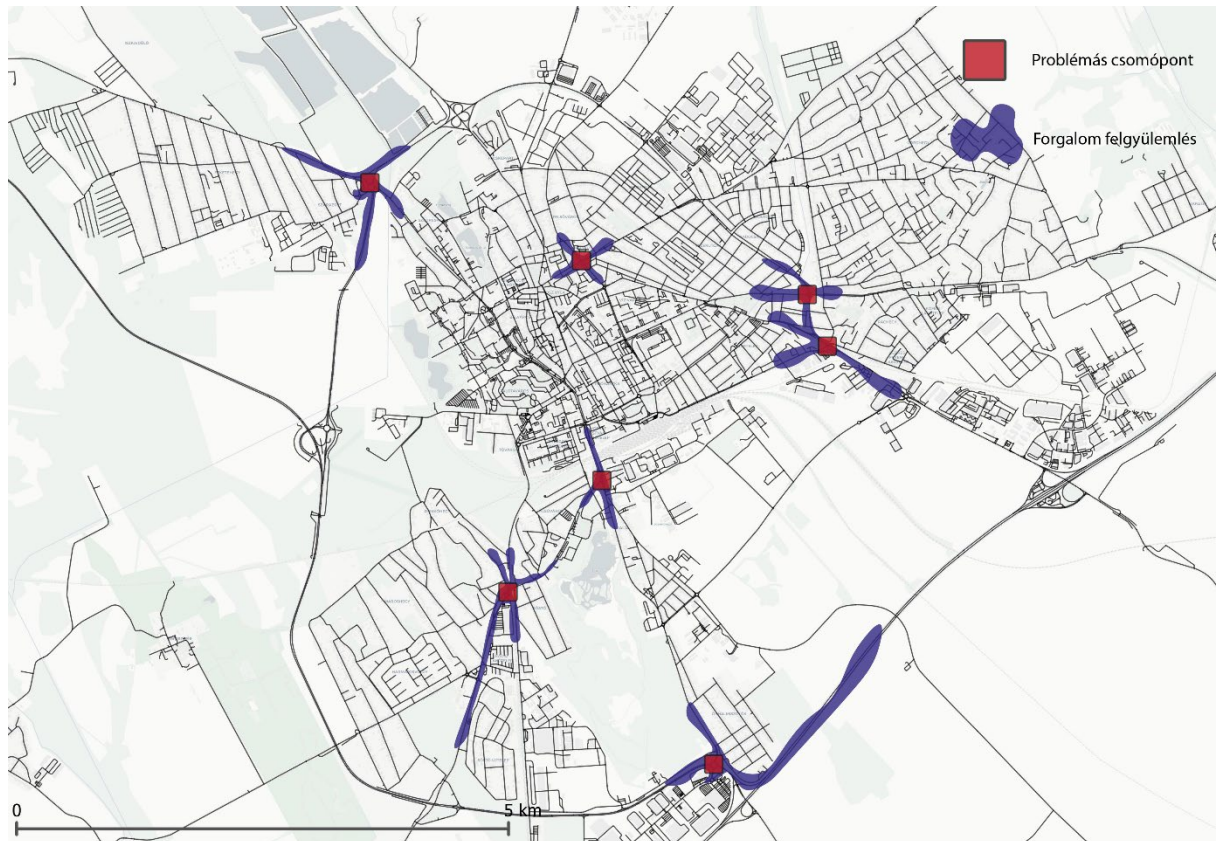
20. Melléklet Egy lakosra jutó nettó belföldi jövedelem forintban kifejezett értéke, forrás: saját szerkesztés



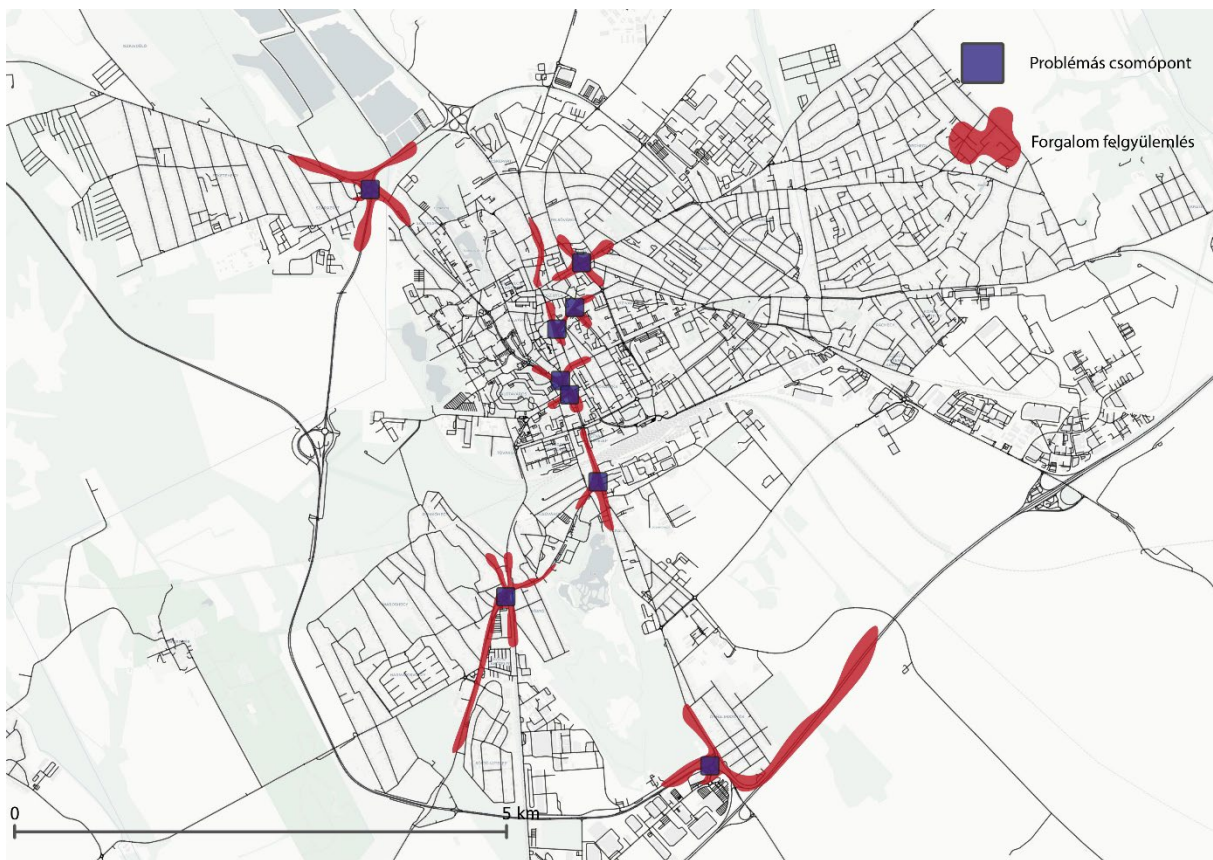
21. Melléklet SZJA Adófizető 100 lakosra (fő), forrás: saját szerkesztés



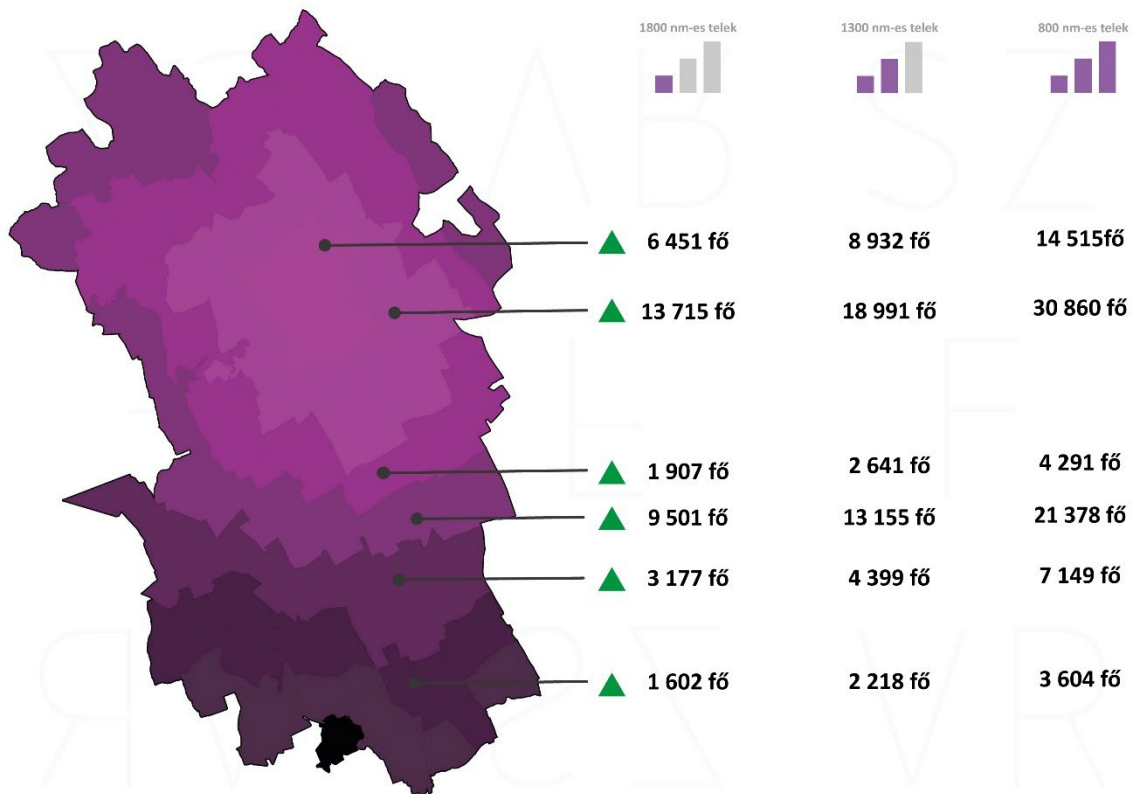
22. Melléklet 180 napnál hosszabb ideje állást keresők aránya, forrás: saját szerkesztés



23. Melléklet Torlódások kialakulásának helye reggel 8:00-kor Forrás: Google Maps Heat Map



24. Melléklet Torlódások kialakulásának helye délután 16:00 kor Forrás: Google Maps Heat Map



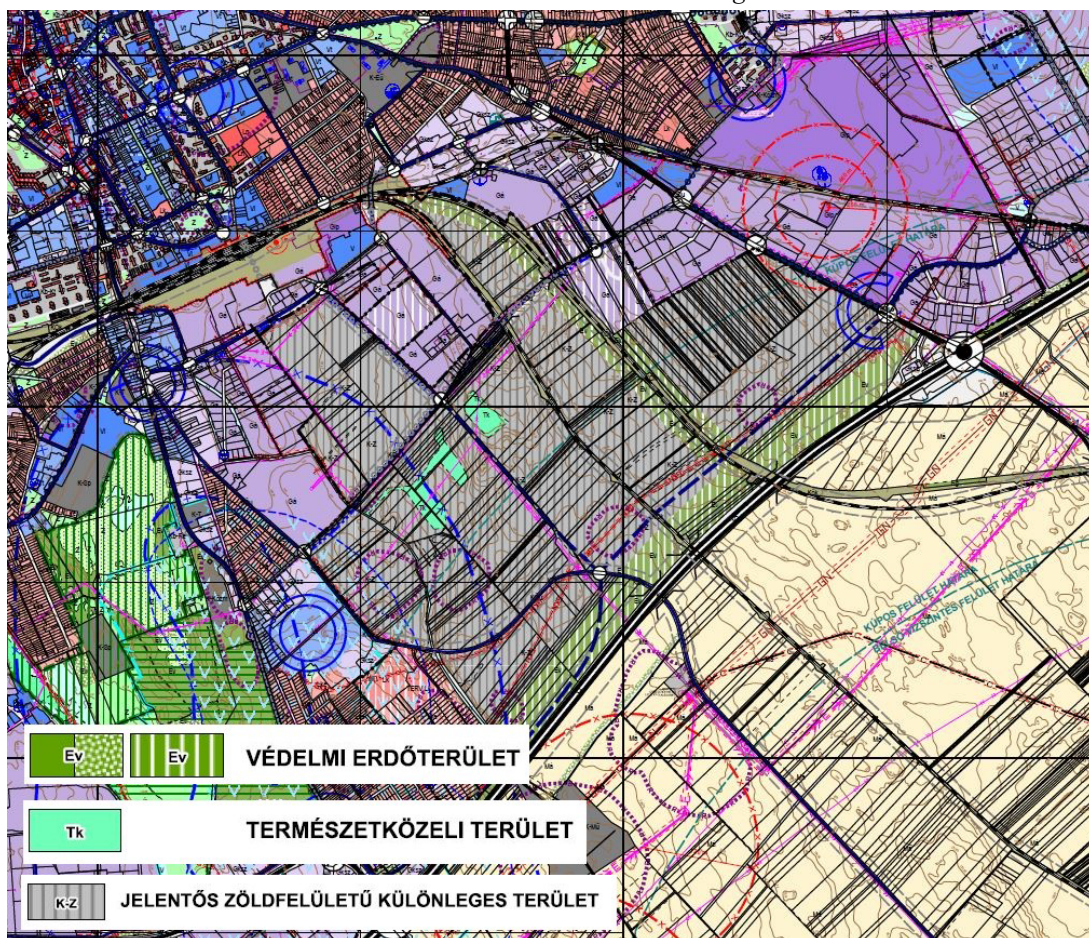
25. Melléklet Székesfehérvári FVT települési gyűrűinek várható népesség növekménye

Terület (NÉV)	Terület	Telek	Potenciális ember szám	Össz:
Székesfehérvár	4 645 047,00 m2	2 580,58 db	6 451,45 fő	1800 m2-es telket feltételezve
I.RING	9 875 378,00 m2	5 486,32 db	13 715,80 fő	
II.RING	1 373 331,00 m2	762,96 db	1 907,40 fő	
III.RING	6 840 980,00 m2	3 800,54 db	9 501,36 fő	
IV.RING	2 287 915,00 m2	1 271,06 db	3 177,66 fő	
V.RING	1 153 549,00 m2	640,86 db	1 602,15 fő	36 355,83
Terület (NÉV)	Terület	Telek	Potenciális ember szám	Össz:
Székesfehérvár	4 645 047,00 m2	3 573,11 db	8 932,78 fő	1300 m2-es telket feltételezve
I.RING	9 875 378,00 m2	7 596,44 db	18 991,11 fő	
II.RING	1 373 331,00 m2	1 056,41 db	2 641,02 fő	
III.RING	6 840 980,00 m2	5 262,29 db	13 155,73 fő	
IV.RING	2 287 915,00 m2	1 759,93 db	4 399,84 fő	
V.RING	1 153 549,00 m2	887,35 db	2 218,36 fő	50 338,85
Terület (NÉV)	Terület	Telek	Potenciális ember szám	Össz:
Székesfehérvár	4 645 047,00 m2	5 806,31 db	14 515,77	800 m2-es telket feltételezve
I.RING	9 875 378,00 m2	12 344,22 db	30 860,56	
II.RING	1 373 331,00 m2	1 716,66 db	4 291,66	
III.RING	6 840 980,00 m2	8 551,23 db	21 378,06	
IV.RING	2 287 915,00 m2	2 859,89 db	7 149,73	
V.RING	1 153 549,00 m2	1 441,94 db	3 604,84	81 800,63

26. Melléklet Eltérő telek szenáriós kalkuláció



27. Melléklet Centrum-Elővárosok Lakosságának alakulása



28. Melléklet TSZT dokumentum Déli terület fókusz, Forrás: Székesfehérvár Megyei jogú város településszerkezetiterve

MATE Szervezeti és Működési Szabályzat

III. Hallgatói Követelményrendszer

III.1. Tanulmányi és Vizsgaszabályzat

6.13. sz. függeléke: A MATE egységes szakdolgozat /
diplomadolgozat / záródolgozat / portfólió készítési útmutatója

4.2. sz. melléklete: Nyilatkozat a záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió nyilvános hozzáféréseiről és eredetiségéről

NYILATKOZAT

a záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió¹ nyilvános hozzáféréseiről és
eredetiségéről

A hallgató neve: MÜLLER PÉTER MIKLÓS
A Hallgató Neptun kódja: QB5MA7
A dolgozat címe: SZÉKESFEHÉRVÁR AGGLOMERÁCIÓJA
A megjelenés éve: 2023
A konzulens intézetének neve: TÁJÉPÍTÉSZETI, TELEPÜLÉSTERVEZÉSI ÉS DISZKRETÍZSÉTI INTÉZET
A konzulens tanszékének a neve: TELEPÜLÉSÉPÍTÉSZETI ÉS TELEPÜLÉSI ZÖLDINFRASTRUKTÚRA TANSZÉK

Kijelentem, hogy az általam benyújtott záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió² egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem.

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

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

Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkori szellemi tulajdon-kezelési 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 eltelté után nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem könyvtári repozitori rendszerében.

Kelt: 2023 év 11 hó 04 nap


Hallgató aláírása

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.


NYILATKOZAT

Müller Péter (hallgató Neptun azonosítója: QBSMA7) nyilatkozom arról, hogy a záródolgozatot/szakdolgozatot/diplomadolgozatot/portfóliót¹ áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A záródolgozatot/szakdolgozatot/diplomadolgozatot/portfóliót a záróvizsgán történő védésre javaslom / nem javaslom².

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

Kelt: 2023 év 11 hó 04 nap


belső konzulens

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő aláhúzendó.

³ A megfelelő aláhúzendó.