

# SZAKDOLGOZAT

Kovács Fanni

2023



MAGYAR AGRÁR- ÉS  
ÉLETTUDOMÁNYI EGYETEM

**Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet**

**Tájvédelmi és Tájrehabilitációs Tanszék**

# **Agglomerációs nyomás hatása Érd, Fenyves-Parkváros példáján**

Konzulens: **Módosné Bugyi Ildikó**

Belső bíráló:

Külső bíráló:

Tanszékvezető: **Valánszki István**

**Kovács Fanni 2023.**

Tájrendező specializáció

**MATE Szervezeti és Működési Szabályzat**

**III. Hallgatói Követelményrendszer**

**III.1. Tanulmányi és Vizsgaszabályzat**

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

**4.1. sz. melléklete: Konzulensi nyilatkozat**

**NYILATKOZAT**

Kovács Fanni (név) (hallgató Neptun azonosítója: PJAK3K)  
konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a  
záródolgozatot/szakdolgozatot/diplomadolgozatot/portfóliót<sup>1</sup> 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 javaslom<sup>2</sup>.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem<sup>3</sup>

Kelt: Budapest, 2023. év október hó 31. nap

  
\_\_\_\_\_  
belső konzulens

<sup>1</sup> A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

<sup>2</sup> A megfelelő aláhúzendő.

<sup>3</sup> A megfelelő aláhúzendő.

**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 hozzáféréséről és eredetiségéről**

**NYILATKOZAT**

**a záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió<sup>1</sup> nyilvános hozzáféréséről és  
eredetiségéről**

A hallgató neve: Kovács Fanni  
A Hallgató Neptun kódja: DJAK3K  
A dolgozat címe: Agglomerációs nyomás hatása Érd, Tengeres-Parkváros példáján  
A megjelenés éve: 2023.  
A konzulens intézetének neve: Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem  
A konzulens tanszékének a neve: Tájvédelmi és Tájrehabilitációs Tanszék

Kijelentem, hogy az általam benyújtott záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió<sup>2</sup> egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem.

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

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

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

Kelt: 2023. év 11 hó 05 nap

Kovács Fanni  
Hallgató aláírása

<sup>1</sup> A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

<sup>2</sup> A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

|                                                                                              |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Tartalomjegyzék</b>                                                                       |            |
| <b>Bevezetés</b>                                                                             | <b>2</b>   |
| <b>1. A városfejlődés szakaszai</b>                                                          | <b>4</b>   |
| <b>2. Budapest városfejlődési folyamata</b>                                                  | <b>5</b>   |
| <b>3. Konfliktusok, problémák az agglomerációs településeken</b>                             | <b>8</b>   |
| 3.1 Beépüléssel kapcsolatos konfliktusok                                                     | 9          |
| 3.2 Népességnövekedés által generált konfliktusok                                            | 11         |
| 3.3 Mobilitáshoz kapcsolódó konfliktusok                                                     | 12         |
| <b>4 Az infrastruktúra hiányosságai</b>                                                      | <b>14</b>  |
| 4.1 Települési úthálózatot érintő konfliktusok                                               | 14         |
| 4.2 Közműhálózatok hiányosságai                                                              | 14         |
| 4.3 Zajterhelés                                                                              | 15         |
| <b>5 Társadalmi konfliktusok</b>                                                             | <b>15</b>  |
| <b>6. Érd, Fenyves -Parkváros bemutatása</b>                                                 | <b>17</b>  |
| 6.1 Érd elhelyezkedése                                                                       | 17         |
| 6.2 Érd, Fenyves Parkváros lehatárolása                                                      | 17         |
| 6.3 Érd Fenyves-Parkváros tájvizsgálata                                                      | 18         |
| 6.4 Tájéttörténet, településtörténet                                                         | 19         |
| <b>7. Fenyves -Parkváros településszerkezetének kialakulása</b>                              | <b>20</b>  |
| 7.1 A településrész parcellázása                                                             | 20         |
| 7.2 Az úthálózat fejlődése                                                                   | 21         |
| 7.3 A településszerkezet változása -üdülőtelepből kertváros                                  | 22         |
| <b>8. Fenyves-Parkváros agglomerációs konfliktusok</b>                                       | <b>23</b>  |
| 8.1 Beépülés tendenciája Fenyves-Parkváros területén                                         | 24         |
| 8.2 Beépülés mértékének mennyiségi változása 1930-2023.                                      | 25         |
| 8.3 Beépülés területi jellemzői                                                              | 26         |
| 8.4 Beépülés hatása – a zöldfelületi arány változása                                         | 27         |
| 8.5 Beépülés- társasházak térhódítása                                                        | 31         |
| <b>9. Az infrastruktúra hiányosságai</b>                                                     | <b>32</b>  |
| 9.1 A településrész szerkezeti jellemzőiből adódó agglomerációs problémái                    | 32         |
| 9.1.1 Érd város közúthálózati jellemzői                                                      | 33         |
| 9.1.2 Fenyves-Parkváros közúthálózata                                                        | 33         |
| 9.1.3 A csapadékvíz elvezetés hiánya                                                         | 35         |
| 9.1.4 Utakhoz kapcsolódó infrastrukturális elemek hiánya                                     | 37         |
| 9.1.5 Parkolás                                                                               | 37         |
| 9.2 Az infrastruktúra hiányosságai-beépüléssel-népességnövekedéssel kapcsolatos konfliktusok | 38         |
| 9.2.1 Közműhálózatok túlterheltsége                                                          | 38         |
| 9.2.2 Oktatás- nevelés intézményrendszerének túlterheltsége                                  | 40         |
| 9.2.3 Zöldterületek hiánya                                                                   | 40         |
| 9.2.4 Szolgáltatások hiánya                                                                  | 41         |
| 9.2.5 Zajártalom-a zajvédelem hiányosságai                                                   | 42         |
| <b>10. Fenyves-Parkváros közlekedési konfliktusok</b>                                        | <b>43</b>  |
| 10.1 Budapest elérése közúton                                                                | 43         |
| 10.2 Tömegközlekedés                                                                         | 44         |
| 10.3 Szolgáltatások elérése                                                                  | 45         |
| 10.4 Közoktatási centrum megközelítési problémái                                             | 46         |
| <b>11. Társadalmi konfliktusok</b>                                                           | <b>47</b>  |
| <b>12. Beépülés- területéhség, potenciálisan beépíthető területek</b>                        | <b>48</b>  |
| 12.1 2015-ös közigazgatási határ módosítás                                                   | 48         |
| 12.2 Természetközeli területek -volt katonai gyakorlótér-beépítési terve                     | 48         |
| 12.3 „Fehér út”                                                                              | 49         |
| 12.4 Levendulás hasznosítása                                                                 | 49         |
| <b>Összegzés</b>                                                                             | <b>50</b>  |
| <b>Irodalomjegyzék</b>                                                                       | <b>i</b>   |
| <b>Melléklet</b>                                                                             | <b>vii</b> |

## Bevezetés

Szuburbanizáció a 20. században globálisan megjelenő urbanizációs folyamat azon része, amely a városi lakosság decentralizációját jelenti a városi központokat övező térségekbe. A szuburbanizáció olyan többlepcsős, világszerte más és más időpontban és jellemzőkkel lezajló, térben egyre terjedő folyamat, amelynek kezdetei Magyarországon a rendszerváltás előtti időszakra datálhatók (VÁRADI et al., 2012.). Napjainkra ez a jelenség a fővárost övező agglomerációs településeken és számos magyarországi városban olyan mértéket öltött, hogy az ingatlanok nagy mértékű beépülésével járó belső migráció okozta zsúfoltság, az infrastruktúra, a közellátás hiányosságai, a mindennapok problémái lassan élehetlenné teszik az agglomeráció településeit, kikerülnek a városhatárt jelző táblák alá a megtelt feliratok. Nyilvánvaló, hogy az agglomerációs települések közműhálózata és más alap infrastruktúrája, szociális rendszere nincs felkészülve a betelepülők áradatára, több önkormányzat is különböző intézkedésekkel kénytelen szabályozni a belső migrációs folyamatokat.

Érd Megyei Jogú Város Budapest vonzáskörzetének legnagyobb, dinamikusan terjeszkedő agglomerációs települése. A város legészakibb városrésze, Fenyves-Parkváros az M7-es autópálya közelsége és tiszta levegője miatt intenzívebb növekedést él meg Érd többi városrészéhez viszonyítva. A településrészt peremhelyzetéből adódóan, állandó beépítési- terjeszkedési- és területigényéből, valamint a terület infrastrukturális hiányosságaiból kifolyólag számos konfliktus jellemzi. A folytonosan emelkedő lakosságszám, gombamód szaporodó lakóházak, szolgáltató- és iparterületek miatt lassan eltűnnek város környéki zöldterületei, értékes élőhelyként szolgáló gyepterületei, emberléptékű mezőgazdasági tájai, hagyományai.



1. kép Megtelt agglomerációs települések (Képek: budapestkörnyeke.hu)

## **Témaválasztás indoklása, célkitűzések**

Érdi lakosként személyesen tapasztalom nap, mint nap egy agglomerációs város problémáit, az itt élés nehézségeit, előnyeit és hátrányait. A város dinamikusan gyarapodó, állandó infrastrukturális, közlekedési és élhetőségi problémáival szembesülve felmerült bennem a kérdés, mi teszi vonzóvá a városból kiköltöző emberek számára az agglomerációs településeket, köztük Érdet, kézzelfoghatóan milyen konfliktusokat okoz a városiasodás. Ezen konfliktusok felfedését, okainak és következményeinek feltárását szeretném kiemelten a lakóhelyemül szolgáló településrész -Érd- Fenyves Parkváros- példáján keresztül bemutatni. Célom felmérni a terület beépülési mutatóinak, zöldfelületi arányainak változását, az infrastruktúra elemeinek jellegét, fejlődési tendenciáit, továbbá feltárni hiányosságaikat és az ezekből eredő konfliktusokat. Célom a szakirodalmi és sajtóforrások elemzésével megismerni az agglomerációs folyamatok általános problémáit, valamint az itt élők véleményének megkérdezésével, terepi felmérésekkel megismerni Érd, Fenyves -Parkváros helyi specifikus jellemzőit. Célkitűzésem a konfliktusok elemzésével feltárni az itt lakó emberek életminőségét befolyásoló agglomerációs státusz okait, hatásait, következményeit.



*2. kép Érd, Fenyves-Parkváros, légifotó (Kép forrása: Eöry Bertalan, 2019.)*

## 1. A városfejlődés szakaszai

A modern urbanizáció Nyugat-Európában kezdődött a XVIII. században többtényezős jelenséggént (polgárosodás, kereskedelmi kapcsolatok világméretűvé válása, ipari forradalom, agrárium szerepének csökkenése), átalakította az ember és lakóhelye közötti viszonyrendszert.

A történelem folyamán szoros kapcsolat épült ki a városok és környező településeik között, a kölcsönhatás, amelyet egymásra gyakoroltak kölcsönösen formálta, alakította azt a településegüttest, amely a XX. századra a nagyvárosok kialakulásához vezetett. Az urbanizációs ciklus a világ különböző térségeiben más és más időpontban jelent-jelenik meg, de globális jelenséggént egyazon jellemzőkkel és tulajdonságokkal bír (ENYEDI, 2011.).

A XVIII. század közepétől a városok vonzereje, az ipari és technikai fejlődés, a vidéki agrárium visszaszorulása, az iparosodott nagyvárosok kínálta munkalehetőség nagy tömegeket vonzott a városokba (urbanizáció- a városfejlődés első szakasza), amelyek befogadóképessége végessé vált. A lakásépítések, az infrastrukturális fejlesztések többé-kevésbé elmaradva követték az igényeket, aminek következtében a városban az ingatlanárak az évig szöktek, a városok gyakorlatilag megteltek.

A nagy népsűrűség, az elszabaduló ingatlanárak, a városok élehetlenné válása beindította a szuburbanizáció vagy relatív dekoncentráció folyamatát (városfejlődés második szakasza). A szuburbanizáció a városfejlődés azon meghatározott periódusa, amely a nagy városrobbanási szakaszokat követi (ENYEDI., 1983.). A szuburbanizáció során a város térigénye csak saját határait átlépve volt kielégíthető. A nagyváros környékén fekvő települések átalakultak, a korábban falusias, többségében mezőgazdasági népességnek (a nagyvárost kiszolgáló agrártelepülések lakóinak) otthont adó településekre a munkásosztály vagy a városi közép-, felsőközép-osztály költözött, amely igényei szerint, vagy igényeihez mérten átalakította a települések arculatát. A kiköltözők munkahelye a nagyvárosban maradt, a népesség-kiáramlás elengedhetetlen feltétele volt a városkörnyéki közlekedés megfelelő szintű kiépülése (GYÁNI, 1993.), valamint a motorizáció széles körű elterjedése. Kialakult a nagyvárosok egyre nagyobb vonzáskörzetében az agglomerációs településgyűrű.

A szuburbanizációs szakaszt a dezurbanizáció jelensége követi, melynek során a városnövekedés, az agglomerációs folyamat mérséklődik, megáll, a népességvándorlás a rurális térségekbe helyeződik át. A falvak és városok közötti társadalmi különbség

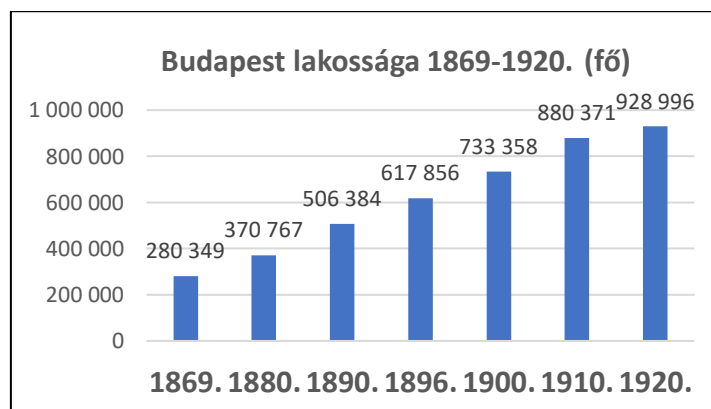
mérséklődésével, az emberek kisebb méretű, természetközeli, emberléptékű településekre költöznek. Ebben a periódusban a vándormozgalom iránya a korábbi falu-város irányból a város-falu irányba fordul át (ENYEDI, 2011.).

A dezurbanizáció viszonylag rövid időszakát újabb városi népességgözpontok követi (reurbanizáció vagy globális urbanizáció szakasza). Egyes szerzők (LAKI-SZABÓ, 2017.) szerint a reurbanizációs szakasz növekvő lakosságszámát a történelmi városközpontok rehabilitációja okán a megújult városmagba visszaköltöző felső középosztály alakítja, míg más szerzők pedig (ENYEDI, 2011.) jellemzően a globalizáció hatására létrejövő gazdasági -társadalmi változások révén kialakuló metropoliszok létrejöttét sorolják ebbe a fázisba. Ennek a szakasznak a jellemző vonása a városok lakosságszámának jelentős növekedése, mely leginkább a nagyvárosi régiókat jellemzi úgy a fejlett országokban, a fölemelkedő gazdaságokban, valamint a legkevésbé fejlett fejlődő országokban is.

A városfejlődés szakaszai jelentős mértékben befolyásolták Budapest agglomerációs övezetének kialakulását. Hatásai és az általa indukált folyamatok napjainkban is meghatározzák a térségben jellemző népmozgalmi folyamatokat.

## 2. Budapest városfejlődési folyamata

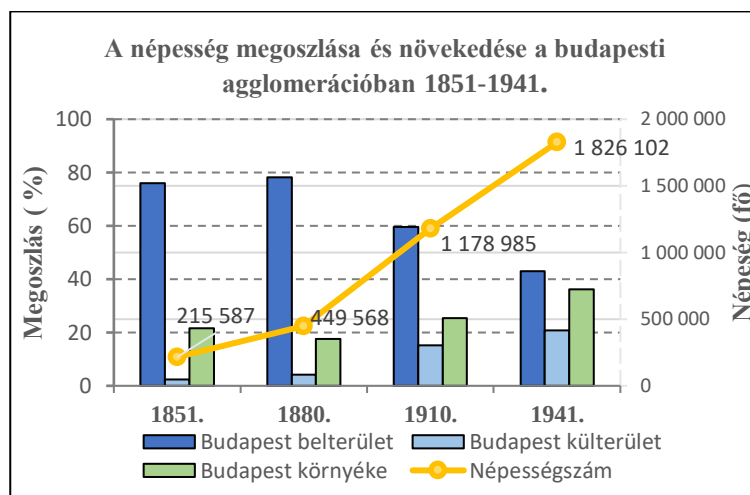
Budapest (akkor még Pest-Buda-Óbuda) urbanizációs folyamatának kezdete a XIX. sz. első felére tehető. A három közigazgatásilag különálló, de összeépülő, szoros szimbiózisban álló várost 1872-ben egyesítették, kialakítva fővárosunk központi területét. Budapest ipari fejlődéséből és a vidéki agrárium csökkenő erejéből adódó munkaerő vándorlás központjává vált (FARAGÓ, 2008.).



1. ábra Budapest lakossága 1869-1920. (Adatok forrása

[https://library.hungaricana.hu/hu/view/BFLV\\_VT\\_2000\\_budapest\\_tortenete,pp.142.](https://library.hungaricana.hu/hu/view/BFLV_VT_2000_budapest_tortenete,pp.142.))

A városi népességrobbanást a szuburbanizációs folyamat követte. A főváros népessége jelentős mértékben megnövekedett a belső migráció következtében, ezáltal a városkörnyéki települések népességének bővülésével, az iparterületek áthelyeződésével a fővároshoz kapcsolódó területek egyre nagyobb szerepet kaptak, megindult a szolgáltatások és a munkahelyek kiköltözése (BÁCSKAI et al., 2000.).

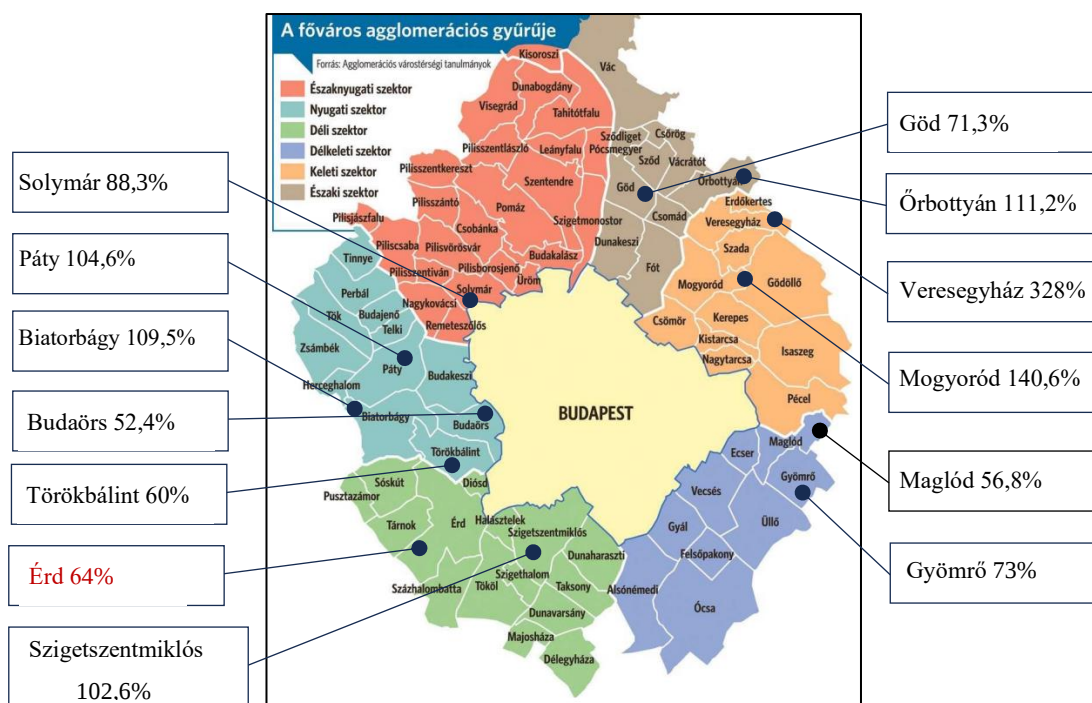


2. ábra Budapesti agglomeráció népessége 1851- 1945.  
(Adatok forrása: FARAGÓ,2008.), ábra: saját szerkesztés)

1950-ben 23, kisebb-nagyobb peremtelepülést csatoltak a fővároshoz, kialakítva a mai főváros közigazgatási határait. A szuburbanizációs folyamat a szocializmus évtizedeiben sem állt meg. A közlekedéshálózat (M7, M3, autópályák épülésével, kötöttpályás vasúthálózat) fejlődésével, a főváros adta munkalehetőség, a Budapest környéki települések olcsó telekáraival vonzották a vidékről felköltöző, jellemzően munkásréteget. A budapesti agglomeráció statisztikai célú lehatárolása először 1971-ben történt meg a főváros körüli 44 település kijelölésével. A lehatárolás alapja ekkor az ingázás mértéke, a közlekedési kapcsolatok és a rekreációs kapcsolatok szorossága volt (BATRT, 2011.).

A második szuburbanizációs hullám az 1990-es években erősödött fel, amikor az agglomerációs településekre javarészt a jómódú felső középosztálybeli vagy fiatal középosztálybeli réteg költözött. Tekintettel arra, hogy a kiköltözők munkahelye a nagyvárosban maradt, a népesség-kiáramlás megindulásának elengedhetetlen feltétele a városkörnyéki közlekedés megfelelő szintű kiépülése volt (GYÁNI,2000.). Ezzel párhuzamosan megindult a szolgáltatások és a munkahelyek kiköltözése is, megjelentek az agglomerációs településeken a bevásárlóközpontok, gyarapodtak az ipari, kereskedelmi, logisztikai létesítmények (pl. Budaörs, Törökbálint, Budakalász stb.). A

KSH 1997-ben módosította a korábbi hivatalos lehatárolást Budapest és 78 település közigazgatási területére, így jelentős mértékben tágult az agglomerációs gyűrű (BATRT, 2011.). Napjainkban a KSH adatai szerint a budapesti agglomerációhoz 81 település tartozik- ebből 34 város-, lélekszáma 2023. január 1-jén 2 577 384 fő volt, melyből Budapest 1 671 004 lakossal bír, az agglomerációban 906 380 fő lakik (INT-01). A budapesti település-szerkezet jelenleg is a szuburbanizációs fejlődési szakaszban tart, az agglomeráció dinamikus népességyarapodást él meg, évente egy egy közepes méretű város lakosságával gyarapodik (KOVÁCS, 2002.).



3. ábra Budapest agglomerációs gyűrűje és a népességnövekedés mértéke 1990-2022. között (Térkép forrása: nepszava.hu, Fekete Attila, 2017., adatok forrása TEIR 2023.)

A 2020-2023. közötti időszakot tekintve megállapítható (lásd 1. táblázat), hogy a déli szektor közel 250 ezer fős lakosságával a legnépesebb, s bár igen dinamikusan növekszik, átadta a vezető szerepet a keleti szektornak népességszám emelkedést tekintve. A keleti szektor települései (Gödöllő, Szob, Veresegyház stb.) igen népszerűek élhető méreteik, átgondolt településfejlesztési stratégiájuk jóvoltából. A nyugati szektor települései a legközkedveltebbek (Budakeszi, Páty, Telki stb.), de az ingatlanárak, de leginkább földrajzi adottságaik erősen gátat szabnak a betelepülők áradatának, ezért igen népszerűvé vált az északnyugati szektor településeggyüttese, amely a harmadik a népességyarapodást tekintve.

| Népesség                      | Települések száma | 2020.01.01.   | 2022.01.01.   | 2023.01.01.   | Változás<br>2020-2023. |
|-------------------------------|-------------------|---------------|---------------|---------------|------------------------|
| <b>Budapest</b>               |                   | 1750 216      | 1 706 851     | 1 682 000     | -68 216                |
| <b>Budapesti agglomeráció</b> |                   |               |               |               |                        |
| <b>Északi szektor</b>         | 10                | 139 811       | 141 823       | 142 717       | + 2906                 |
| <b>Keleti szektor</b>         | 11                | 140 740       | 145 220       | 147 848       | + 7108                 |
| <b>Délkeleti szektor</b>      | 9                 | 112 746       | 115 346       | 114 419       | + 1673                 |
| <b>Déli szektor</b>           | 15                | 238 199       | 245 131       | 243 997       | + 5798                 |
| <b>ÉRD</b>                    |                   | <b>70 063</b> | <b>71 641</b> | <b>72 800</b> | <b>+ 2737</b>          |
| <b>Nyugati szektor</b>        | 12                | 100 595       | 103 301       | 104 200       | + 3605                 |
| <b>Északnyugati szektor</b>   | 23                | 147 902       | 152 902       | 153 199       | + 5297                 |
| <b>Összesen agglomeráció</b>  |                   | 879 993       | 903 723       | 906 380       | +26 387                |

1. táblázat Budapest és az agglomerációs szektorok népmozgalmi mutatói (Adatok forrása KSH,2023.)

Megvizsgálva Budapest lakosságának csökkenő és az agglomerációs térség növekvő népességszámának adatait (lásd 1.sz táblázat) látható, hogy a kiköltözők jelentős része már nem az agglomerációban talál új otthonra, hanem más vidéki (esetleg külföldi) térségbe költözik. A Covid -járvány megteremtette a távmunka jelenségét hazánkban. A jó közlekedési feltételek, a főváros könnyű és gyors elérhetősége, a rurális térségekbe költöző vállalatok, a falusi turizmus népszerűsége , a kézműipari és egészséges mezőgazdasági termékek iránti megújuló kereslet indikálták az elmúlt években megjelenő dezurbanizációs jelenséget.

### 3. Konfliktusok, problémák az agglomerációs településeken

A sajtóban megjelent tényfeltáró, helyzetelemző cikkek vizsgálata során feltérképeztem azokat az általánosan jellemző problémákat, amelyekkel az agglomerációs települések és az itt élő lakosság a népességszám gyors növekedése kapcsán szembesül.

Ezeket öt fő témakör köré tudtam csoportosítani.

### 3.1 Beépüléssel kapcsolatos konfliktusok

A Budapestet övező agglomerációs gyűrű fejlődésének kezdete nagyjából száz évvel ezelőttre nyúlik vissza. Budapest, mint munkaerő felvevő bázis, már az 1800-as évek végétől mágnesként vonzotta a határokon belülről és kívülről érkező munkavállalókat. Letelepedésükhöz pedig a főváros csak korlátozottan kínált lehetőséget, ezért a vasúthálózat által érintett agglomerációs területek-így például Érd jelenlegi városközponti területei és Érdliget- gyors virágzásnak indultak.

Az agglomeráció növekedésének semmi sem tudott gátat szabni. A szocialista éra idején korlátozta a rendszer a fővárosba való költözést, így szabad teret kapott az agglomerációs épülés. A rendszerváltás utáni évek megváltozó tulajdonviszonyai feloldották a tulajdonlást korlátozó intézkedéseket, a felszabaduló lakáspiac korlátlanul kínálta a lehetőségeket a főváros környékére vágyó polgárosodó rétegnek, így ez az időszak is az agglomeráció növekedését indikálta (BARANYAI,2023.). Az újonnan alakult önkormányzatok a településekre beköltözést tudatosan ösztönző intézkedései (bel- és külterületek átminősítése, saját telekállomány kiárusítása, zöldmezős terjeszkedés) és a társadalmi változásokkal járó igényszint változás nagyban hozzájárult az agglomerációs települések pozitív vándorlási egyenlegéhez (GERGELY,2014.). Azonban a fellendülés nem folytonos, hiszen a 2008-as gazdasági recesszió és a Covid járványok okozta gazdasági visszaesés erősen befolyásolta a költözési kedvet, lehetőségeket. A Covid utáni időszak ismét nagyot lendített az agglomerációs kiköltözési hullámon, felélénkült a kertes házak iránti kereslet a hosszú bezártság és városi magány időszakát követően, az ingatlanárak szinte az égbe szöktek a kereslet növekedésének és a különböző, központilag támogatott lakásvásárlási lehetőségeknek köszönhetően. A budapesti agglomeráció ingatlanárai átlagosan 79 százalékkal növekedtek a 2009-2019. között (INT-02).

A megújuló intenzív keresleti nyomást a már korábban beépült települési foghíjak, lebontásra ítélt régi házak, a korábbi üdülő vagy mezőgazdasági jellegű területek már nem tudják biztosítani, ezért ezt új parcellázások, egyre sűrűbb beépítések, lakóparkok, társasházak építésével tudják csak kielégíteni a települések. Sok esetben e területek felparcellázása, beépítése gyorsabb ütemű volt, mint a közmű- és úthálózat növekedése.

A kilencvenes évek jellemző település- bővítési politikája volt a zártkertek bevonása a beépítésre szánt kategóriába, mert az akkori személyi jövedelemadó-részesedési

rendszer érdekeltté tette a települések önkormányzatait a lakosságszám növelésében. Sok település élt a közigazgatási határ módosításának lehetőségével, valamint mezőgazdasági és egyéb beépítésre nem szánt területek átminősítésével, így még több terület beépíthetősége vált lehetővé. A kétezres években azonban megszűnt a települések személyi jövedelemadóból származó bevétele, így a gyorsan gyarapodó lakosság beköltözésével járó terhek finanszírozása egyre nehezebbé vált az önkormányzatok számára. A korábban zártkertes besorolású területek közművesítése hiányzott vagy hiányos volt, a legtöbb esetben nem tudta követni a betelepülők igényeit. Jellemző tendencia volt még a mezőgazdasági területek felparcellázása, ezek a területek javarészt közművesítve kerületek eladásra.

Elérkezett az idő, hogy a korlátlan terjeszkedésnek határt szabjanak. 1997-ben az Országos Településrendezési és Építési Követelmények (OTÉK) bevezetése volt az első szabályozási lépcsőfok, ezt követte a 2005-ös agglomerációs törvény és annak a 2011-es szigorítása. 2018-ban elkészült a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (BATrT), ezzel megszületett az a szabályozórendszer, amely a korlátlan terjeszkedést megállította, de a korábban már lakóterületként kijelölt övezetek további beépítését a terv sem tudja befolyásolni.

Jellemző tendenciává vált a lakóparkok megjelenése. A befektetők által gyakran fillérekért megvásárolt frissen átminősített vagy befektetői nyomásra átminősített területek zárt, külön városrészként funkcionáló épületegyüttesek megjelenéséhez vezettek. Mivel jelentős kereslet mutatkozott az ilyen jellegű ingatlanokra, a beruházók a települések fejlesztésének ígéretével (úthálózat fejlesztés, ellátó intézmények építése stb.), nagy méretű ingatlanépítéseket hajtottak végre (pl. Törökbálint -Tükörhegy, INT-03), de az ígért fejlesztések legtöbbször elmaradtak, így a településekre még több teher hárult.

Az agglomerációs beépülés új, tömegesen megjelenő eleme a társasházak építése. Gyakorlatban a településeknél van az építések szabályozásának joga (Helyi Építési Szabályzat, Településképi Rendelet), de az ellenőrzési folyamat már nincs, így az épül meg, amit az építők megalkotnak, az építésfelügyeleti hatóság feladata csak arra terjed ki, hogy nyugtázza a terveket és megállapítja az építés tényét. 2020 óta még kevesebb az önkormányzati kontroll, hiszen jogi személyek is építhetnek épületet akár 1000 m<sup>2</sup> hasznos alapterülettel (BARANYAI, 2023.), ez pedig a társasház építések

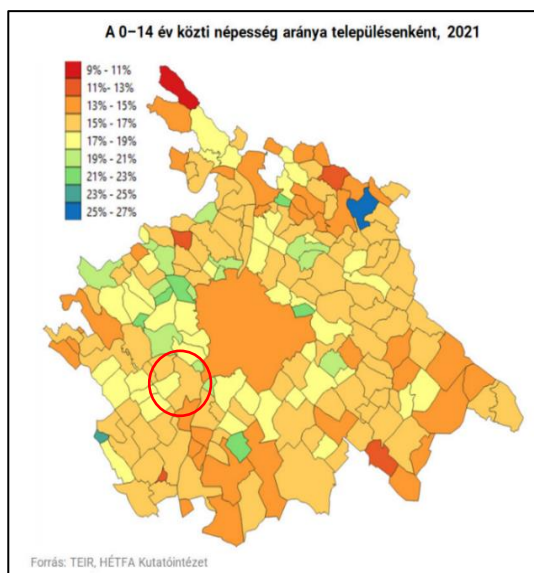
felvirágzásának kedvez. Gombamód kezdtek szaporodni az egy telekre épülő háztömbök, megsokszorozva a betelepülő lakosok számát, ami újabb szociális és infrastrukturális terhet ró az önkormányzatokra.

### 3.2 Népesedégnövekedés által generált konfliktusok

Azonban nem csak a zabolázatlan mértékű beépülés jelentős konfliktusforrás az agglomerációban, hanem a vele együtt járó, egyenértékű probléma a kimagasló mértékű népesedégnövekedés is. Az óvodai, iskolai férőhelyek megoldása, a szak- és háziorvosi ellátás biztosítása, a közművek terhelésének normalizálása minden esetben túlmutat az egyes települések mozgásterén.

A problémák sorában kiemelendő helyet foglal el a házi- és szakorvosi ellátórendszer túlterheltsége.

Az általánosan jellemző orvoshiány és a nagy létszámú klientúra számos konfliktust okoz az agglomerációban élők életében. Rendszeresen a szakorvosi rendelőintézetekben az igen hosszú várakozási idők, a háziorvosok jelentős számú pácienssel dolgoznak. Érden a 62 ezer felnőtt lakosra 21 háziorvos ügyel, ez közel 3500 lakos ellátását jelenti orvosonként (lásd 1.sz.melléklet).



4. ábra Budapesti agglomerációs térség 0-14 éves népességének aránya (Térkép forrása: portfólió.hu 2023.)

A megnövekedett lakosságszámra reagálva minden település saját lehetőségeihez mérten óvodát, bölcsődét épít, bővít, de mire felépül egy nevelési intézmény, gyakorlatilag máris kevés a férőhely az új beköltözők számának jelentős növekedése

miatt. Érden az elmúlt évben több, mint 800 fővel nőtt a lakosságszám (INT-04). Ha csak a beköltözők hatoda gyermek (lásd 4.ábra), ez akkor is közel 135 óvodai, iskolai férőhelyet jelent. Ez évente egy óvoda vagy ötévente egy új iskola építését igényelné. Ezzel szemben 2016. és 2021. között például Érden 327 férőhellyel, Szigetszentmiklóson 2016-2020. között 119 férőhellyel bővült az óvodai befogadó kapacitás (adatok forrása: TEIR, 2023.).

Tények a számok tükrében:

| 2021.Érd               | Ellátandók száma | Helyben ellátott | Helyben ellátatlan, ingázni kényszerülő |
|------------------------|------------------|------------------|-----------------------------------------|
| Óvoda                  | 3286 fő          | 2363 fő          | 923 fő                                  |
| Általános iskola       | 8384 fő          | 4459 fő          | 3925 fő                                 |
| 2020.Szigetszentmiklós |                  |                  |                                         |
| Óvoda                  | 1931 fő          | 1765 fő          | 166 fő                                  |
| Általános iskola       | 5321 fő          | 3424 fő          | 1897 fő                                 |

2. táblázat Óvodai, iskolai férőhelyek Érd, Szigetszentmiklós (Adatok forrása: TEIR 2023.)

További problémát jelent, hogy az iskolák teljes egészében állami fenntartásúak, bár több agglomerációs önkormányzat- részben saját forrásból- iskolát épít és bővít (pl.Érd, Maglód, Törökbálint), a működtetés, fenntartás kikerül a hatáskörükből.

### 3.3 Mobilitáshoz kapcsolódó konfliktusok

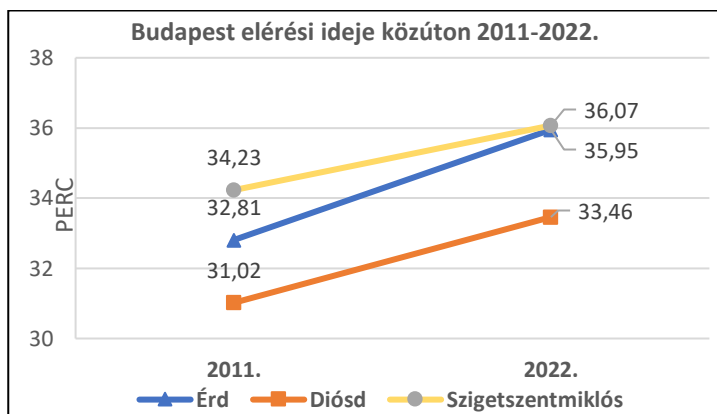
Budapesten és környezetében csaknem hárommillió ember él, ez a szám folyamatosan emelkedik. A jelenlegi statisztikák szerint minden évben egy egész kisvárosnyi ember költözik a fővárosi agglomerációba.

Budapesten és Pest megyében együtt 2011-2022. között 1 millióról 1,32 millióra nőtt a gépkocsialomány (INT-05). Az elővárosokban élők jelentős része nap mint nap ingázik, többségük autóval.

Az ingázók és ingázni kényszerülők számának emelkedése nagy terhet ró a közúthálózatra. Mivel nincsen a településeken a betelepülés mértékét elbíró intézményhálózat, (munkahelyeket a főváros kínál) a kellő mértékű intézményfejlesztés pedig (munkahelyek, óvoda, iskola) nehezen megoldható a településeken, marad az

ingázás, ami pedig a helyi és helyközi közúti kapacitás bővítését, valamint a közösségi közlekedés javítását, fejlesztését igényli.

A reggeli és a délutáni órákban Budapest útjai megtelnek, jellemzően minden harmadik autó az agglomerációból érkezik. Az autóval utazó ingázók naponta átlag harminchét percet töltenek dugóban (INT-06). Az agglomeráció déli szektora jó helyközi közúthálózati (M7, M6, M1-es autópályák, M0-ás autótú könnyű elérhetősége) és elővárosi vasút kapcsolattal rendelkezik. Az ingázók egyre nagyobb száma miatt a főváros elérési ideje egyre nő (lásd 5.ábra) az utakat használó gépjárműforgalom sűrűsödése miatt. Gyakoriak a dugók a fővárosba be- és kivezető utakon, gyakran leáll az autópályák forgalma a fővároshoz közeli szakaszokon, az M0-ás autótú pedig köztudottan nehezen járható a hatalmas, Budapestet elkerülő tehergépjármű forgalom és a gyakori balesetek miatt.



5. ábra Budapest elérési idejének változása (Adatok forrása, TEIR, 2023.)

Budapest úthálózatát is túlterheli az agglomerációból érkező autóáradat. A bevezető utak bővítési kapacitásai végesek, de a főváros belső úthálózata sem bírja el a jelentős forgalomművekedést. Budapesten belül tíz emberből hat veszi igénybe a közösségi közlekedést, az agglomerációból ingázók közül azonban csak három. Korlátozottak a parkolási lehetőségek a fővárosban, az agglomerációból érkezők szívesen tennék le gépjárműveiket a közlekedési csomópontok közelében kialakított P+R parkolóknak, de ezek száma és befogadóképessége messze elmarad az igényektől.

A rengeteg autó jelentősen hozzájárul a klímaváltozáshoz. A térség közlekedése évente négymillió tonna szén-dioxidot bocsát ki, ami óriási környezeti terhelést ró a térségre (INT-06).

Jelenleg a kötöttpályás vonalhálózat kiépítése kínálhat megoldást a főváros és térségének mobilitási problémáira.

Az elővárosi vasúthálózat nagy ingázó tömeg utaztatását végzi, a vonalhálózatok kiépítése, felújítása folyamatban van. Az agglomeráció déli szektorának egyik legfontosabb vonala a Székesfehérvár-Budapest közötti szakasz, amely felújításra került, 2013-ban adták át teljes egészében a forgalomnak. Járatai viszonylag sűrűn közlekednek, de az ingázók nagy tömege miatt a reggeli órákban Érden, Nagytétényben már alig lehet felférni a szerelvényekre, az innen munkába járók nagy része kénytelen a buszközlekedést választani. Gyakoriak a járatkésések, forgalmi fennakadások.

| Éves utasszám a MÁV elővárosi vonalain (millió fő) |                                           |       |       |       |       |       |       |       |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Vonal száma                                        | A vonal teljes viszonylata                | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  |
| 1a                                                 | Budapest-Déli - Tatabánya                 | 3,63  | 3,60  | 3,70  | 3,76  | 3,86  | 4,12  | 4,39  |
| 2                                                  | Budapest-Nyugati - Esztergom              | 0,90  | 0,73  | 1,60  | 3,23  | 3,51  | 4,09  | 4,93  |
| 30a                                                | Budapest-Déli - Székesfehérvár            | 5,25  | 6,20  | 6,80  | 7,21  | 7,94  | 9,15  | 9,43  |
| 40a                                                | Budapest-Déli - Pusztaszabolcs            | 3,94  | 3,61  | 3,58  | 3,66  | 3,51  | 2,18  | 2,21  |
| 70                                                 | Budapest-Nyugati - Göd - Vác - Szob       | 10,31 | 10,36 | 10,58 | 11,24 | 11,95 | 12,56 | 12,52 |
| 71                                                 | Budapest-Nyugati - Vác - Vác - Vác        | 2,61  | 2,43  | 2,41  | 2,73  | 2,94  | 3,14  | 3,16  |
| 80a                                                | Budapest-Keleti - Hatvan                  | 4,96  | 4,86  | 4,59  | 4,50  | 4,53  | 3,85  | 2,38  |
| 100a                                               | Budapest-Nyugati - Cegléd - Szolnok       | 10,73 | 10,86 | 10,83 | 10,95 | 11,25 | 11,22 | 11,08 |
| 120a                                               | Budapest-Keleti - Újszász - Szolnok       | 8,19  | 8,41  | 8,33  | 8,35  | 8,25  | 8,35  | 8,31  |
| 142                                                | Budapest-Nyugati - Lajosmizse - Kecskemét | 1,54  | 1,68  | 1,59  | 1,57  | 1,51  | 1,50  | 1,48  |
| 150a                                               | Budapest-Keleti - Kunszentmiklós-Tass     | 1,29  | 1,30  | 1,38  | 1,50  | 1,57  | 1,81  | 2,16  |
|                                                    | Összes vonalon                            | 53,34 | 54,03 | 55,39 | 58,70 | 60,82 | 61,97 | 62,05 |
| Utasszám növekedése az előző évhez képest (%)      |                                           |       | 1,30  | 2,51  | 5,97  | 3,62  | 1,89  | 0,12  |

6. ábra A vasúti utasszállítás adatainak változása a MÁV elővárosi vonalain 2013-2019. között  
(Adatok forrása. MÁV, 2023.)

A közösségi közlekedés másik kiemelt szereplője a távolsági autóbuszos közúti közlekedés, melyet a budapesti agglomerációban a Volánbusz Rt. bonyolít. Bár a buszjáratok a reggeli és délutáni órákban viszonylag sűrűn közlekednek, rendszerint tömöttek és a dugókat sem kerülik el.

## 4 Az infrastruktúra hiányosságai

### 4.1 Települési úthálózatot érintő konfliktusok

A települések beépülésének mértékét gyakran nem tudja követni az úthálózat minőségi paramétereinek fejlesztése. Gyakran szép új házak épülnek földutak, jobb esetben szórt burkolatú utak hálózatára. Érd különösen hírbe hozni földútjairól, a megyei jogú város utcáinak 55%-a földút (lásd 20.ábra).

### 4.2 Közműhálózatok hiányosságai

Általánosan jellemző probléma, hogy az agglomerációs települések nagy többségének közműhálózata nem önkormányzati fenntartású, fejlesztési és az erre szánható anyagi lehetőségeik igen korlátozottak, csakúgy, mint a települések saját

ágazatai, amelyek bővítése erősen forrásigényes, ezáltal meghaladja az önkormányzatok lehetőségeit.

Gyakran a problémák megoldására térségi társulások alakulnak. Érden például a szennyvíz-csatornahálózat- vízelvezetési hálózat fejlesztésére Önkormányzati Társulás jött létre 2008-ban eredetileg Érd, Tárnok és Diósd részvételével a közműhálózat fejlesztése, valamint a megnövekedett szennyvízmenyiség biztonságos elvezetése és kezelése érdekében. A 2010-es 2015. között jórészt uniós forrásból kiépült települési csatornahálózatok pedig már most túlterheltté váltak, a szolgáltatók gyakran szembesülnek azzal, hogy egy telken az egy fogyasztóra tervezett bekötések helyett 8-10 fogyasztó (társasház) igényeit kell kiszolgálniuk.

A vízfogyasztás megnövekedése is komoly terhet ró a vízhálózatra. 2022. nyarán a vízfogyasztás mérséklésére első fokozatú vízkorlátozás lépett életbe a Pilisi-medence huszonhárom településén, mert komoly gondot okozott a települések magasabban fekvő házainak alap vízellátása is a megnövekedett lakosságszám (pl. Nagykovácsi, a zsáktelepülés lakossága 1990-es évek vége óta megháromszorozódott), valamint a megnövekedett vízigeny miatt (INT-07).

#### **4.3 Zajterhelés**

Az agglomerációs településeknek egyszerre áldás és átok a területükön áthaladó autópályák léte. Egyrészt gyors és könnyű közlekedési lehetőséget biztosít, másrészt zavaró és környezetterhelő konfliktusforrást jelent a településeknek. Budaörs területén például évek óta 100 km/h sebességkorlátozás van érvényben, de Tárnok és Érd, Diósd, lakosai is szenvednek a forgalom zajától (INT-08).

A zajvédő falak kiépülése sem követi a települések terjeszkedését, Törökbálint lakosai évek óta küzdenek az M7-es autópálya zajfogó létesítményeinek kibővítéséért, mert a település határai már túlnőtték a meglévő védelmi zónát (INT-09).

### **5 Társadalmi konfliktusok**

Jellegzetes agglomerációs jelenség a településeken belül az őslakosok-beköltözők közötti együttélési nehézségek megjelenése. Az új népesség gyakran elkülönült telepeken, térben elválasztva él a településmagtól, az ott kialakult humán kapcsolatrendszerrel idegenül lesz része a város életének. Ezek az új városrészek jellemzően alvóvárosi funkciót töltenek be, az itt élő emberek kevésbé igénylik a településen meglévő közösségi kapcsolatrendszerhez való csatlakozást. Érd városa

például városi etikett megismerését kívánja az újonnan beköltözők számára előírni, hogy alkalmazkodni tudjanak a meglévő szokás és szabályrendszerhez, ne vezessen konfliktushelyzetekhez a beköltözők új környezetükbe való beilleszkedése.

Különösen ott élesek a problémák, ahol teljesen más értékrenddel rendelkező emberek kénytelenek megosztani településükön. Eklatáns példája ennek a törökbálinti Tükörhegy luxus lakónegyedében élő és az Ófalu sváb parasztházainak lakosai között feszülő társadalmi konfliktusok jelenléte (SIKOS,2015.).

Társadalmi konfliktus alapja a zártkertes övezetek belakása is. A zártkertes (kertes mezőgazdasági területek) besorolását, jellemzően hobbikertek- korábban gyümölcsösök, szőlők- kis alapterületű, gyakran közművek nélküli hétvégi házaiban megjelenik a lakófunkció, főleg a kevésbé tehetős, lakásukat elvesztő vagy vidékről felköltöző emberek költöznek be a kis házakba, kunyhókba. Gyakori, hogy szegregációs folyamat színterévé válik a terület. Többek között a tárnoki Öreg-hegy, a sósikúti Nagy-hegy és a biatorbágyi Szőlőhegy is ezt a jelenséget hordozza.

A budapesti agglomerációba tartozó településeknek egyre nehezebb az infrastrukturális fejlesztések, a lakosságszám jelentős emelkedéséből eredő többletköltségeket előteremteniük. Az agglomerációs települések vezetőinek nagy többsége elkötelezett abban, hogy további építési telkek kialakítására, a lakosságszám további nagy mértékű emelkedésére ne kerüljön sor.

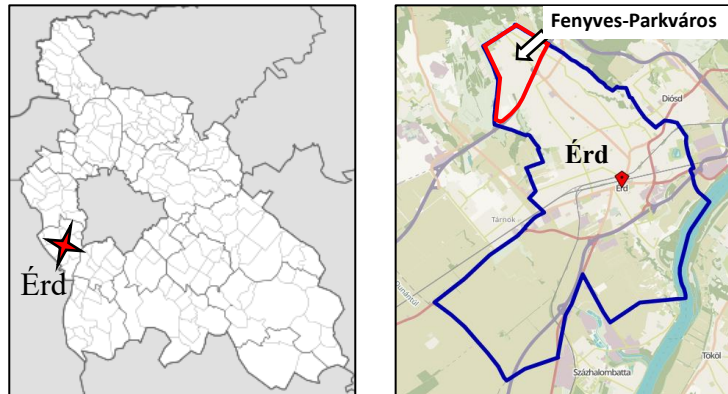


7. ábra Agglomerációs konfliktusok hálózati összefüggésrendszere a sajtóelemzés tükrében (saját szerkesztésű ábra)

## 6. Érd, Fenyves -Parkváros bemutatása

### 6.1 Érd elhelyezkedése

Érd Megyei Jogú Város a budapesti agglomeráció települése, Pest megyében, Budapesttől délnyugati irányban, a fővárostól 17 km távolságra fekszik. A település az Érdi járás székhelye, 1979. óta város, 2006. óta megyei jogú város. Érd Pest megye legnagyobb területű (63,3km<sup>2</sup>), és lakónépességű (72 687 fő) települése (INT-10).

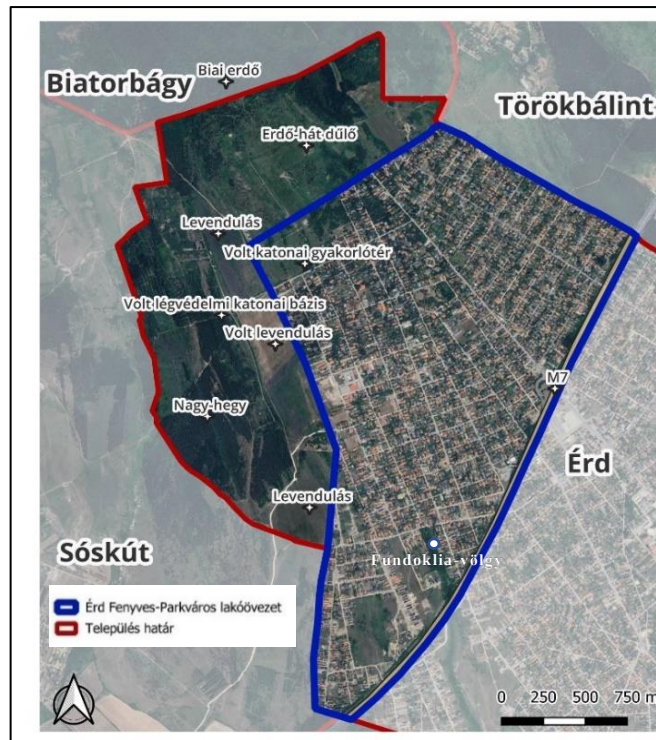


8. ábra Érd elhelyezkedése Pest vármegye és Érd területén (Térkép: wikipedia és Openstreetmap 2023.)

### 6.2 Érd, Fenyves Parkváros lehatárolása

Érd Fenyves-Parkváros Pest megyében, Érd megyei jogú város északi részén, a Tétényi fennsík kistáj (DÖVÉNYI 2010.) északnyugati régiójában, az Érdi fennsíkon helyezkedik el.

A vizsgált terület (lásd 9.ábra) 6,3 km<sup>2</sup> nagyságú, a Nagy-hegy észak, észak-nyugati platóján fekszik, magában foglalja a településrész belterületén kívül az Erdő-hát dűlő nyugati részét, a volt Légvédelmi Katonai Bázis és a volt katonai gyakorlótér egészét, valamint a Levendulást. Határa északon a Biai- erdő, keleten és nyugaton a település közigazgatási határa. Délről a településrészt az M7-es autópálya vonala zárja.



9. ábra Érd, Fenyves Parkváros lehatárolása (Térkép forrása: Ortofotó, 2020.)

### 6.3 Érd Fenyves-Parkváros tájvizsgálata

A terület természeti adottságait befolyásolja fennsík jellegű fekvése, mely enyhe lankával ereszkedik déli-délkeleti irányba, valamint miocén kori szarmata mészkő alapkőzete, mely erősen meghatározza természetes növénytakaróját. A jellemzően köves, rendzina talajon zárt vagy változó mértékben záródó száraz gyepek, helyenként nyíltabb sziklagyepek, lejtősztyepp-foltok, valamint galagonyás száraz cserjések és foltokban molyhos tölgyes ligetek találhatók (DÖVÉNYI 2010.), de a fekete fenyő is nagyobb állományban jelenik meg a terület nyugati és északi részén. A terület egy része 2004.óta Natura 2000-es védelem alatt áll (lásd 1.sz. tervlap). A terület számos rovar és madárfajnak ad otthont (INT-11), de kisémlősök (rágcsálók, mezei nyúl, róka) és nagyvadak (szavas, őz, vaddisznó) is lakói a tájnak.

A területnek saját állandó, vagy időszakos vízfolyása, vízborítása nincs.

Éghajlata mérsékelt meleg, száraz, átlagos évi középhőmérséklete 10 °C, éves átlagos lehullócsapadékmennyiség 550 mm (KUBASSEK,2000.), de a lehatárolt terület Budapesttől való távolsága miatt az átlagtól kissé hűvösebb és az uralkodó szélirány (É-ÉNY) miatt szárazabb.

Budapest közelsége és a jó közlekedési infrastruktúra miatt Érd -Parkváros különösen kedvelt célpontja a városból kiköltözni vágyó embereknek, ezért lakóinak száma az elmúlt 10 évben látványosan emelkedett (lásd 2.sz melléklet). Érd jellemzően ipari és mezőgazdasági funkciók nélküli agglomerációs alvóváros, lakosainak jelentős része magasan képzett (INT-12), ingázó (64,1 %, INT-13), a főváros térségében dolgozik. Fenyves-Parkváros településrészen becslésem szerint- a településrész saját statisztikai adatbázissal nem rendelkezik- 3500, túlnyomóan fiatal, kisgyermekes család él kis kertés családi házakban, társasházakban. A vizsgált területen számottevő kereskedelmi egység, szolgáltató intézmény nincs, Oktatási centrum (óvoda, iskola, uszoda, sportcsarnok) 2022. szeptemberében került átadásra a Búvár utcában. A vizsgált terület zöldfelületeit jelenleg Érd lakossága rekreációs célokra használja.

#### **6.4 Táj- és településtörténet**

A településrész fejlődési folyamatainak megismerése érdekében kiemelten fontos a táj- és településtörténeti előzmények áttekintése, melyet szakirodalmi kutatások, történeti térképek, valamint a rendelkezésre álló légifotók vizsgálata alapján végeztem.

A Nagy-hegy környéke az őskortól lakott, 50 ezer évvel ezelőtt a neandervölgyi ősember vadászterülete volt. A Fundoklia-völgyben feltárt vadásztelep, melyet a - Kárpát-medencében egyedülálló módon- a charentien kultúra embere 15 ezer éven keresztül látogatott, szerszám- és csontleleteiről világhírű. Az előkerült paleobotanikai és paleozoológiai leletek, valamint kőeszközök kora a radiokarbon vizsgálatok szerint 50 000 és 35 300 év közé esik (GÁBORI-CSÁNK,1991.).

Érd mai területén a honfoglalást követően több falu is kialakult: Érd, Székely, Deszka és Berki. Érd, Nagy-hegy tájrészlet a mai Parkváros alapját képező Berki településhez tartozhatott, melynek első okleveles említése 1244-ből származik (HORVÁTH,1993). A falu a Berki család tulajdona volt egészen 1323-ig, majd a területet Károly Róbert Szécsényi Tamás erdélyi vajdának adományozta A budai szandzsák 1559. évi összeírása alapján Berki falu Durmisnak, a budai vilajet adó-nyilvántartásokat vezető hivatalnok helyettesének ziámet-birtoka volt (KÁLDY-NAGY,1977.).

Berki a 15 éves háború során teljesen elnéptelenedett, a magyar lakosság helyére feltételezések szerint 1630 körül délszlávok” rácok” költöztek, de 1700 körül a terület ismét lakatlan volt, Berki-pusztá néven említik (ZÁBORSZKY,1985.).

1722-1828. között az Illésházy család birtokolta a területet, majd 1828-tól gróf Batthyány Fülöp, 1848-tól a Sina család, 1876-tól pedig a Wimpffen család tulajdonát képezte a vizsgált terület. 1879-ben létesült Ilka-major néven az első gazdasági telep a mai településrész-központ területén (PATKÓNÉ, 2004.). A történeti térképek (lásd 2 sz. tervlap) vizsgálata alapján feltételezhető, hogy a gyenge talajminőségű területeken állattartás -főként juh - zajlott, Ilka -majorban a kor mértékeihez mérten korszerű szarvasmarhatelep működött. 1911-ben a Károlyi grófok váltak Érd legnagyobb birtokosaivá, akik Fenyves-Parkváros településrész kialakulásának meghatározó egyéniségei voltak.

## 7. Fenyves -Parkváros településszerkezetének kialakulása

Fenyves -Parkváros településszerkeze sajátos jellemzőkkel bír, melyek alapját képezik több, a településrészen adódó agglomerációs konfliktusnak, ezért kiemelten fontosnak tartom a korabeli dokumentumok, sajtóforrások, szakirodalom vizsgálata alapján az ide vezető történeti tények feltárását.

### 7.1 A településrész parcellázása

Fenyves-Parkváros mai településszerkezetének, úthálózatának kialakulása az 1930-as évek elejére datálódik.

1911-ben Károlyi Imre gróf megvásárolta Érd északra fekvő, művelésre alkalmatlan legelőterületeit, 1930-tól megkezdte azok felparcellázását és a hétvégi telkeknek hirdetett 200-300 négyszögöles kis parcellák nagy mértékű kiárusítását (PATKÓNÉ, 2000.). Hirdetések jelentek meg az akkori újságokban, miszerint Érden létrehozzák a „Magyar Svájcot”: parkok, tavak, strandok, sípálya szerepeltek a tervekben.

A telkek eladására Érd szerte társaságok alakultak, amelyek a marketing és az értékesítési feladatokat végezték részesedés fejében. 1930. áprilisában gróf Károlyi Imre uradalmának északi részéből 2000 holdnyi földrészlet értékesítési jogát a Weekend Szövetkezet vásárolta meg. A telkek értékesítése a mai



3.kép Érd-Parkváros parcellázási prospektusának címlapja 1930-ból (Csuka Zoltán Városi Könyvtár archívumából)

Fenyves -Parkváros területén kezdődött el, az itt található kevésbé értékes, gyenge minőségű földterületek kerültek legkorábban eladásra. 1930-34 között közel 3000 telket értékesítettek 4,5 millió pengő értékben. A nagy haszon újabb és újabb, korábban más célra kijelölt területek felparcellázását eredményezte. Az első parcellázási térképen nagy kiterjedésű temetők (lásd 3. sz. melléklet), parkok, strandok és terek, sportpályák láthatók, melyek jelentős vonzerőt jelentettek a vásárlóknak. A Weekend II. térképen a 122 holdnyi volt rekreációs terület már felparcellázva jelenik meg (lásd 3.sz melléklet). Minden lehetséges területet, utakat, tereket, parkokat, teresedéseket, - még a korábbi kőbányát is- a haszon érdekében felparcelláztak és eladtak. A Szövetkezet a vállalt ígéreteivel szemben bevételeinek egy részét nem forgatta vissza a terület fejlesztésébe, így elmaradt az utak burkolása, a közművek (villany és vízvezeték hálózat) kiépítése.

A mai Fenyves-Parkváros területének értékesítése 1933. végére befejeződött, a településszerkezet ekkor alakult ki és azóta is változatlan formában áll fenn.

Az Érden zajló parcellázás hatására a település lakosságszáma jelentős mértékben megemelkedett (lásd 2.sz. melléklet), az ország számos pontjáról érkeztek bevándorlók (BERKOVICS,1971.), valamint a fővárosból is jelentős számú közép és munkásosztálybeli család választotta lakóhelyül a települést, mely Budapest közelsége miatt vonzó célponttá vált (KOVÁCS S.,1999.). Míg Érd központi területei, az Újfalú és a környező településrészek vasúti elérhetőség révén dinamikus gyarapodásnak indultak, addig Fenyves-Parkváros a tömegközlekedés és az infrastruktúra hiánya miatt inkább üdülőterület maradt.

## **7.2 Az úthálózat fejlődése**

Fenyves -Parkváros úthálózata a parcellázás hatásaként vált véglegessé, megfigyelhető az egyenes, szabályos vonalvezetés a katonás felosztottságú településszövetben (lásd 3.sz. melléklet). A településrész területén az utak burkolatlanok maradtak, a vízvezeték hálózat egészen az 1990-es évekig hiányzott, a villamosenergia hálózat is csak 1989-re épült ki. Mivel közösségi közlekedés nem volt, a telektulajdonosok számára csak a gyalogos vagy az autós közlekedés volt igénybe vehető a poros, gödrös gondozatlan földutakon.

Első jelentős változást a terület közlekedésében az M7-es autópálya megépítése jelentette. Az M1-M7 közös budapesti szakaszát 1964-ben helyezték üzembe. 1966-ban a bal pályát megépítették Martonvásárig, majd 1971-ben folytatták a bal pályát a

Martonvásár és Zamárdi közötti szakaszon. 1972-75-ben a jobb pálya is elkészült Törökbálint és Székesfehérvár, majd Balatonaliga között.

Az M7-es autópálya Budapestről gyorsan megközelíthetővé tette a térséget. A területen ebben az időszakban nem volt tömegközlekedés, de a helyi közlekedési csomópontnak számító Bem térre érkező távolsági buszoknak köszönhetően fellendült a terület látogatottsága.

A második fordulópontot a városrész életében az jelentette, hogy 1970-es évek elején a fennsíkon légvédelmi bázis és katonai gyakorlótér létesült. A jelentős katonai gépjárműforgalmat lebonyolító utak honvédségi közbenjárásra és segédlettel nagyon jó minőségű aszfaltburkolatot kaptak (Iparos utca és K-NY irányú folytatása az Ötvös utca, valamint az Esztergályos utca), de járda és vízelvezetést biztosító elemek nem épültek hozzá. Majdnem negyven éven keresztül a területnek csak ez a három, szilárd burkolattal ellátott utcája volt.

A közösségi közlekedés fejlesztése kapcsán a 2000-es évek elején aszfalt burkolatot kapott a Szövő utca, így körjáratát alakult a korábban csak az Iparos utcán (elvétve) közlekedő buszjárat, valamint a Sós-kúti utca egy rövidebb szakasza.

A gáz és a csatornahálózat fejlesztése kapcsán kezdődött meg a településrész úthálózatának szilárd burkolattal történő ellátása.

### **7.3 A településszerkezet változása -üdülőtelepből kertváros**

Az 1930-as évek telekkiosztásától kezdődően megvizsgáltam a történeti térképeken, légifotókon a településszerkezet, valamint a beépülés mértékének változását.

Az első, a beépülés mértékét mutató 1941.évi Katonai Felmérés térképén (lásd 2.tervlap) csak az utcák által határolt háztömbök jelennek meg szórványos épületjelzésekkel, amelyek nem arányosak a térkép méreteivel, így a beépítés mértéke csak becsülhető. Az azonban megállapítható, hogy a vizsgált terület keleti részén utcátömbönmét két-három épület, a nyugati területeken pedig egy, esetleg két építmény található. Korabeli beszámolók (URBÁN,1970). alapján főként nyaralók álltak itt, a vízhiány, a megközelítési nehézségek miatt az állandó lakosok száma igen kevés volt.

Az 1979-ben készült légifotók és az 1987-89-ben készült topográfiai térkép vizsgálata alapján megállapítható, hogy Fenyves-Parkváros a 20.sz. folyamán fokozatosan beépült ( lásd 3.sz. terlvap), döntően hétvégi házas jelleggel, ahol egyéni kertgazdálkodás folyt. Lakófunkciójú épület azonban nagyon kevés volt, például 1986-

ban az Esztergályos utca vonalán túl, a vizsgált terület északnyugati részének összesen hat állandó lakosa volt, ebből 4 fő a katonai lőtér gondnoki feladatai miatt élt a területen.( Orosz József helyi lakos szóbeli közlése alapján).

A településrészt úgy tervezték, hogy önálló településként is funkcionálhasson, nem épült ki szerves útkapcsolati rendszere Érd többi részével. Teljes elszeparálódását a település egészétől az M7-es autópálya megépítése jelentette, amely konkrét és végleges határvonalat húzott Érd és Fenyves-Parkváros közé.

Az 1990-es évektől kezdődően a fővárosból nagy számban kiköltözők családi házas beépítései alakítják a vizsgált terület lakóövezetét. Azonban a terület igen nagy mértékű beépülésével nem tud /tudott lépést tartani a közmű-, és úthálózat teherbírása, ez folyamatos problémát jelent napjainkban is.

1993-ban történt meg a vizsgált terület üdülőterületi besorolásának átminősítése kertvárosias lakóterület kategóriába (INT-14).

## **8. Fenyves-Parkváros agglomerációs konfliktusok**

Kérdőíves módszerrel vizsgáltam Fenyves-Parkvárosban élők életminőségét befolyásoló agglomerációs jellemzőket. Az erre vonatkozó kérdésben a válaszadók több választ is bejelölhettek a felsorolt problémaforrások közül, melyeket az agglomerációs növekedés általánosan jellemző és a területre jellemző specifikus sajátosságai közül jelöltem meg (lásd kérdőív 13.és 14. kérdése).

A kérdőívet kitöltők 68,7%-a az utak burkolatlanságát és 63,9%- a járdák hiányát (az esővíz elvezetésének hiányát 42,2%, víz, áram, csatornaszolgáltatás nehézségeit 19,3 %, parkolási gondokat 18,1 %) jelölte meg az itt élést megnehezítő legnagyobb problémaforrásnak a megjelölhető válaszlehetőségek közül (lásd kérdőív). Ezek alapján megállapítható, hogy az infrastrukturális elemek hiánya, minősége, valamint a nagy mértékű beépülés (válaszadók 57,8 %-a) teremti a legnagyobb konfliktushelyzetet a településrészen. Az úthálózat minősége és a munkalehetőségek hiánya (ingázás) indikálja a felmerülő közlekedési problémákat (válaszadók 57,8%-a), valamint a tömegközlekedés megoldatlansága (51,8%) is jelentős gondot okoz Fenyves-Parkváros lakosainak. Az óvodai, iskolai férőhelyek hiánya annak ellenére is élő problémaforrás (válaszadók 38,6 %-a), hogy a területen 2022-ben 5 csoportos óvoda és 750 férőhelyes iskola került átadásra. Bár Fenyves-Parkváros tipikus alvóvárosi funkciót lát el, válaszadók 38,6%-a a közösségi terek hiányát is megjelölte a városrész

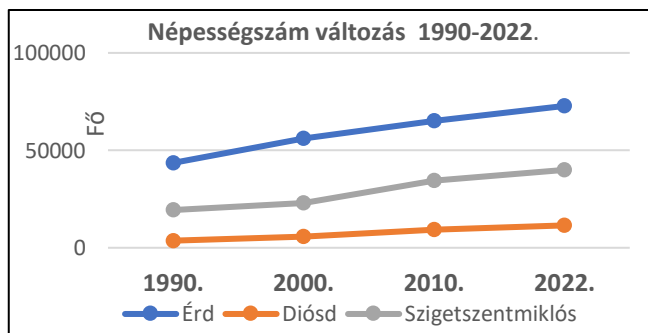
hiányosságaként. Sajátos, de tipikus problémája a településperemi helyzetnek az illegális hulladéklerakás (válaszadók 51,8 %), de ennek vizsgálata nem képezi szakdolgozatom tárgyát.

### 8.1 Beépülés tendenciája Fenyves-Parkváros területén

A terület vizsgálata alapján kijelenthető, hogy a konfliktusok jelentős részben a terület beépítése, közterületek és a közlekedés témaköre körül koncentrálódnak, ez indikálta a településrész beépítési mutatóinak számszerűsítésére vonatkozó vizsgálatomat. Légifotókat, térképeket alapul véve, térinformatikai módszerek alkalmazásával elemeztem adott időszakokban a beépülés mértékét, a beépített területek nagyságát összevetettem az összterület méretével, ezek alapján állapítottam meg az adott időszakra jellemző mutatókat.

Fenyves-Parkváros területe az 1930-as évek óta funkcionál településként, korábban erdők, gyepterületek borították felszínét (lásd 2. tervlap). A parcellázás alatt mesterségesen kialakított településszerkezet napjainkig nem változott. Az 1940 és 1970 közötti évtizedekben a terület lassan hétvégi házakkal épült be, a kiskertes művelési ág vált jellemzővé. Az M7-es autópálya megépítése és az 1970-es évektől kezdődő katonai jelenlét (betonozott út, villanyvezeték hálózat kiépítésével) fellendítette a fejlesztéssel érintett területek beépülését, az 1990-es évekre a hétvégi házak száma jelentősen megnőtt.

A rendszerváltás utáni időszak jelentős változást hozott a terület beépülési mutatóiban. A közműhálózatok közül az addig jelentős hiányt okozó víz és áramszolgáltatás kiépült a településrész nagy részén. Míg az agglomeráció déli szektorának településeiben csak a 2000-es évektől indult a népességszám látványos emelkedése (lásd 10. ábra), addig Érd, kiemelten Parkváros a fent említett okok miatt már az 1990-es években megkezdte lakosságszámának intenzív növelését.



10. ábra Népességszám változása a budapesti agglomeráció déli szektorában, Érd, Szigetszentmiklós, Diósd viszonylatában 1990-2022. (Adatok forrása: KSH, 2023.)

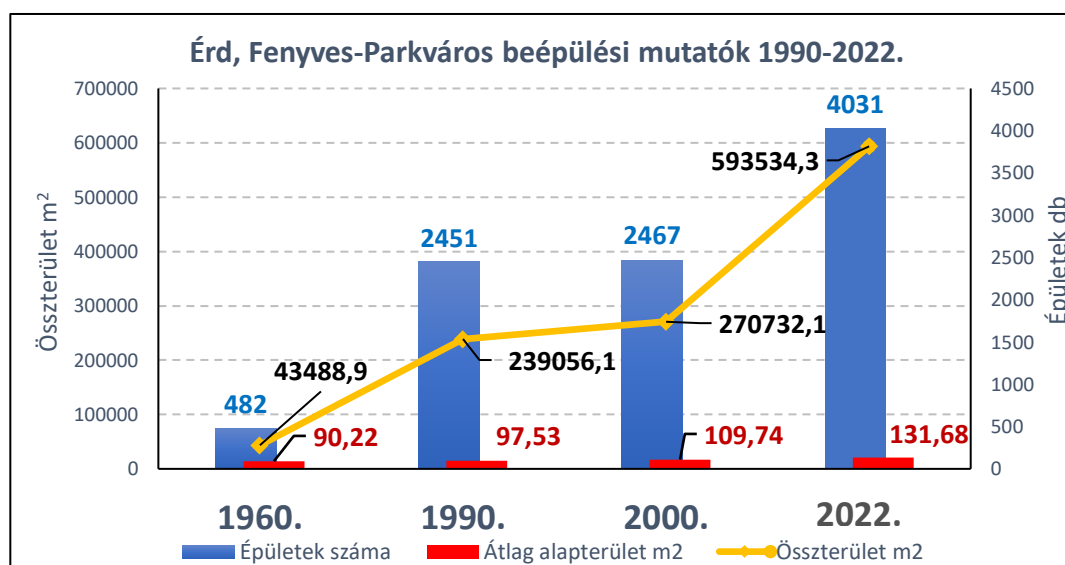
## 8.2 Beépülés mértékének mennyiségi változása 1930-2023.

Az 1960-as évek beépítettségi mutatóit alapul véve a beépülés számszerű mértéke a következőképpen alakult Fenyves-Parkvárosban.

1960-ban 482 épület volt a területen, az épületek összterülete melléképületekkel együtt 43 488,9 m<sup>2</sup> tett ki (lásd 3. tervlap és 11. ábra). Az 1990-es beépítettségi térkép adatai szerint az épületek száma az ötszörösére emelkedett, az épületek összterülete 4,5 szerez emelkedést mutat, az épületek átlag alapterülete ezzel szemben csak 10 %-al nőtt. Az építmények mennyiségi mutatóinak emelkedése az adott időszak hétvégi házas beépüléseinek jellemzőit mutatja, hiszen az alapterületek alig valamivel emelkedtek, a kis alapterületű nyaralók virágzásának időszaka erre az időintervallumra tehető.

Az 1990-es 2000. közötti időszak a terület építményállományának minőségi változását hozta. Az épületszám minimális 3%-os bővülése mellett a házak alapterülete közel 14%-os emelkedést mutat, a kis nyaralók helyén megkezdődött a nagyobb alapterületű lakóházak építése, a településrész képét a már meglévő hétvégi- és új lakóházas beépítések vegyesen alkották.

2022-re a beépülés mértéke közel 14 szerezére (!) emelkedett az 1960-as alapállapothoz viszonyítva, az épületek száma megnyolcszorozódott, a 2000. évi adatokhoz képest is közel 62%-al több ház található a területen. A házak alapterülete 40%-al növekedett meg, az üres, beépítetlen vagy még kis hétvégi házas telkek majdnem teljesen elfogytak.



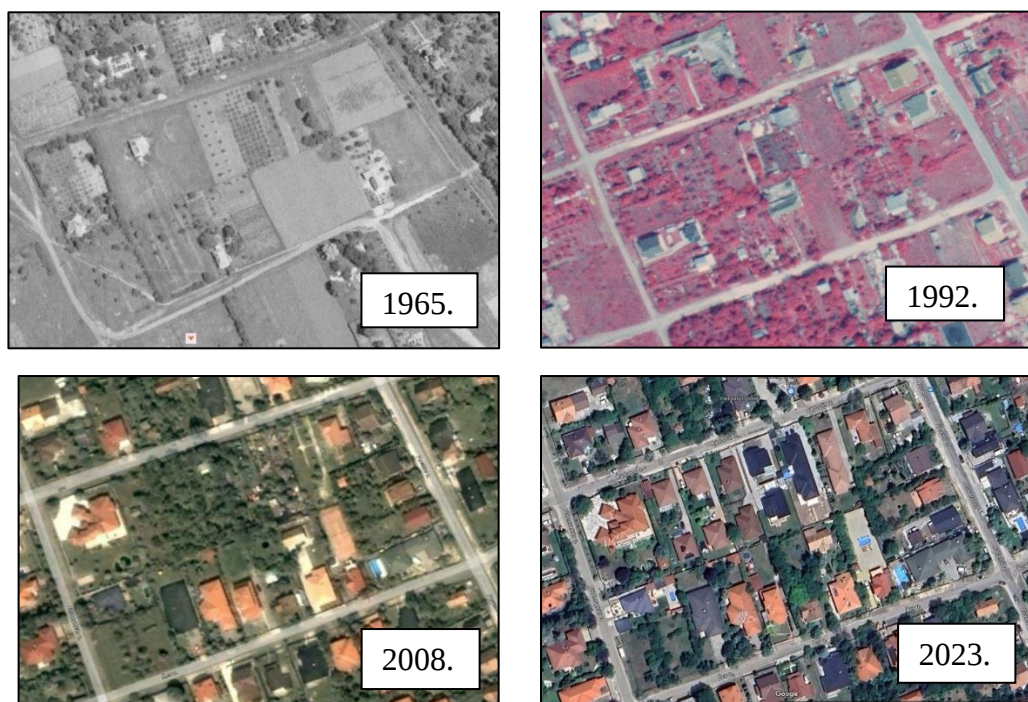
11. ábra Érd, Fenyves-Parkváros beépülési mutatók 1990-2022. (Saját szerkesztésű ábra)

### 8.3 Beépülés területi jellemzői

Az ezredforduló előtt a településrész beépülése a keleti részén, valamint az autópályához közelebb eső területein, illetve a 3 szilárd burkolatú út mellett volt dinamikus, majd innen terjedve elérte az addig kevésbé megközelíthető területeket is. A 2000-es évek beépülési hulláma már nem volt tekintettel az úthálózat hiányosságaira, a talajviszonyokra (korábban csak ott virágzott a kertművelés, ahol a talaj termékeny volt), így gyakorlatilag a település telkein sorra lakóházak épültek. Az ingatlanárak az agglomerációs települések áraihoz képest optimálisak voltak, nagy kínálat jellemezte Érdet, mert a kertjeiket művelni már nem tudó/akáró hétvégi ház tulajdonosok tömegével árusították ki telkeiket a területen.

Napjainkra elfogytak a beépíthető telkek Fenyves-Parkváros területén, szemfüles befektetők felvásárolták a még beépítetlen ingatlanokat, napjainkban jellemzően társasházak épülnek minden talpalattnyi területen.

A lakóházak sokasodásával a településrész kiemelt értékének számító zöldfelületi arány jelentős mértékben csökken. A házak nagy alapterületűek, kertjeik kevés gondozást igénylő, kis alapterületű pihenő vagy díszkertek, jellemzően nagy burkolt felületekkel, kerti építményekkel, medencékkel( lásd 12.ábra).



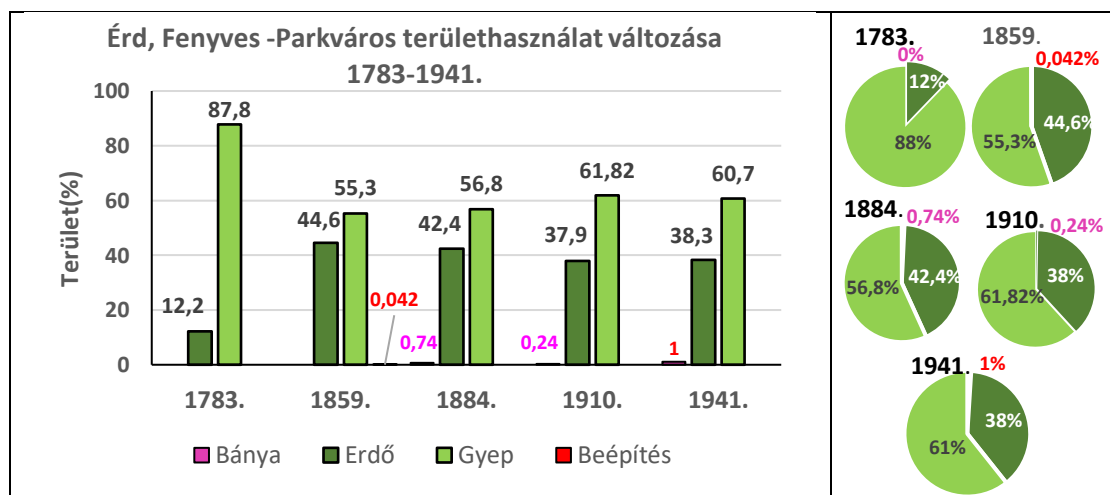
12. ábra Beépítés-zöldfelület arány változása a Bádógos-Ács utca egyik telektömbjén 1965-2023. (Térkép: fentről.hu, 1965, 1992., Google Earth Pro, 2008.,2023.)

## 8.4 Beépülés hatása – a zöldfelületi arány változása

Sajtóelemzések alapján az agglomerációs konfliktusok egyik kiváltó oka a nagymértékű beépülés, amelynek velejárója a települések zöldfelületi arányának drasztikus csökkenése. Célom a településrész zöldfelületi mutatóinak változását bemutatni a történeti és a jelenkori felszínborítottság vizsgálatával.

Fenyves -Parkváros területe az őskor óta lakatlan volt, a történeti térképek tanulsága szerint nyugati, meszes, keskeny talajrétegű terméketlen területeit legelőként hasznosították, keleti, lösszel borított részén lomblevelű erdők zöldelltek. Területhasználatáról az Első Katonai Felmérés (1783., lásd 2. tervlap) alapján lehet pontos képet alkotni, amely alapján kijelenthető, hogy a terület jelentős részét (87,8%) gyeppel, 12,2 %-át erdő borította. Építmény nem volt a területen.

A Második Katonai Felmérés térképe (1859., lásd 2.tervlap) a gyepterületek csökkenésével párhuzamosan az erdőterületek jelentős mértékű növekedését mutatja, területhasználatként megjelenik a bányaművelés, a terület szarmata kori mészkövet szívesen használták a környékbeli települések építőanyagként. A bányaterület jelentős mértékű növekedése jellemzi az 1884-es Habsburg Kataszteri térképen megjelenő területhasználati változásokat, de csaknem megduplázódott az erdőterületek nagysága is. Az 1910-es ún. foktérképen a bányászati tevékenység visszaszorulása és az erdők által elfoglalt területek kis mértékű csökkenése tapasztalható. Az 1930-as években megkezdődött a terület beépülése, de mértékét az 1941-es Katonai Felmérés térképe alapján nem lehetett vizsgálni, a térképen jelölt épületek, telekméretek nem méretarányosak. Az erdőborítottság mértéke csökkent, a telektulajdonosok a telkeik megművelését a fák kivágásával kezdték (lásd 13.ábra).



13. ábra Érd Fenyves- Parkváros felszínborításának változása 1783-1941.

A terület vizsgálata során a légifelvételek és az 1967/68 topográfiai térkép alapján megállapítható, hogy a településrész keleti, valamint a jelenlegi Iparos utca menti területe hétvégi házakkal épült be, a kiskertes és gyümölcsös művelési ágak jellemzik a területet, az erdőborítottság jelentősen csökkent, csak kisebb foltokban maradt meg a korábbi erdőtakaró.

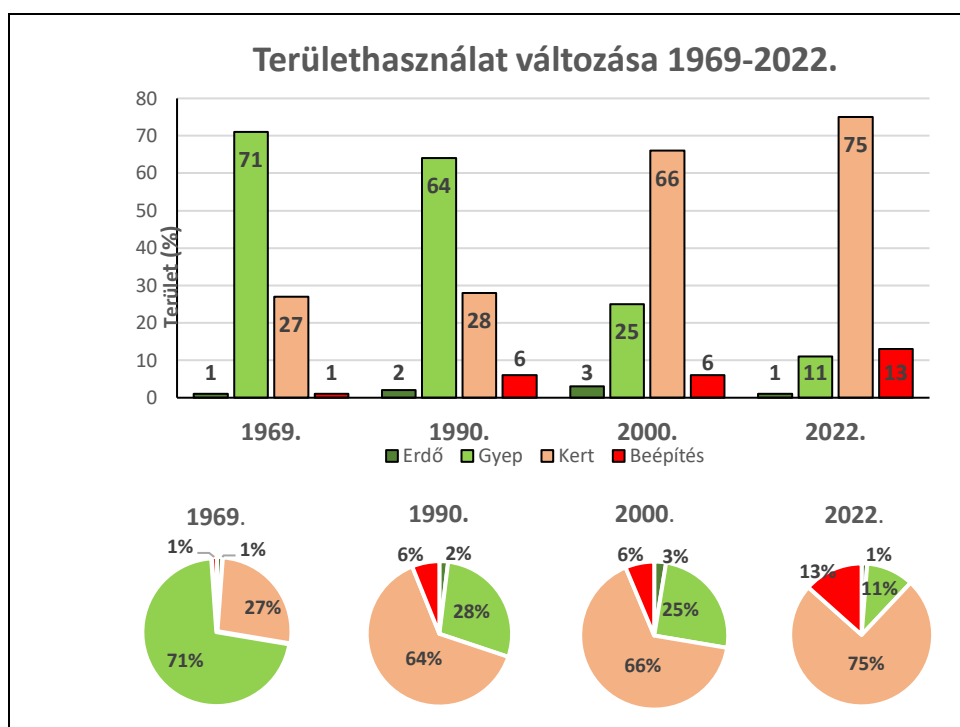
A településrész északi, nyugati, meszes, sekélyebb termőrétegű, korábban gyepterületként hasznosított területein még gyér a beépülés, kertes művelés nyomai is csak helyenként látszanak. A korábban bányaként használt terület kopár felszíne becserjésedett. A település közigazgatási szélének nyugati és északi határán nagy kiterjedésű művelésbe vont -levendulás- terület figyelhető meg. A beépítettség kisebb alapterületű nyaralókat és kevés számú, de nagyobb alapterületű lakóházakat mutat (lásd 2.tervlap).

Az 1990-es légifotók tanúsága szerint az Iparos utcától kelet felé eső terület szinte minden telkén megjelentek a kis alapterületű hétvégi házak. A honvédség által épített utak (Iparos, Ötvös utca és Esztergályos utca), valamint a Földmunkás utca vonzáskörzetében is kis nyaralók épültek, művelt kertek létesültek. Az autópálya lehajtó környéke is betelepült, helyenként az épületek nagyobb alapterülettel és melléképületekkel rendelkeznek, ezeken valószínűsíthető az állandó lakófunkció. Az erdővel borított területek már csak néhány apró foltot jelentenek a területhasználatban, a településrész nevét adó túlevelű állomány már uralja az erdőképet. A volt bánya területén is megjelentek az első épületek.

A Földmunkás utcától nyugatra fekvő korábbi természetközeli gyepterületek mennyisége csökkent, a területen kis méretű kertes házak, apró melléképületek és egyes utcákban csoportosan, egymás mellé épített házcsoportok, művelt kiskertek láthatók. A levendulás területe jelentős mértékben megnőtt, a terület adottságai kedvezőek a növény termesztésének.

A 2000-ben készült légifotók a terület átstrukturálódását mutatják. A korábban beépített területek kis alapterületű hétvégi házait felváltják a nagyobb méretű, újonnan épült házak, kétgenerációs lakóépületek, a kiskertek, gyümölcsösök helyét vagy cserjésedő gyepterületek vagy a nagyobb házakat kísérő kisméretű kertek foglalják el. Az Iparos úttól keletre fekvő, illetve az autópálya melletti területek nagymértékű beépülést mutatnak. A volt bányaterületen lakóházak épültek, bár csak szórványos a megjelenésük. A túlevelű erdőfoltok a településrész északi területén egyre jelentősebb

állományt alkotnak, a lakók az építkezések során vagy megkímélték a nagy fákat, vagy ezek a területek már korábban beépültek, így a faállomány már háborítatlanul növekedhetett tovább. A levendulás területe számottevően csökkent, a honvédségi tevékenység nagyrészt elfoglalta a beültetett területeket.



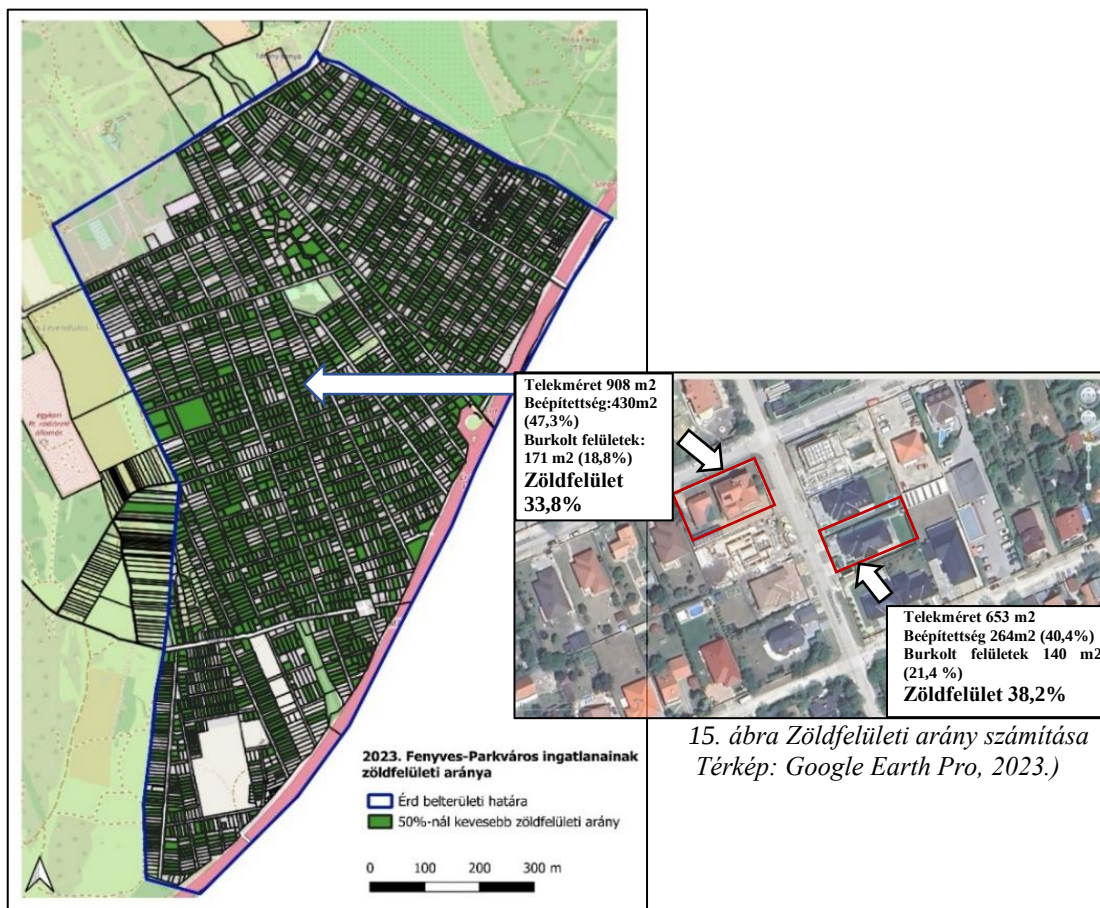
14. ábra Érd Fenyves- Parkváros felszínborításának változása 1969-2022.

A 2022-es műholdfelvételek és térképek Fenyves-Parkváros gyakorlatilag teljes beépülését jelenítik meg. A városrész déli területei, a Fölmunkás utcai foghíjas területek szinte zártan beépültek, jellemzően nagy területű házakkal, társasházakkal. A felépült házak kertjei pihenőkertek, nagy területű leburkolt felületek, medencék, autóbeállók, kerti építmények, javarészt kisebb gyepfelületek jellemzik. Sok az építkezési terület is. A Búvár utcától északra és az Iparos utcától nyugatra fekvő településrész a más jellegű beépítéseknek köszönhetően szellősebb maradt, fa és növényállománya erőteljes zöldfelületi karaktert ad a területnek. A volt kőbánya területe zárt lakópark lett, bár egyedi, viszonylag szellősen elhelyezett, nagy alapterületű házak alkotják. Még beépítetlen az autópálya mellett a Vihorlát és a Detrekői utcák környéke-ezek önkormányzati tulajdonú területek-, illetve a volt katonai gyakorlótér. Az Iparos utcától keletre fekvő területeken már csak azok a telkek beépítetlenek, amelyek erősen meredek. A volt honvédségi területeken eluralkodtak a tűlevelű- és cserjefoltok, a szukcessziós folyamat erőteljes hatása.

Érd Város Helyi Építési Szabályzata (HÉSZ) Fenyves -Parkváros területét kertvárosias lakóterületnek minősíti (INT-15), Lke-1 -es és Lke-3-as kategóriába sorolja, ami 25 illetve 20 %-os maximális beépítési és 50%-os zöldfelületi arányt ír elő.

Érd város Térinformatikai rendszerének adatait, valamint a 2023. térképi adatokat felhasználva megvizsgáltam a területen található ingatlanok beépítettségi és zöldfelületi arányát (lásd 16-17. ábra).

2023-ban a területen található 3217 ingatlanból 284 (8,82%) beépítetlen vagy nem lakófunkciójú épülettel ellátott, a fennmaradó 2933 ingatlanból 1934 telek (65%) nagyobb beépítettséggel és kisebb zöldfelületi aránnyal rendelkezik a HÉSZ-ben előírtnál. Beépítettségénél az épület alapterületét és az előírt szintterületi mutatót, a zöldfelületi aránynál a burkolt felületek, medencék, gépkocsibeállók, kerti építmények és egyéb mesterségesen létesített felületek alapterületét vizsgáltam (lásd 15. ábra), valamint figyelembe vettem a HÉSZ (9.§) zöldfelületek kialakítására előírt rendelkezéseit.



16. ábra Fenyves-Parkváros ingatlanainak zöldfelületi aránya 2023.  
(Saját szerkesztés, alaptérkép: Érd térinformatikai rendszer, 2023.)

## 8.5 Beépülés- társasházak térhódítása

A betelepülés mértékének fokozódása a beépíthető telkek fogyatkozásával is folyamatosan növekszik, a vizsgált településrészen is megjelent a társasházak számának jelentős mértékű gyarapodása.

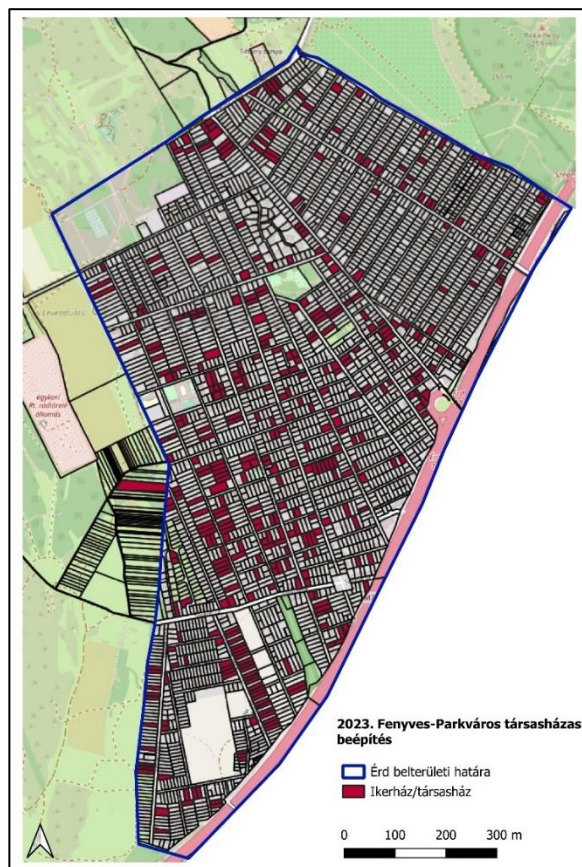
Többlakásos épületek már az 1990-es években megjelentek a területen, általában két generáció számára lettek kialakítva. Jellemzőjük, hogy nagy alapterületen két szintbeépítéssel két lakóegységet hordoznak.

A beépíthető telkek fogyatkozásával és az építési szabályozási rendszer fellazulásával, az önkormányzatok engedélyezési jogkörének megszüntetésével egyidejűleg robbanásszerűen megindult a társasházak építésének folyamata. A befektetők, építési vállalkozók visszaélnek azzal a helyzettel, hogy önkormányzat nem tudja meghatározni az építési paramétereket, így elviselhetetlen mértékűvé váltak ezek az építkezések. A közműszolgáltatók gyakran szembesülnek azzal a ténnyel, hogy egy ingatlanon nyolc-tíz bekötési helyet kell megoldaniuk, így az egy fogyasztóra tervezett kapacitás a sokszorosára bővül.

A jelenségről megkérdeztem az itt élők véleményét is. A válaszadók 85,5 % vélekedik úgy, hogy a nagy mértékű ingatlan beépítések, társasházak megjelenése negatívan befolyásolja az itt élők életminőségét, és 13,3 % gondolja úgy, hogy nem befolyásolja a jelenség életüket (lásd kérdőív 11.kérdés).

Terepbejárások, a város térinformatikai rendszerének adatai, valamint a Google Earth műholdfelvételei alapján megvizsgáltam Fenyves-Parkváros társasházi, illetve többlakásos épületeinek mennyiségét (lásd 1.tervlap és 18.ábra).

A településrészen 2933 lakóépület található, melyből 439, elenyésző hányadában kétgenerációs épület, jellemzően két vagy többlakásos társasház. Ez az épületek közel 15 %-a. Megvizsgálva ezek térbeli eloszlását, megfigyelhető, hogy az Iparos utca mentén, valamint a 2000-es években beépülő keleti és északi településrészen kevés számú, leginkább kétgenerációs lakóépület épült, addig a városrész nyugati részén, a korábban beépítetlen területeken gombamód szaporodnak a többlakásos társasházak. Jellemző tendencia, hogy gyakorlatilag a még beépítetlen teleken az ún. ”foghíjakon” is ez az építési forma uralkodik.



17. ábra Társasházak megjelenési területei 2023.  
(Saját szerkesztésű ábra, térkép: Érd térinformatikai rendszer, 2023.)

2023. június 28-án Érd város vezetése teljes építési tilalmat rendelt el a korlátlan mértékű beépítések megfékezésére, amelyet 2023. július 28 -án módosított azután, hogy a Kormány a 302/ 2023. számú kormányrendelete csak a preferált településekre korlátozta a CSOK igénybevehetőségét. A jelenlegi változtatási tilalom csak a többlakásos házak építésére vonatkozik egészen addig, amíg a város új Helyi Építési Szabályzata életbe nem lép. Így kívánja biztosítani a város vezetése azt, hogy lakosai még 2024. január 1-ig élhessenek az állami támogatás lehetőségével (INT-16).

## 9. Az infrastruktúra hiányosságai

### 9.1 A településrész szerkezeti jellemzőiből adódó agglomerációs problémái

Az agglomerációs települések kiemelt konfliktusforrásai a mobilitási témakörhöz kapcsolódnak. Ezen belül megvizsgáltam és elemeztem Érd és Fenyves-Parkváros útkapcsolati rendszerét, Fenyves-Parkváros közútjainak minőségét, településen kívüli közúthálózati kapcsolatrendszerét.

### **9.1.1 Érd város közúthálózati jellemzői**

Érd Megyei Jogú Város az elmúlt évtizedekben dinamikus fejlődésen ment át, mely fejlődés azonban meglehetősen kiegyensúlyozatlan módon történt. A szuburbanizációs folyamatok alakulásával párhuzamosan nem történt meg a megfelelő kiszolgáló létesítmények, infrastruktúrák kialakítása. A város Budapestről, illetve más településekről való elérése biztosított (M7, M6, autópályákkal közvetlen kapcsolat, illetve M0-ás autópályával kapcsolódási lehetőségei az országos autópályahálózathoz), azonban a belső úthálózat fejlődése nem tudta követni a megnövekedett lakosságszámmal járó forgalmi terhelést, az úthálózat mind mennyiségi, mind minőségi szinten hiányos (ÉRD, TFK.2014.).

Érd jellemzően ipari és mezőgazdasági funkciók nélküli agglomerációs alvóváros, lakosainak jelentős része ingázó, a fővárosban vagy annak térségében dolgozik, jelentősen növelve az ingázással a belső úthálózatra nehezedő nyomást.

### **9.1.2 Fenyves-Parkváros közúthálózata**

Fenyves-Parkváros településszerkezete az 1930-as év parcellázási folyamata óta gyakorlatilag változatlan maradt, az akkor kijelölt telek és utcaszerkezet szolgálja ki a XXI. századi igényeket. Jellemzőek a szűk (3-5 m közlekedésre alkalmas útfelületű), vagy néhol igen meredek utcák, többségük szilárd burkolattal sem rendelkezik.

Érd közigazgatási területének északi részén halad át az M7-es autópályája, elválasztva Fenyves-Parkváros területét a várostól. Az elvágó hatás következtében Érd-Parkváros északi fele Fenyves-Parkváros a város más, délebbre fekvő belterületeihez csak három átjáróval kapcsolódik (M7 felhajtó-Iparos utca, Szövő utcai felüljáró, Fuvaros utcai aluljáró) (lásd 4.sz melléklet).

Az autópályája egy külön szintű csomóponttal csatlakozik az Iparos út vonalában Érd belső úthálózatához. Korábban a csomópont a forgalom nagyságát nem tudta megfelelően kiszolgálni, mert a lakosságszám intenzív növekedésével járó motorizációs robbanás jelentős forgalmi terhelést rótt a városrész és a város úthálózatára (FRIEDL, 2005.). Reggel Érd városközpont és Fenyves-Parkváros felől az autópályája irányába, délután pedig Budapest felől sok száz méteres torlódás alakult ki. Utóbbi esetben a várakozó autósok sora visszaért az autópályára akár kilométernyi hosszúságban, rendszeresen balesetveszélyes helyzetet okozva.

Megoldást jelentett 2016-ban az M7-es autópálya új le- és felhajtó csomópontjának kiépítése, az új Bem téri városközpont kialakítása, bár az autópályán sorakozó, lehajtásra várakozó hosszú autósorok még ma is jellemzőek egyes délutáni időpontokban.

A terület gyűjtőúthálózata a településszerkezeti adottságok, valamint az infrastruktúrahálózat minőségi paramétereinek (szilárd burkolat, megfelelő szélesség, járda) hiánya miatt a területen nem tudott megfelelően kialakulni.

A legjelentősebb gyűjtőút az Iparos utca, a terület forgalmát ez vezeti le a város belterületei és Budapest irányába (lásd 1.tervlap).

A 2016-os csatornahálózat építés kapcsán megindult a terület úthálózatának fejlesztése. Aszfalt burkolatot kapott az észak-déli irányú utak közül a Földmunkás utca, a Favágó utca északi része, a Fuvaros utca déli szakasza, valamint részleges lakossági hozzájárulással a Fényező utca északi szakasza (lásd 1.tervlap), kelet-nyugat irányúak közül a Darukezelő utca, a Burkoló utca egy része és az Aszfaltozó utca. Ezek az utcák jelenleg gyűjtőútként funkcionálnak, megoldják a városrész déli területeinek gyorsabb elérését. Minden gyűjtőútról az Iparos utca felé irányul a forgalom, mert csak innen lehet az autópályára feljutni. A reggeli időszakban állandó jelleggel hosszú kocsisorok várakoznak az autópályára való felhajtásra. Osonóutat jelent a törökbálinti M0-M7-es 2016-ban átadott felhajtóága, amely a Szövő utca-Törökbálinti utca útvonalon érhető el. A Fuvaros utcai keresztezés is lehetőséget ad az autópálya elérésére, ahonnan a városközpont felől érkező útvonalakon lehet megközelíteni a Bem téri csomópontot és az M7-es felhajtót (lásd. 4.sz. melléklet).



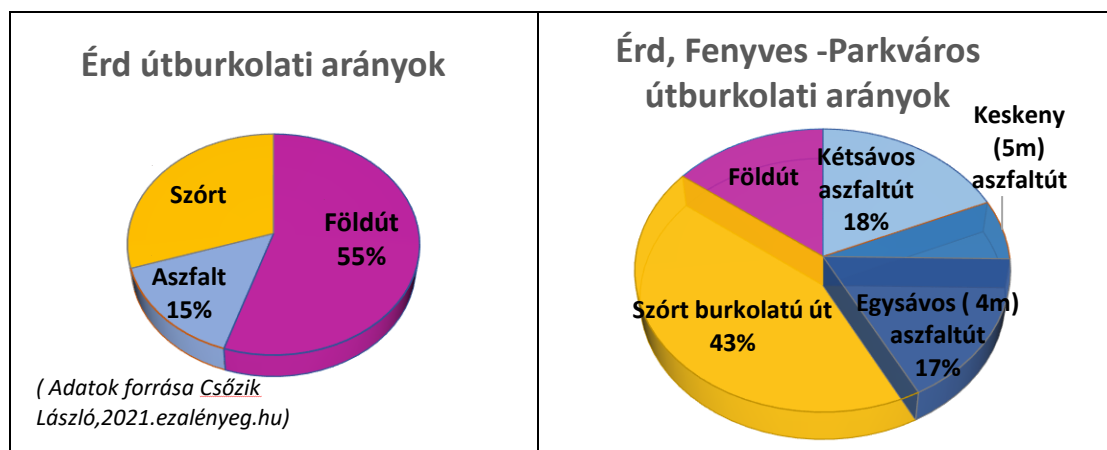
4. kép Érd-jellemző utcakép: szórt burkolat, járda és vízelvezetés hiánya (Fotó: Kovács F., 2023.)



5. kép Szórt burkolatú út- porártalom (Fotó Vágvölgyi Balázs 2023.)

A gyűjtőúthálózathoz kapcsolódó lakóutca hálózat nagy része burkolatlan (lásd 20.ábra), 2004 óta mart aszfalt és murva terítésével próbál a város vezetése javítani ezen a helyzeten.

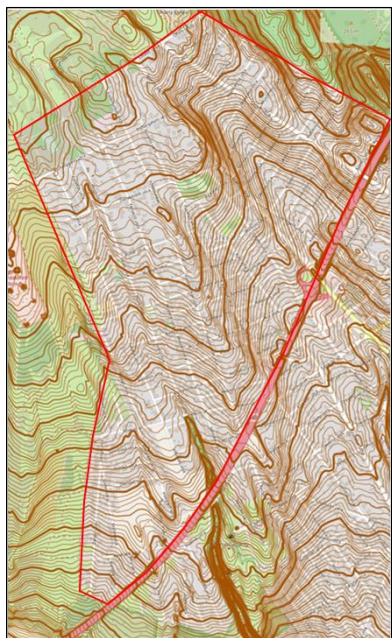
Az aszfaltozatlan, poros, murvás és járdakapcsolattal nem rendelkező utak jelenleg nem csupán nehezen járhatóak és balesetveszélyesek, de az állandóan szálló por miatt veszélyesek is az érintett környékeken élők egészségére. A kérdőíves felmérés alapján a településrészen lakók számára a legnagyobb problémát az utak burkolatlansága, az ebből adódó közlekedési nehézségek, a porártalom és a gyalogos közlekedés veszélyei okozzák (lásd kérdőív).



18.ábra Érd és Fenyves-Parkváros útjainak minősége (saját bejárásom alapuló felmérés)2023.

### 9.1.3 A csapadékvíz elvezetés hiánya

Fenyves-Parkváros az Érd-Tétényi fennsík szélén fekszik, területének jelentős része déli irányba lejt, a Duna folyásvonala felé ereszkedő fennsíkperemre esik. A településszerkezet kialakításánál nem vették figyelembe a domborzati viszonyokat, így az Iparos utca- Szövő utca, valamint a Földmunkás utca-Fűtő utca közötti településrészekeken komoly problémát okoz a meredek lejtőkre kialakított telekszerkezet, valamint a csapadékvíz elvezetésének hiánya. A kérdőíves felmérés alapján a területen élők 42,5%-nak okoz ez jelentős problémát. Az itt élő emberek gyakran komoly árvízvédelmi intézkedésekkel, homokzsákok telepítésével kénytelenek megakadályozni a telkükre, házaikba befolyó, utcán, hegyoldalon hömpölygő vízáradatot. A terület fokozott beépülése, a nagy burkolt felületek révén a lefolyó víz elszívárgási felületének csökkenése, valamint az ingatlanokon a víz visszatartásának hiánya tovább fokozza a jelenséget.



19. ábra Erd, Fenyves-Parkváros domborzati viszonyok (Térkép: Erd térinformatikai rendszer, 2023.)



6. kép Csapadékvíz elvezetésének hiánya (Fotó: Kovács Fanni 2023.)

A lejtésiránnyal párhuzamos utcák szórt burkolatának anyagát a lefolyó csapadékvíz a burkolt felületű utakra hordja, balesetveszélyes helyzetet teremtve, főleg a két kerekű járművek számára. Gyakoriak az autók szélvédőjét és fényezését érő sérülések is. Az önkormányzat igyekszik az utak felületére hordott kavics és homokszennyezést minden esetben eltávolítani, azonban ez jelentős költségeket ró a városra.

A szabályozatlanul lefolyó csapadékvíz a burkolatlan utak erózióját okozza.



7. kép Vízvezetés hiánya- Iparos utca (fő gyűjtőút) kavics lemosódás kisebb eső után, illetve burkolt és burkolatlan utcák csapadékvíz eróziója (Fotó: Kovács Fanni, 2023.)

#### 9.1.4 Utakhoz kapcsolódó infrastrukturális elemek hiánya

A gyalogos forgalom gyakorlatilag mindenhol az útpályákon zajlik, mert járdák tekintetében igen rosszul áll a terület. Csak az Iparos utca M7-Esztergályos utca közötti szakaszon építettek 2014-ben egy kb.1,2 km-es szakaszt, valamint 2021-ben a Darukezelő utca elején egy kb.80-100 m hosszúságú, térkővel burkolt járdaszakasz épült. Néhány telek előtt önerőből is készült járda, de ezek elvétve fordulnak elő és nem alkotnak rendszert. Járdával ellátott utak aránya a településrész úthálózatának arányában 2,81%, ami kifejezetten alacsony országos átlagban is.

Vízvezetésre szolgáló elemeket egyedül a Földmunkás utca északi kb.150 méteres szakaszán találunk, szikkasztó árkok formájában.



8. kép Vízvezetés a Földmunkás utca első 150m-én

9. kép Járda az Iparos utcában

10. kép Szemétgyűjtés-lakossági megoldás (Fotók: Kovács Fanni 2023.)

#### 9.1.5 Parkolás

Kiépített parkolók a vizsgált területen csak az Új Közoktatási Centrum körül találhatóak, az iskola bejárata előtt 10 db, az épülettel szomszédos utcákban 32 db. A



11. kép Érd, Búvár utcai óvoda, iskola parkoló (Kép: Kovács Fanni 2023.)

2021-ben átadott Búvár utcai Óvoda előtt és mellett van szórt burkolatú, illetve burkolatlan, szálló port ontó, parkolásra kijelölt terület.

Parkolásra jellemzően a telkeken belül vagy az utcákon van lehetőség, de igencsak nagy igény mutatkozik az autópálya lehajtó mellett található benzinkút melletti területen parkolási lehetőségre.

Komoly konfliktusforrást jelent a társasházakban lakók parkolása. A kisméretű telkeken többlakásos házak állnak, az udvarban gyakran lakásonként csak egy autó elhelyezésére van lehetőség, így az utcai parkolás marad az elérhető opció. Azonban itt is korlátozott számú parkolóhely áll rendelkezésre, így a szomszédos telkek elé kénytelenek beállni az itt lakók, ami gyakran megnehezíti, megkeseríti az ott élők hazajutását, életét, valamint az utcákon való gyalogos közlekedést is.

## **9.2 Az infrastruktúra hiányosságai-beépüléssel-népességnövekedéssel kapcsolatos konfliktusok**

A népességszám gyors ütemű növekedése komoly terhet ró a települések infrastruktúrájára. A kérdőíves vizsgálat alapján a közműhálózatokkal kapcsolatos problémák a válaszadók 19,3%-nak, az oktatás-nevelés intézményrendszerében jelentkező férőhely deficit a megkérdezettek 38,6%-nak, míg a közösségi terek, zöldterületek hiánya az itt élők 36,8%-nak jelent problémát (lásd kérdőív 13.kérdés). Ennek kapcsán megvizsgáltam a településrész konfliktusforrást okozó mutatóit.

### **9.2.1 Közműhálózatok túlterheltsége**

A mai Fenyves-Parkváros településrész parcellázásakor 1930-ban ígért vonalas infrastruktúra hálózat kialakítása gyakorlatilag az 1990-es évekre kezdett beindulni. Fokozatosan épült ki az áramszolgáltató rendszer, 1990-re a teljes terület áramellátása biztosított volt, bár a hétvégi házas, alacsony beépítettségi arányhoz volt méretezve. A beépülés mértékének növekedésével egyenes arányban jelent meg a hálózati áramellátás problémája, melyet hol kevesebb, hol több sikerrel orvosolt az áramszolgáltató. Jelentős áramingadozások, időszakos áramszünetek okoznak fennakadást a szolgáltatásban. 2023. nyarán a településrész északnyugati kb. 30 háztömbnyi területén hetekig nem volt közvilágítás, mert a területet ellátó

transzformátorház magánterületen található, így a szolgáltató nem tudta a tulajdonos engedélye nélkül- aki külföldön tartózkodott-megoldani a javítást.

Az ivóvíz hiánya évtizedekig a legnagyobb problémaforrás volt a területen. A fennsík geológiai viszonyai miatt nehezen elérhető a mélyen fekvő rétegvíz zóna, ezért nagyon kevés fűrt kút állt a helyiek rendelkezésére, a terület vízhálózatának kiépítésére pedig sokáig nem volt anyagi fedezet.1986-ban országos visszhangot keltett az az elképzelés, hogy a Fundoklia-völgy kommunális hulladék lerakónak történő használatáért cserébe kiépítenék Felső-Parkváros vízhálózat rendszerét. Szerencsére a civilek tiltakozása rányitotta a döntéshozók szemét a terület kiemelkedő természeti értékeire, így ez a megoldás nem került megvalósításra.1991-re Fenyves- Parkváros legmagasabban fekvő részei is bekapcsolódtak a vízhálózatba. Felépült a terület legmagasabb pontján egy 50 m<sup>3</sup> víztorony, amit 2020. májusában 200 m<sup>3</sup>-esre bővítettek a megnövekedett igények ellátására, bár a magasabban fekvő utcákban gyakran így is igen alacsony a víznyomás. Medencék, locsolórendszerek, a megnövekedett lakosságszámmal járó vízfogyasztás megterheli a vízhálózatot. Csőzik László, jelenlegi polgármester szerint Érd vízhálózati rendszere 60-65 ezer ember kiszolgálására lett tervezve, jelenleg 73 ezer ember használja a hálózatot.

Az Érd és Térsége Vízközmű Kft., mint szolgáltató 2022.tavaszaán tapasztalta először, hogy a rendszer a reggeli és esti órákban elérte a szolgáltatás kapacitásának határát. A nyári időszakban locsolási és medencefeltöltési tilalom elrendelésével próbál a város vezetése úrrá lenni a vízhiányon. Az Érd és Térsége Vízközmű Kft.2023. január óta nem ad ki csatlakozási engedélyt azoknak, akik iker-, vagy társasházat szeretnének a hálózatra kapcsolni. Szakértők szerint a vízvezetékrendszer kapacitásproblémájának oka a közművek évtizedek óta elhanyagolt állapota, valamint a telkek beépülésének, a szolgáltatást igénybe vevők számának drasztikus emelkedése (INT-17).

A gázszolgáltatás kiépítése 1997-ben fejeződött be, elmondható, hogy ez a szolgáltatás bír jelenleg a legkevesebb problémával a területen.

2016-ban a városrész teljes mértékű csatornázása megtörtént. A korábban „zárt” szennyvíztároló rendszerrel épült házak évtizedes talajterhelése megszűnt, a szolgáltató szerint jelenleg teljes kapacitásuk 80%-val dolgoznak. Azonban nem mellékes az a tény, hogy a csapadékvíz elvezetés Érd nagy részén nem a csatornahálózatot terheli.

### **9.2.2 Oktatás- nevelés intézményrendszerének túlterheltsége**

Fenyves-Parkváros agglomerációs problémái közül kiemelkedik az oktatási-nevelési intézmények szűk befogadóképessége. 2020-ban 4 csoportos óvoda épült 60 m<sup>2</sup>-es csoportszobákkal a Búvár utcában, mely csoportonként 25 óvodás gyermek elhelyezésére alkalmas. A jelentkezők magas száma miatt a tornaszobát is csoportszobává alakították át a nyitás előtt, így az óvoda 5 csoporttal kezdhette meg a nevelési évet. Megnyitásának időpontjában már sok olyan kisgyermek volt, akinek helyhiány miatt elutasították felvételét, tehát ismét csak enyhíteni tudta az évtizedes férőhelyhiányt az új intézmény. Sok gyermek Budaörsre vagy Budapest Érdhez közelebbi óvodáiba ingázik.

2022.szeptemberében 24 tantermes és 6 szaktantermes általános iskola nyitotta meg kapuit, szintén a Búvár utcában, Köznevelési Centrum néven. A 8.000 négyzetméteres épület mellett egy 400 fős lelátóval rendelkező sportsarnok és egy tanuszoda létesült, amelyek egyelőre nem üzemelnek. Az intézményt jelenleg a körzetes iskola átépítése miatt annak tanulói vették igénybe. A 2023/24-es oktatási évben 7(!) első osztályt indítottak.

Érd 1 gimnáziummal rendelkezik, valamint 2 általános iskolában évfolyamonként 2-2 osztállyal gimnáziumi osztályok működnek (4 és 8 osztályos, 1172 gimnáziumi férőhely), valamint egy technikum (183 férőhely) várja az érdi és környékbeli középiskolásokat (INT-18).

A KSH adatai alapján Érden a 15-19 éves korosztályba közel 3670 fő tartozik, a férőhelyek számát tekintve nyilvánvalóan az érdi középiskolások nagy része nem a helyi középiskolák tanulója.

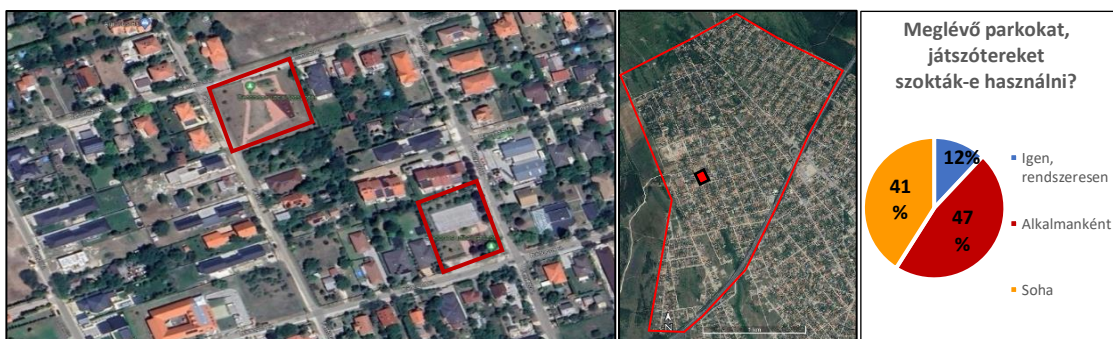
### **9.2.3 Zöldterületek hiánya**

Az 1930-as parcellázás folyamán a területet többször átervezték. Korának páratlan marketing tevékenysége kiemelkedő érdeklődést és telekvásárlási kedvet biztosított, a csábító ígéretek gyors anyagi hasznot hoztak a befektetőnek. A területet többször átervezték, főleg a közösségi használatra szánt területek tűntek el a tervekről, minden talpalatnyi helyet felparcelláztak, értékesítettek, a jelenlegi településszerkezetben is hiányoznak ezek az elemek.

A jelenkori beépülési folyamat sem kedvez a közösségi területek kialakításának. Az önkormányzat tulajdonában lévő területeket korábban javarészt értékesítették, a

jelenlegi ingatlanárak nem kedveznek a visszavásárlásnak. Ráadásul az úthálózat, az alapellátást biztosító oktatási-nevelési, a településközpont kialakítására irányuló fejlesztések prioritást élveznek, így a zöldterületek aránya (0,12 %) gyászos képet mutat a településképből.

Két kisebb méretű játszótér található a területen. Lakossági kezdeményezésre a Bádogos utcában 2012-ben 0-6 éves életkorig használható, kevés játékelemmel rendelkező játszópark létesült, amely 2018-ban egy kétfunkciós sportpályával bővült, valamint a korábbi burkolatokat uniós előírásoknak megfelelőre cserélték. Érthetetlen okból a telektömb áttellenes oldalán a Betonozó utcában is épült egy szintén nagyon kevés játékelemet tartalmazó, kevés árnyékkal rendelkező-így nyáron kevésbé használható- játszótér. Területileg nem optimális a két közösségi tér elhelyezése, hiszen koncentrált helyzetük, a településrészen belüli nagy távolságok és a minimalista játékelem kínálat nem igazán teszik vonzóvá használatukat (lásd 19. ábra).



20. ábra Fenyves-Parkváros játszótereinek elhelyezkedése és a kérdőív játszótér használatára vonatkozó adatai (Térkép: Google maps 2023.)

Ígéretes kezdeményezésnek indul a Darukezelő utcai Klímapark létesítése (INT-19). Az önkormányzati tulajdonban lévő volt Levente üdülő jelenleg még elhanyagolt területén egy természetközeli és természetes élővilágú, összefüggő ökoszisztémájú park kialakítása kezdődött, amely kifejezetten honos, klímaváltozást tűrő növények megtelepedését kívánja elérni. Az itt lakók összefogására alapozó, közösségi fenntartású park terveit a MATE tájépítész szakos oktatói és hallgatói készítették, jelenleg a park kb. egynegyedét érintő fejlesztés (mini tanösvény, mezítlábas út) időszakában vagyunk, ezért a park még nem élvez nagy látogatottságot.

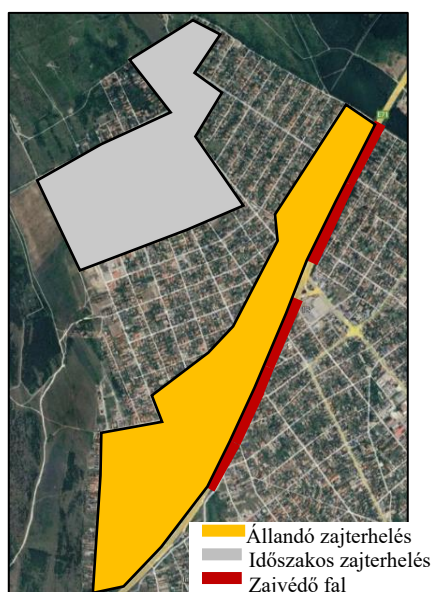
#### 9.2.4 Szolgáltatások hiánya

A vizsgált területen teljes mértékben hiányoznak a szolgáltató funkciót ellátó egységek, intézmények. Egy kisbolt, egy cukrászda, két kisebb pékség és egy benzinkút jelenti a kínálatot. Élelmiszert vásárolni az M7-es autópálya túloldalán, a 2016-ban

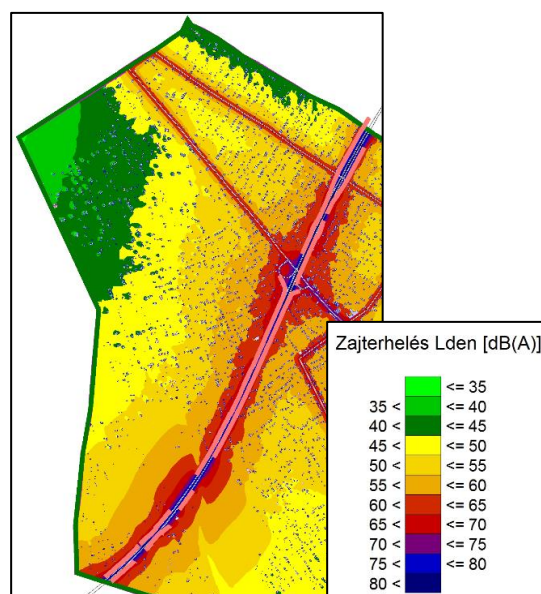
kialakított Bem téri települési alközpontban lehet, posta, gyógyszertár is itt található. A fővárosból az agglomerációba kiköltözők elsősorban a szolgáltatások megszokott mennyiségét és színvonalát hiányolják. A kérdőíves vizsgálat során elsősorban a vásárlási (élelmiszer, zöldség-gyümölcs, ruházat) és a szórakozási lehetőségek (vendéglátóhely, kávézó, kulturális intézmények,) és az alapellátás intézményei (orvosi rendelő, illetve ügyintézésre alkalmas kirendeltségek) merültek fel hiányelemként. A településrész sajátos helyzetét legjobban jellemző válasz a következő volt:” Mindent hiányolok, mert itt semmi sincs...”

### 9.2.5 Zajártalom-a zajvédelem hiányosságai

Fenyves -Parkváros déli településrész határa az M7-es autópálya közel 7 km-es szakasza. A jelentős forgalmat lebonyolító útpálya a 20. ábrán jelzett területen zajvédő fallal ellátott, a településrész újonnan, dinamikus beépülő délnyugati része a Fundoklia -völgy nyugati peremétől nem rendelkezik zajvédelmi műtárggyal. Az autópálya mellett elhelyezkedő keskeny zöldfelület cserjés, néhol fás állománya nem olyan szélességű, amely a nagy forgalomból eredő zaj és porterhelést csillapítani tudná. Személyes bejárás, és az itt élő lakosság megkérdezése után a zajterhelést a 20. ábrán sárga színnel jelzett területen élők jelezték kimondottan zavarónak, kiváltképp a tavaszi és nyári időszakban, zárt ablakok mellett is állandó zajforrást jelent gyakorlatilag egész évben. A területet az 55-70 dB zajszennyezés jellemzi (lásd 21. ábra, INT-20).



21. ábra Az M7-es autópálya zajterhelésével érintett területek- saját felmérés (Térkép: Google Earth Pro 2023.)

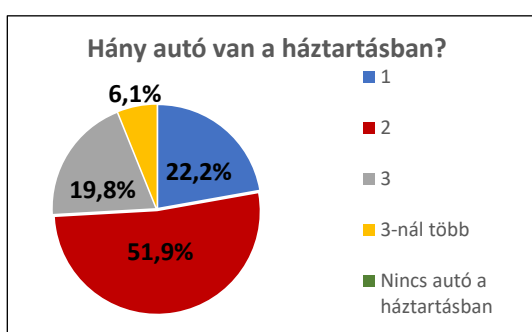


22. ábra Zajtérkép, Fenyves-Parkváros (Térkép forrása: Stratégiai zajtérkép és intézkedési terv, Érd,2018.)

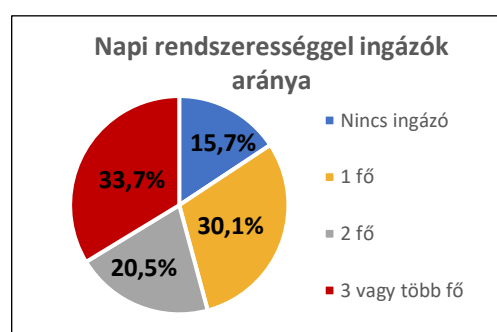
A domborzati viszonyok miatt az őszi és téli lombtalan időszakban a terület északi részén élők számára szabadtéri tartózkodásuk alatt igen zavaróvá válik az autópálya zaja (20.ábra-szürke jelölés), bár a megkérdezettek a zárt lakásaikban ezt nem érzékelik.

## 10. Fenyves-Parkváros közlekedési konfliktusok

A kérdőíves felmérés alapján megállapítható, hogy egy családban kettő vagy több autó is van (lásd 22.ábra). Akik a fővárosból költöztek ide, megtartották munkahelyüket, a gyerekek az érdi iskolai, óvodai férőhelyek hiánya miatt szintén budapesti nevelési és oktatási intézményekbe kényszerülnek (lásd 23.ábra).



23. ábra Autók száma háztartásonként (kérdőív adatai)



24. ábra Ingázók aránya (kérdőív adatai)

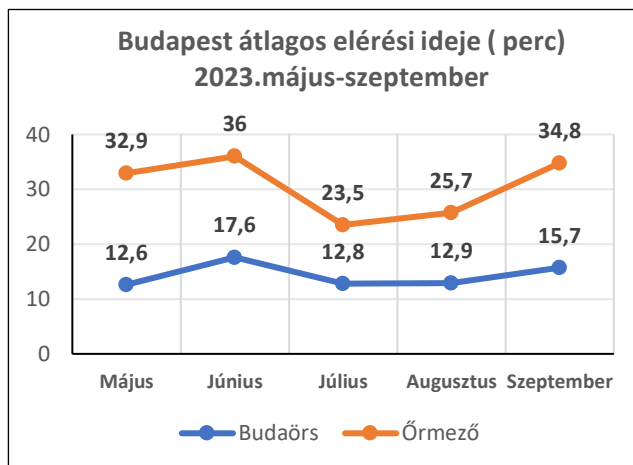
Az itt lakók többsége napi rendszerességgel használja autóját, a családok 78 %-a 2 vagy annál több autóval rendelkezik. A válaszadók közül minden család rendelkezik autóval. A megkérdezettek közel 85%-a ingázik napi rendszerességgel, sok esetben a család minden tagja naponta útra kel. Az ingázással nem érintettek jellemzően a kisgyermeket nevelő szülők, illetve a nyugdíjas korúak közül kerülnek ki.

### 10.1 Budapest elérése közúton

A személyesen megkérdezett lakosok közül legtöbben a fővárosi és az M7-es autópályán kialakuló forgalmi dugókat nevezték meg legfőbb konfliktusforrásnak napi ingázásuk során.

2023.májusa és 2023. szeptembere között megvizsgáltam Budapest elérési időtartamát. Vizsgálatom célja volt felfedni Érd, Fenyves-Parkváros-Budaörs-Budapest, Órmező közötti beérési időtartamot, mennyi időt töltenek az ingázók gépkocsiban ülve, míg átszállási kapcsolathoz jutnak. A méréseket naponta azonos időpontban végeztem Érd, Fenyves-Parkváros északi területétől (Esztergályos utca)

Budaörs, Benzinkút, valamint Budapest, Őrmező P+R parkoló között, hétköznapiakon (lásd 5.sz. melléklet).



25. ábra Budapest átlagos elérési ideje Érd, Fenyves-Parkvárosból 2023.május-szeptember

A vizsgálatból megállapítható, hogy iskolai időszakban jelentősen megnő a beérési idő, gyakoriak a dugók, főleg Budaörs és Őrmező között lassul le a forgalom a reggeli időszakokban. A megtett távolság és a megengedett forgalmi sebesség alapján a beérési idő Fenyves-Parkváros -Budaörs viszonylatban 9 perc, míg Őrmezőig 13 perc a tervezett időtartam. Ezt a beérési időt lassítja Érdén az autópályára való feljutást szabályozó jelzőlámpasor, valamint a jelentős gépkocsiforgalom, így a beérési idő Budaörsig átlagosan 12,6-17,6 percre nőtt, míg Budapest-Őrmezőt 23,5-36 perc alatt lehetett elérni.

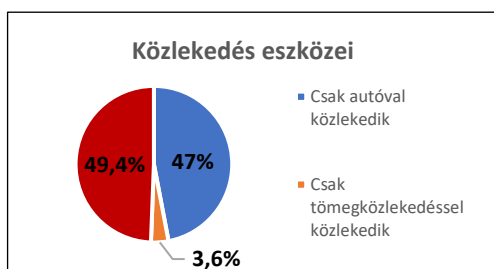
Az agglomeráció déli és nyugati szektorából érkező autóáradat reggelente megtorpan Budapest előtt, gyakoriak a Budaörsig álló kocsisorok. Kevés az Őrmezőn rendelkezésre álló 1200 P+R parkolóhely, amely korábban negyed nyolc, a 2023. július 1-je óta fizetössé tett időszak óta 9 óra tájékára már teljesen telítődik, így az ingázók jelentős része tömegközlekedés helyett autóval közelíti meg iskoláját, munkahelyét.

A délutáni időszakban jobban eloszlik a fővárosból a lakóhely irányába tartó forgalom, azonban 16 és 18 óra közötti időszakban az érdi M7-es lehajtónál akár kilométer hosszú, lehajtásra várakozó kocsisor is kialakul az autópálya leállósávján, rendkívül balesetveszélyes helyzetet teremtve.

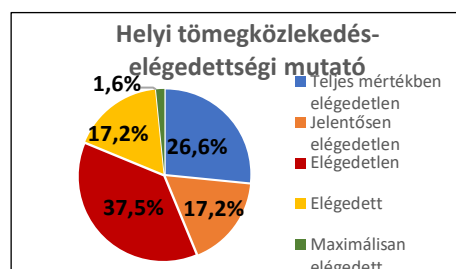
## 10.2 Tömegközlekedés

Fenyves-Parkvárosban a helyi tömegközlekedés nem az elvárható szinten működik. Az igényeknél kevesebb és ritkán közlekedő buszjáratok (9 és 13 óra között pl. 120 perc

a járatsűrűség, de kétóránként 10 perc különbséggel két buszjárat érkezik), valamint nagy ellátatlan területek jellemzik. A buszmegállók elérése nagy rágyaloglási távolságokból történik-, ezért sokan kényszerből tartanak kocsit, mivel másképpen nem tudnák megoldani napi ingázást. A kérdőíves felmérés során a tömegközlekedést használók elégedettségét mérve azt tapasztaltam, hogy a megkérdezettek 81,3 %-a elégedetlen a helyi szolgáltatással (lásd 28.ábra).

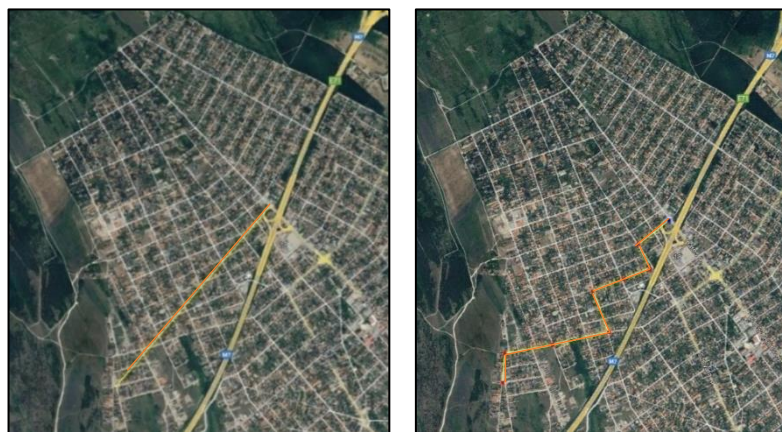


26. ábra A közlekedés eszközei (kérdőív adatai)



27. ábra tömegközlekedés elégedettségi mutató

A közösségi közlekedést kevesen használják a településrészen egyrészt a járatok ritkasága, helyi és helyközi kapcsolatrendszerének összehangolatlansága, másrészt a nagy rágyaloglási távolságok miatt (lásd 29.ábra).

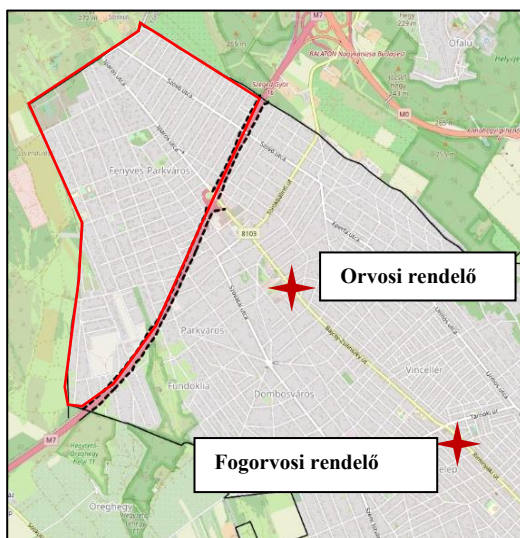


28. ábra Buszmegálló rágyaloglási távolság légvonalban 1784 m, burkolt úton 2352 m (Térkép forrása Google Earth Pro 2023.)

### 10.3 Szolgáltatások elérése

A vizsgált területen becslésem szerint kb.3500, túlnyomóan fiatal, kisgyermekes család él. Fenyves-Parkváros területén számottevő kereskedelmi egység, szolgáltató intézmény nincs. A családok életében a bevásárlás, a szórakozás, a tanulás, az orvosi ellátáshoz való hozzájutás, az ügyintézés és az egyéb mindennapi élethez kapcsolódó tevékenység jelentős mobilitási igénnyel rendelkezik.

Orvosi rendelők a településrészben nincsenek, két helyi buszjárat igénybevételével lehet eljutni a háziorvosi, illetve a fogorvosi rendelőkbe (lásd 30.ábra), a városi szakrendelő elérése pedig komoly nehézséget jelent (három átszállási kapcsolat a ritkán közlekedő helyi járatokon) a tömegközlekedést igénybe vevők számára.



29. ábra Háziorvosi, fogorvosi rendelők elhelyezkedése a településrészhez viszonyítva (Térkép: Openstreetmap, 2023.)

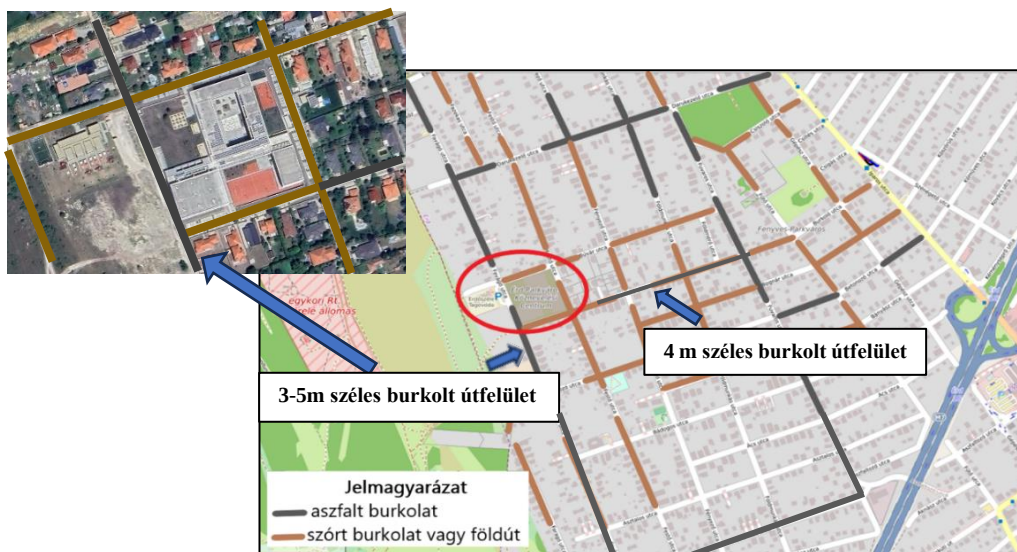
A vizsgált településrész jelentős fejlesztése az új, hiánypótló Oktatási Centrum (óvoda, iskola, uszoda, sportcsarnok) a Búvár utcában (lásd 1.tervlap) került átadásra 2022.szeptemberében. A Bem téri Teleki Sámuel Általános Iskola tanulói az intézmény felújítása alatt az új Köznevelési Intézményben kaptak helyet, amely az autópályától délre elhelyezkedő Parkváros településrész gyermekeinek ellátását is biztosítja, így a megnövekedett autóforgalom (kb. napi 600 jármű) pluszban ráterhelődik a környező úthálózatra és a településrészről kivezető reggeli forgalomra.

#### 10.4 Közoktatási centrum megközelítési problémái

A Búvár utca végén, a településrész keleti szélén épült fel a Parkvárosi Közoktatási Centrum, óvodával, iskolával, uszodával és sportcsarnokkal. Az intézmény elhelyezkedése számos szempontból kifogásolható, de elsődleges problémát jelent a megközelítése. A terület úthálózata nem alkalmas a megnövekedett forgalom lebonyolítására. Az intézményt burkolatlan utakon lehet elérni, kivételt képez a keskeny (4 m) útburkolati szélességű Burkoló utca, ahol csak egyirányú forgalom tud haladni, valamint a 3-5m széles Favágó és 5m útfelületű Darukezelő utcák, ahol a kétirányú forgalom csak jelentős odafigyeléssel és körültekintéssel tud megvalósulni, mert kevés

az útfelület a megnövekedett forgalmi terhelés levezetéséhez. Gyakoriak a reggeli csúcsforgalomban az autósok közötti nézeteltérések és kisebb koccanások is.

A járdák hiánya kimondottan nagy problémaforrás, hiszen az iskolába vagy iskolából gyalog vagy kerékpárral, rollerrel közlekedő gyerekek az autóúton haladnak.



30. ábra Erd Köznevelési Centrum útkapcsolati rendszere (saját szerkesztés, Alaptérkép: Openstreetmap 2023.)

## 11. Társadalmi konfliktusok

Sajtóforrások (INT-21) szerint az agglomerációs konfliktusok egyik jellegzetes eleme a településre újonnan beköltözők és az őslakosok, vagy a már asszimilálódott társadalmi rétegek között feszülő ellentét. A témakör vizsgálata előtt szóbeli véleménykutatást végeztem a vizsgált területen régóta itt élők körében, de a megkérdezettek közül senki sem jelezte relevánsnak ezt a problémát, így ennek a jelenségnek a vizsgálatát nem tartottam fontosnak a területre jellemző agglomerációs konfliktusok szempontjából.

Fenyves-Parkváros legrégebbi lakói az 1990-es, 2000-es években költöztek a területre (lásd kérdőív 1. kérdés). Az a betelepülők-őslakosok közötti ellentét, amely pl. Törökbálinton okoz feszültséget, ezen a településrészen nem jellemző, bár véleményem szerint a városból újonnan kiköltözők hozzák magukkal a város személytelenségét, magányos életvitelét. A régebben itt élők kötődnek a településrészhez, a tájhoz, identitástudatuk a természeti területek megóvásában, karbantartásában, a közösségi élet összefogásában jelentős szerepet tölt be.

A Tárnok, Sósút Öreg-hegyi területeken megfigyelhető szegregációs folyamat Fenyves-Parkváros területén számottevő mértékben nem jelenik meg.

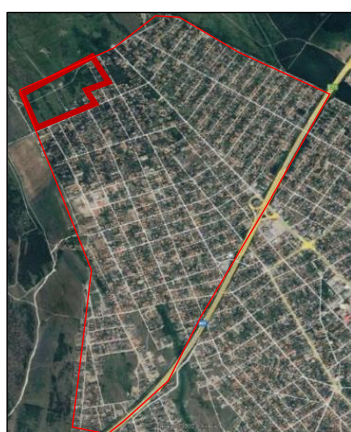
## 12. Beépülés- területéhség, potenciálisan beépíthető területek

### 12.1 2015-ös közigazgatási határ módosítás

2015-ben Érd Fenyves-Parkváros közigazgatási határának módosítására került sor. Sósút azzal a szándékkal mondott le a Biai erdőtől a korábbi településhatárig, valamint a volt honvédségi területeket magába foglaló Érdhez kapcsolódó keleti területeiről, hogy az Érdhez közel eső, átminősíthető területek jövőbeni hasznosítása révén szerzett jövedelmekből részarányosan, befektetés nélkül részesülhessen (INT-22). Ez a városvezetések azon szándékát mutatja, hogy az új területek hasznosítását, beépítését tervezik.

### 12.2 Természetközeli területek -volt katonai gyakorlótér-beépítési terve

Jelentős társadalmi és ökológiai konfliktusforrás az a beépítetlen, közigazgatási határon belüli, korábban katonai gyakorlótérként szolgáló terület (lásd 32.ábra), amelyre teljesen zárt, 100 épületes luxus lakópark építését tervezik (INT-23). A 2000-es évek elején gyakorlatilag fillérekkért megvásárolt 16,5 ha terület maga is számos védendő természeti értékkel bír, pufferterületként funkcionál a nagy kiterjedésű határos Natura 2000-es magterület védelmében. Jelenleg a tervekkel együtt eladó, mert a beépítés gátja egyelőre a terület besorolása, -amelyet a korábbi városvezetés különleges honvédségi területből a beépíthetőség érdekében 2010-ben átminősített rekreációs területté-, a jelenlegi városvezetés pedig nem támogatja a terület lakóövezetté való besorolását.



31. ábra Volt katonai lőtér területe  
(Térkép forrása: Google Earth Pro, 2023.)



12. kép Fehér út  
(Fotó Kovács Fanni, 2022.)



13. kép Levendulás egykor és ma  
(Fotó: tortenetekkepekkel.com és Kovács F. 2023.)

### 12.3 „Fehér út”

A Búvár utcai Oktatási Komplexum építése folyamán kiásott mészkő-alapkőzetet a kivitelezést végző cég útminőség javítás címén 4,5 km hosszan, 6-10 m szélességben és 60-100 cm magasságban elterítette a Sós-kútról az építési terület felé vezető dűlőúton, amely magán- és Natura 2000-es területeken is átvezet (INT-24). Tájökológiai szempontból (porképző és fragmentációs hatás, járulékos hatásként illegális hulladéklerakás) jelentős természeti kárt okoz, valamint az Érdnek átadott sós-kúti területek hasznosítási tervét erősíti a két település között átvezető út „megalapozásával”.

### 12.4 Levendulás hasznosítása

A korábban Sós-kúthoz tartozó külterületi ingatlanon az 1960-as években levendula termesztés folyt. Az ültetvény gondozását a 80-as évek elején felfüggesztették, a levendulát magára hagyva az sajátos természetközeli élőhelyet alkotott a visszagyepesedő területtel, különleges természeti értéket alakítva ki a fennsíkon. Az érdi levendulás az Érdikum címet is elnyerte, kedvelt kirándulós helye lett az érdieknek. 2022. tavaszán azonban felszántották. Mint kiderült tulajdonosa hasznosítani kívánta a „gyommal” lepett területet, annak ellenére, hogy a talajviszonyok nem kedveznek a mezőgazdasági termelésnek. A Településfejlesztési Konceptió lakóövezeti besorolással jeleníti meg a területet, eddig a levendulás értékére hivatkozva nem történt meg az átminősítése.

A vizsgált terület délnyugati szélén, a lakóterület határán kívül, felparcellázott mezőgazdasági terület besorolású telkeken is megkezdődött a társasházak építése (lásd 1. tervlap).



12. kép Beépítéssel fenyegetett természetközeli területek Érd, Nagy-hegy, nyugati plató  
(Fotó: Kovács Fanni 2023)

## Összegzés

Érd Fenyves -Parkváros a klasszikus értelemben vett agglomerációs alvóváros, fővároshoz közeli helyzete, jó helyközi közlekedési kapcsolatai jelentős mértékben hozzájárultak kialakulásához. Pozíciójából és jellegéből adódóan, mint agglomerációs településrész megéli és megszenvedi a szuburbanizációs jelenség előnyeit és hátrányait, célkitűzésem ezen problémák feltárása és okainak megismerése volt.

Érd, Fenyves -Parkváros tájvizsgálata kapcsán megvizsgáltam az 18.századtól kezdődően rendelkezésre álló történelmi térképeken a területhasználati módokat, összevettem a 20-21.századi területhasználati adatokkal. Személyes terepbejárások alkalmával rögzítettem a vizsgálandó terület pontos határait,területhasználati módjait, felfedtem és térképen is megjelenítettem a tipikus és sajátos agglomerációs konfliktusokat. Személyes tapasztalatom és a térképes vizsgálatok alapján megállapítottam, hogy a vizsgált területrész az 1990-es évektől kezdődően jelentős változáson esett át, a korábban ritkás nyaralóházas beépítettség sűrű beépítésű, lakóházas jellegűvé vált. A beépülés gyorsuló tendenciáját nem követte az infrastruktúra fejlesztése (utak burkolása,tömegközlekedés kiépítése,közösségi terek, regionális területközpont, szolgáltató létesímenyek építése). A lakosság számának jelentős növekedése intenzív területhasználati terheléssel jár, amely a hiányos infrastruktúrális vonalas elemek (föld és szórt burkolatú utak) következtében jelentős funkcionális és ökológiai terhelést okoz.

A lakóépületek sokasodásával együttjáró ökológiai konfliktus, a beépített területek jelentős- a terület egyik kiemelt értékének számító- zöldfelületi arányt csökkentő mechanizmusa.

A terület vizsgálata során megállapítottam, hogy a helyi specifikus agglomerációs konfliktusok alapja a terület 1930-ban kialakított szerkezete, amely úthálózatával, a domborzati viszonyokat figyelmen kívül hagyó telekkiosztásával, útvonalvezetésével kevésbé alkalmas a területre betelepült nagy számú lakosság kiszolgálására. Helyi jellegzetesség a szolgáltatások, a zöldterületek, közösségi terek szinte teljes hiánya, a regionális, funkcióhiányos településközpont településrészen kívüli helyzete, valamint közösségi közlekedés nehézségei és az ingázás miatt generált jelentős autóforgalom. A terület közlekedésében jelentős probléma a településrész M7-es autópálya által

elszeparált helyzete, viszont az autópálya jelenléte pozitív mobilitási lehetőségeket ad az itt élő, ingázni kényszerülő lakosoknak.

A megnövekedett lakosságszám, a gombamód szaporodó épületek, a helyi közlekedési módok szűk köre, a Budapest és Érd közötti ingázás miatt egyre telítettebb helyi, városi és agglomerációs úthálózat, valamint a városrész szükségleteit kielégítő, valódi települési alközpont hiánya az elmúlt évtizedben a legtöbb Fenyves-Parkvárosban lakó számára alapvető, életminőséget befolyásoló kérdésekké váltak kortól, nemtől, élethelyzettől függetlenül.

Kérdőíves módszerrel vizsgáltam az itt élők életminőségére hatást gyakorló tényezőket, komfortérzetét, elégedettségét. Megállapítható, hogy a lakók többsége az agglomerációs „jellemzők” ellenére szeret itt élni, vagy jól tolerálja a nehézségeket vagy jól alkalmazkodott hozzájuk.

Fenyves-Parkváros szerethető településrész a szomszédos természetközeli területek, a főváros közelsége, kertvárosi jellege miatt, de kétségtelen-és vizsgálataimmal is alátámasztott- tény, hogy beépíthető területei, zöldfelületei elfogynak, nem bír el több betelepülőt a város közmű és közúthálózata, szociális ellátó rendszere, intézményei.

Érd Fenyves-Parkváros megtelt.

## Irodalomjegyzék

- BARANYAI,2023. Baranyai Zsolt (2023.): elkerülhetetlen a budapesti agglomerációba költözés korlátozása, HÉTFA Kutatóintézet, (2023. április 18.)
- BATRT,2011. Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve, 2011.
- BÁCSKAI et al., 2000. Bácskai Vera - Gyáni Gábor - Kubinyi András (2000): Budapest története a kezdetektől 1945-ig - Vároštörténeti tanulmányok 6., Budapest
- BERKOVICS,1974. Berkovics György: Szorító Gyűrű - A pest környéki településekről, Valóság, 1971. (14. évfolyam, 7. szám)
- DÖVÉNYI,2010. Dövényi Zoltán (szerk.) (2010.): Magyarország kistájainak katasztere, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, pp.642.
- ENYEDI, 1983. Enyedi György (1983.): Földrajz és Társadalom, Magvető Kiadó, Budapest, pp.13-28.
- ENYEDI, 2011. Enyedi György (2011.): A városnövekedés szakaszai – újragondolva Tér és Társadalom / Space and Society 25. évf., 1. szám, 2011.
- ÉRD, TFK 2014. ÉRD MEGYEI JOGÚ VÁROS Településfejlesztési Konceptió (2014-2030), 2014., pp.18.
- ÉRD TFK2., 2004. ÉRD Közép és Hosszútávú Fejlesztési Konceptiója, 2004. pp.135.
- FARAGÓ,2008. Faragó Tamás (2008.): A múlt és a számok. Pest Buda és környéke népessége és társadalma a 18-20. században - Vároštörténeti tanulmányok 10., Budapest,2008. pp.21-23.
- FRIEDL, 2005. Friedl Ferenc: Érd – egy leendő megyei jogú város közlekedési problémái-TDK dolgozat (Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Építőmérnöki Kar, 2005.)
- GÁBORI-CSÁNK, 1991. Dr. Gábori-Csánk Vera (1991.): Az érdi ősemberi telep, Földrajzi Múzeumi Tanulmányok (szerk. Dr. Balázs Dénes) 47-52.o
- GYÁNI, 2000. Gyáni Gábor (2000.): Budapest története 1873-1945, Az új főváros népe: bevándorlás, asszimiláció- Vároštörténeti tanulmányok 6., Budapest,
- HORVÁT,1993. Horváth Lajos (1993.): Érd az Árpád-korban, Földrajzi Múzeumi Tanulmányok 12.(szerk. Dr. Balázs Dénes) pp. 3-8.
- KÁLDY-NAGY, 1977. Káldy-Nagy Gyula (1977.): A budai szandzsák 1559. évi összeírása Pest Megye Múltjából 3. (Budapest, 1977.) pp.59.
- KOVÁCS S., 2002. Kovács Sándor: Modernkori bevándorlás Érden a 30-as években, Történelmi Mozaik,1999. február 19.

- KOVÁCS,2002. Kovács Zoltán (2002.): Népeség- és településföldrajz Egyetemi jegyzet. ELTE Eötvös Kiadó. Budapest
- KUBASSEK,2000. Dr. Kubassek János (2000.): Érd földrajza-Érdi krónika Érd Megyei Jogú Város Önkormányzata pp.11-13.
- LAKI-SZABÓ, Laki Ildikó – Szabó Tamás (szerk.) (2017.): Agglomerációs várostérségi tanulmányok, Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége – Homo Oecologicus Alapítvány Budapest, 2017.
- PATKÓNÉ,2000. Patkóné Dr. Kéringer Mária (szerk.): Érd településszerkezetének kialakulása, Helytörténeti füzetek, Érd, 2000.
- PATKÓNÉ, 2004. Patkóné Dr. Kéringer Mária: Érd 1800-1950 között a levéltári források tükrében, Érdi Krónika, 2004.
- SIKOS,2015. Sikos T.Tamás(szerk.): A Budapesti agglomeráció nyugati kapuja -Budaörs, Törökbálint, Biatorbágy Tanulmány, Szent István Egyetemi Kiadó, Budapest, 2015.
- ZÁBORSZKY, Záborszky Miklós (1985): Érd, Községtörténeti tanulmányok, Fejér Megyei Történeti Évkönyv 16.(Székesfehérvár)pp.193-194.

### Internetes források

- INT-01 [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/fo/fo/fo0016.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/fo/fo/fo0016.html)
- INT-02 [https://index.hu/gazdasag/2020/11/02/ingatlanarak\\_agglomeracio/](https://index.hu/gazdasag/2020/11/02/ingatlanarak_agglomeracio/)
- INT-03 [http://jno.hu/hu/af/jno-703-2010\\_tukorhegy.pdf](http://jno.hu/hu/af/jno-703-2010_tukorhegy.pdf)
- INT-04 <https://www.nyilvantarto.hu/hu/>  
<https://novekedes.hu/ingatlan/dramaian-fogy-budapest-lakossaga-mutatjuk-hova-koltoznek>
- INT-05 [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/sza/hu/sza0040.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0040.html)
- INT-06 <https://budapestvasut2040.hu>
- INT-07 <https://magyarnemzet.hu/lugas-rovat/2022/07/az-agglomeracio-kozmuhalozata-nem-birja-a-fovarosbol-kikoltozok-vizigenyet>
- INT-08 <https://radiosd.hu/2020/07/10/zajvedelem-agglomeracio-m0/>
- INT-09 <https://erdmost.hu/2022/02/01/lesz-vagy-nem-lesz-zajvedo-fal-torokbalinton/>
- INT-10 [www.nyilvantarto.hu](http://www.nyilvantarto.hu),
- INT-11 <https://www.erd.hu/>
- INT-12 <https://nepszamlalas2022.ksh.hu/eredmenyek/vegleges-adatok/kiadvany/>
- INT-13 <http://webmap.lechnerkozpont.hu/webappbuilder/apps/foldgomb1708/>
- INT-14 [https://www.erd.hu/data/cms391156/III\\_fejezet.pdf](https://www.erd.hu/data/cms391156/III_fejezet.pdf)
- INT-15 Érd MJV Helyi Építési Szabályzat- Szabályozási Terv pp.17.  
[https://www.erd.hu/data/cms614346/ERD\\_HESZ\\_rendelettervezet\\_10\\_05\\_14.pdf](https://www.erd.hu/data/cms614346/ERD_HESZ_rendelettervezet_10_05_14.pdf)

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| INT-16 | <a href="https://www.erd.hu/onkormanyzat/kozgyulesi-dokumentumok/eloterjesztesek/2023.-evi-eloterjesztesek/2023.-julus-21.-rk/a-valtoztatasi-tilalom-elrendelesrol-szolo-232023.-vi.29.onkormanyzati-rendelet-modositasa">https://www.erd.hu/onkormanyzat/kozgyulesi-dokumentumok/eloterjesztesek/2023.-evi-eloterjesztesek/2023.-julus-21.-rk/a-valtoztatasi-tilalom-elrendelesrol-szolo-232023.-vi.29.onkormanyzati-rendelet-modositasa</a>                                                                            |
| INT-17 | <a href="https://erdmost.hu/2023/04/06/brutalis-vizkorlatozas-johet-erden-ha-tovabb-no-a-varos/">https://erdmost.hu/2023/04/06/brutalis-vizkorlatozas-johet-erden-ha-tovabb-no-a-varos/</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| INT-18 | <a href="https://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haViewer.jsp">https://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haViewer.jsp</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| INT-19 | <a href="https://erdmost.hu/2021/01/27/parkok-eletet-menthetnek/">https://erdmost.hu/2021/01/27/parkok-eletet-menthetnek/</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| INT-20 | <a href="https://www.erd.hu/onkormanyzat/kozerdeku-adatok/2.-tevekenysegre-mukodesre-vonatkozo-adatok/xi.-kozzeteteli-listak/koncepcio-k-strategia/zajterkep_vlemeny">https://www.erd.hu/onkormanyzat/kozerdeku-adatok/2.-tevekenysegre-mukodesre-vonatkozo-adatok/xi.-kozzeteteli-listak/koncepcio-k-strategia/zajterkep_vlemeny</a>                                                                                                                                                                                    |
| INT-21 | <a href="https://budapestkornyeke.hu/gyuttmentek-es-tosgyokerekek-csataja-allando-vita-az-agglomeracioban/">https://budapestkornyeke.hu/gyuttmentek-es-tosgyokerekek-csataja-allando-vita-az-agglomeracioban/</a><br><a href="https://www.researchgate.net/publication/331635339_Kertvarosi_Eroditmeny_Torokbalinton_teruleti_kulonbsegek_a_tarsadalmi_terkonstrukcioban">https://www.researchgate.net/publication/331635339_Kertvarosi_Eroditmeny_Torokbalinton_teruleti_kulonbsegek_a_tarsadalmi_terkonstrukcioban</a> |
| INT-22 | <a href="http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:2VkvBzouH_0J:www.erd.hu/data/cms684469/soskut_megallapodas_1.1.doc&amp;cd=2&amp;hl=hu&amp;ct=clnk&amp;gl=hu">http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:2VkvBzouH_0J:www.erd.hu/data/cms684469/soskut_megallapodas_1.1.doc&amp;cd=2&amp;hl=hu&amp;ct=clnk&amp;gl=hu</a>                                                                                                                                                                          |
| INT-23 | <a href="https://atlatszo.hu/kozpenz/2012/07/16/luxuslakopark-epulhet-az-egykori-hm-loterre-erden/">https://atlatszo.hu/kozpenz/2012/07/16/luxuslakopark-epulhet-az-egykori-hm-loterre-erden/</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

### **Térképek forrásai**

1. Topográfiai térképek <https://www.mepar.hu/mepar/>
3. Történelmi térképek <https://maps.hungaricana.hu/hu/MOLTerkeptar>  
[www.mapire.eu](http://www.mapire.eu)  
<https://maps.arcenum.com/>
4. Légifotók [www.fentrol.hu](http://www.fentrol.hu)
5. Űrfelvételek Google Earth Pro
- 6.Érd térképek <https://www.openstreetmap.hu/>  
<https://terinfo.erd.hu/mapguide/erd/internet.php>  
[https://erdlako.hu/images/dokumentumok/forgalmirend/erd\\_utepites\\_halozat](https://erdlako.hu/images/dokumentumok/forgalmirend/erd_utepites_halozat))

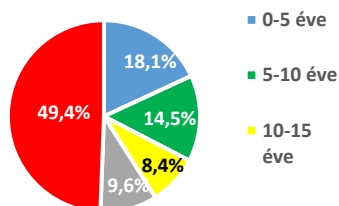
(Internetes források elérhetőségének ellenőrzése 2023.11.04.)

## Ábrajegyzék

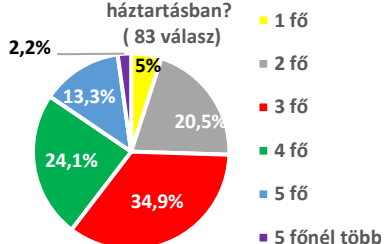
|                                                                                                                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. ÁBRA BUDAPEST LAKOSSÁGA 1869-1920. ....                                                                                                                                            | 5  |
| 2. ÁBRA BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ NÉPESSÉGE 1851- 1945.....                                                                                                                              | 6  |
| 3. ÁBRA BUDAPEST AGGLOMERÁCIÓS GYŰRŰJE ÉS A NÉPESSÉGNÖVEKEDÉS MÉRTÉKE 1990-2022. KÖZÖTT .....                                                                                         | 7  |
| 4. ÁBRA BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓS TÉRSÉG 0-14 ÉVES NÉPESSÉGÉNEK ARÁNYA .....                                                                                                            | 11 |
| 5. ÁBRA BUDAPEST ELÉRÉSI IDEJÉNEK VÁLTOZÁSA.....                                                                                                                                      | 13 |
| 6. ÁBRA A VASÚTI UTASSZÁLLÍTÁS ADATAINAK VÁLTOZÁSA A MÁV ELŐVÁROSI VONALAIN 2013-2019. KÖZÖTT .....                                                                                   | 14 |
| 7. ÁBRA AGGLOMERÁCIÓS KONFLIKTUSOK HÁLÓZATI ÖSSZEFÜGGÉSRENDSZERE A SAJTÓELEMZÉS TÜKRÉBEN .....                                                                                        | 16 |
| 8. ÁBRA ÉRD ELHELYEZKEDÉSE PEST VÁRMEGYE ÉS ÉRD TERÜLETÉN .....                                                                                                                       | 17 |
| 9. ÁBRA ÉRD, FENYVES PARKVÁROS LEHATÁROLÁSA.....                                                                                                                                      | 18 |
| 10. ÁBRA NÉPESSÉGSZÁM VÁLTOZÁSA A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ DÉLI SEKTORÁBAN, ÉRD, SZIGETSZENTMIKLÓS,.....                                                                                | 24 |
| 11. ÁBRA ÉRD, FENYVES-PARKVÁROS BEÉPÜLÉSI MUTATÓK 1990-2022.(SAJÁT SZERKESZTÉSŰ ÁBRA).....                                                                                            | 25 |
| 12. ÁBRA BEÉPÍTÉS-ZÖLDFELÜLET ARÁNY VÁLTOZÁSA A BÁDOGOS-ÁCS UTCA EGYIK TELEKTÖMBJÉN 1965-2023. ....                                                                                   | 26 |
| 13. ÁBRA ÉRD FENYVES- PARKVÁROS FELSZÍNBORÍTÁSÁNAK VÁLTOZÁSA 1783-1941.....                                                                                                           | 27 |
| 14. ÁBRA ÉRD FENYVES- PARKVÁROS FELSZÍNBORÍTÁSÁNAK VÁLTOZÁSA 1969-2022.....                                                                                                           | 29 |
| 15. ÁBRA ZÖLDFELÜLETI ARÁNY SZÁMÍTÁSA .....                                                                                                                                           | 30 |
| 16. ÁBRA FENYVES-PARKVÁROS INGATLANAINAK ZÖLDFELÜLETI ARÁNYA 2023. ....                                                                                                               | 30 |
| 17. ÁBRA TÁRSASHÁZAK MEGJELENÉSI TERÜLETEI 2023. ....                                                                                                                                 | 32 |
| 18. ÁBRA ÉRD ÉS FENYVES-PARKVÁROS ÚTJAINAK MINŐSÉGE (SAJÁT BEJÁRÁSON ALAPULÓ FELMÉRÉS)2023.....                                                                                       | 35 |
| 19. ÁBRA ÉRD, FENYVES-PARKVÁROS DOMBORZATI VISZONYOK .....                                                                                                                            | 36 |
| 20. ÁBRA FENYVES-PARKVÁROS JÁTSZÓTEREINEK ELHELYEZKEDÉSE ÉS A KÉRDŐÍV JÁTSZÓTÉR HASZNÁLATÁRA<br>VONATKOZÓ ADATAI.....                                                                 | 41 |
| 21. ÁBRA AZ M7-ES AUTÓPÁLYA ZAJTERHELÉSÉVEL ÉRINTETT TERÜLETEK- SAJÁT FELMÉRÉS .....                                                                                                  | 42 |
| 22. ÁBRA ZAJTÉRKÉP, FENYVES-PARKVÁROS .....                                                                                                                                           | 42 |
| 23. ÁBRA AUTÓK SZÁMA HÁZTARTÁSONKÉNT .....                                                                                                                                            | 43 |
| 24. ÁBRA INGÁZÓK ARÁNYA (KÉRDŐÍV ADATAI) .....                                                                                                                                        | 43 |
| 25. ÁBRA BUDAPEST ÁTLAGOS ELÉRÉSI IDEJE ÉRD, FENYVES-PARKVÁROSBÓL 2023.MÁJUS-SZEPTEMBER.....                                                                                          | 44 |
| 26. ÁBRA A KÖZLEKEDÉS ESZKÖZEI (KÉRDŐÍV ADATAI).....                                                                                                                                  | 45 |
| 27. ÁBRA TÖMEGKÖZLEKEDÉS ELÉGEDETTSÉGI MUTATÓ.....                                                                                                                                    | 45 |
| 28. ÁBRA BUSZMEGÁLLÓ RÁGYALOGLÁSI TÁVOLSÁG LÉGVONALBAN 1784 M, BURKOLT ÚTON 2352 M .....                                                                                              | 45 |
| 29. ÁBRA HÁZIORVOSI, FOGORVOSI RENDELŐK ELHELYEZKEDÉSE A TELEPÜLÉSRÉSZHEZ VISZONYÍTVA .....                                                                                           | 46 |
| 30. ÁBRA ÉRD KÖZNEVELÉSI CENTRUM ÚTKAPCSOLATI RENDSZERE .....                                                                                                                         | 47 |
| 31. ÁBRA VOLT KATONAI LŐTÉR TERÜLETE .....                                                                                                                                            | 48 |
| 1. KÉP MEGTELŐ AGGLOMERÁCIÓS TELEPÜLÉSEK .....                                                                                                                                        | 2  |
| 2. KÉP ÉRD, FENYVES-PARKVÁROS, LÉGIFOTÓ .....                                                                                                                                         | 3  |
| 3. KÉP ÉRD-PARKVÁROS PARCELLÁZÁSI PROSPEKTUSÁNAK CÍMLAPJA 1930-BÓL .....                                                                                                              | 20 |
| 4. KÉP ÉRD-JELLEMZŐ UTCAKÉP: SZÓRT BURKOLAT, JÁRDA ÉS VÍZELVEZETÉS HIÁNYA (FOTÓ: KOVÁCS F., 2023.) .....                                                                              | 34 |
| 5. KÉP SZÓRT BURKOLATÚ ÚT- PORÁRTALOM.....                                                                                                                                            | 34 |
| 6. KÉP CSAPADÉKVÍZ ELVEZETÉSÉNEK HIÁNYA (FOTÓ: KOVÁCS FANNI 2023.).....                                                                                                               | 36 |
| 7. KÉP VÍZELVEZETÉS HIÁNYA- IPAROS UTCA (FŐ GYŰJTŐÚT) KAVICS LEMOSÓDÁS KISEBB ESŐ UTÁN, ILLETVE BURKOLT<br>ÉS BURKOLATLAN UTCÁK CSAPADÉKVÍZ ERÓZIÓJA (FOTÓ: KOVÁCS FANNI, 2023.)..... | 36 |
| 8. KÉP VÍZELVEZETÉS A FÖLDMUNKÁS UTCA ELSŐ 150M-ÉN .....                                                                                                                              | 37 |
| 9. KÉP JÁRDA AZ IPAROS UTCÁBAN.....                                                                                                                                                   | 37 |
| 10. KÉP SZEMÉTTYŰJTÉS-LAKOSSÁGI MEGOLDÁS (FOTÓK: KOVÁCS FANNI 2023.).....                                                                                                             | 37 |
| 11. KÉP ÉRD, BÚVÁR UTCAI ÓVODA, ISKOLA PARKOLÓ (KÉP: KOVÁCS FANNI 2023.) .....                                                                                                        | 37 |
| 12. KÉP BEÉPÍTÉSSEL FENYEGETETT TERMÉSZETKÖZELI TERÜLETEK ÉRD, NAGY-HEGY, NYUGATI PLATÓ .....                                                                                         | 49 |

## Kérdőív

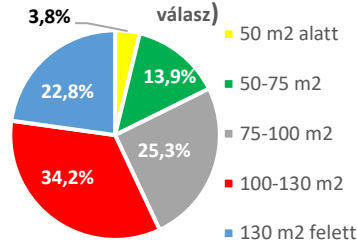
1. Mióta él Érden? ( 83 válasz)



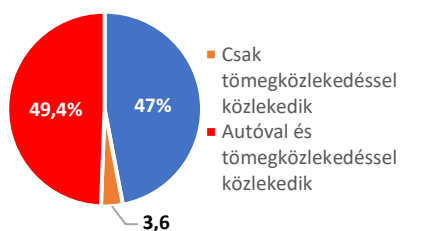
2. Hányan élnek egy háztartásban? ( 83 válasz)



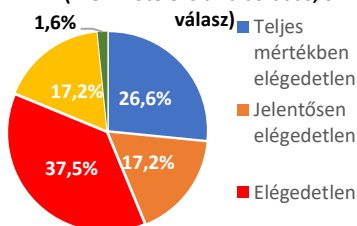
3. Mekkora alapterületű lakásban él? ( Nem kötelező a válasz megadása, 79 válasz)



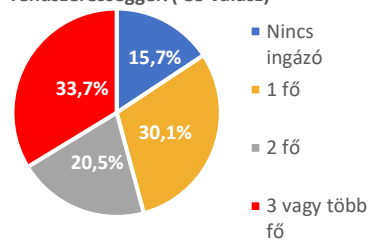
4. Milyen közlekedési módot használ? ( 83 válasz)



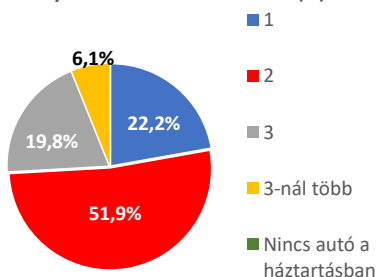
5. Ha használja , mennyire elégedett a tömegközlekedéssel? ( Nem kötelező a válaszadás, 64 válasz)



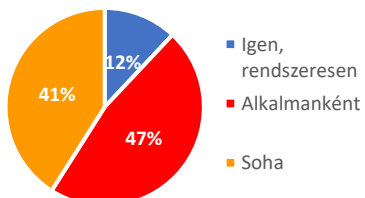
6. A háztartásban élők közül hányan ingáznak napi rendszerességgel? ( 83 válasz)



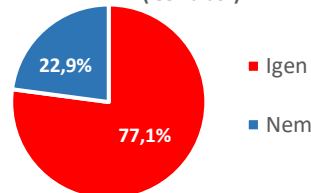
7. Hány autó van a háztartásban? (%)



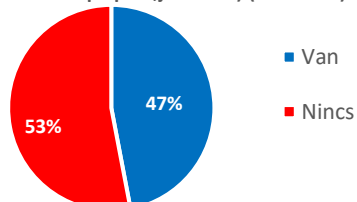
8. Meglévő parkokat, játszótereket szokták-e használni? (%)



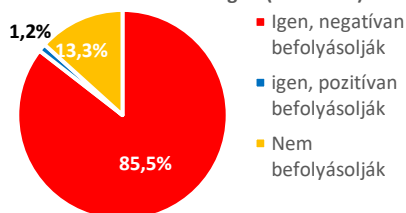
9. Ön igényt tartana -e több közösségi tér kialakítására? ( 83 válasz)



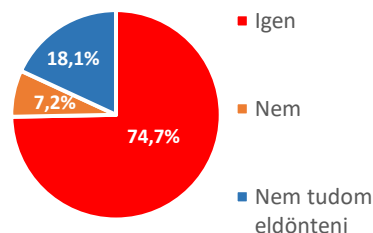
10. Vannak-e lakhelye közelében az ön számára könnyen megközelíthető közösségi terek? ( pl. park, játszótér ) ( 83 válasz)



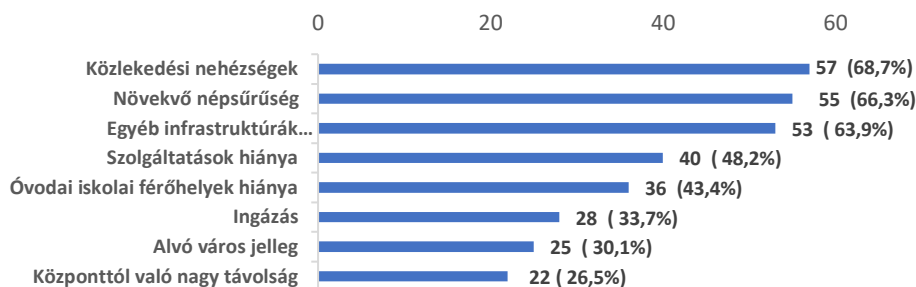
11. Ön szerint a nagy mértékű ingatlan beépítések, társasházak, sorházak építése befolyásolják-e az itt lakók életminőségét? ( 83 válasz)



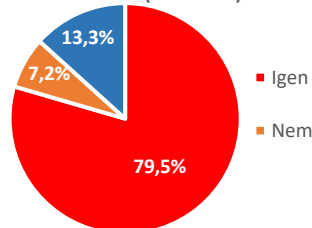
12. Ön szeret itt lakni? ( 83 válasz)

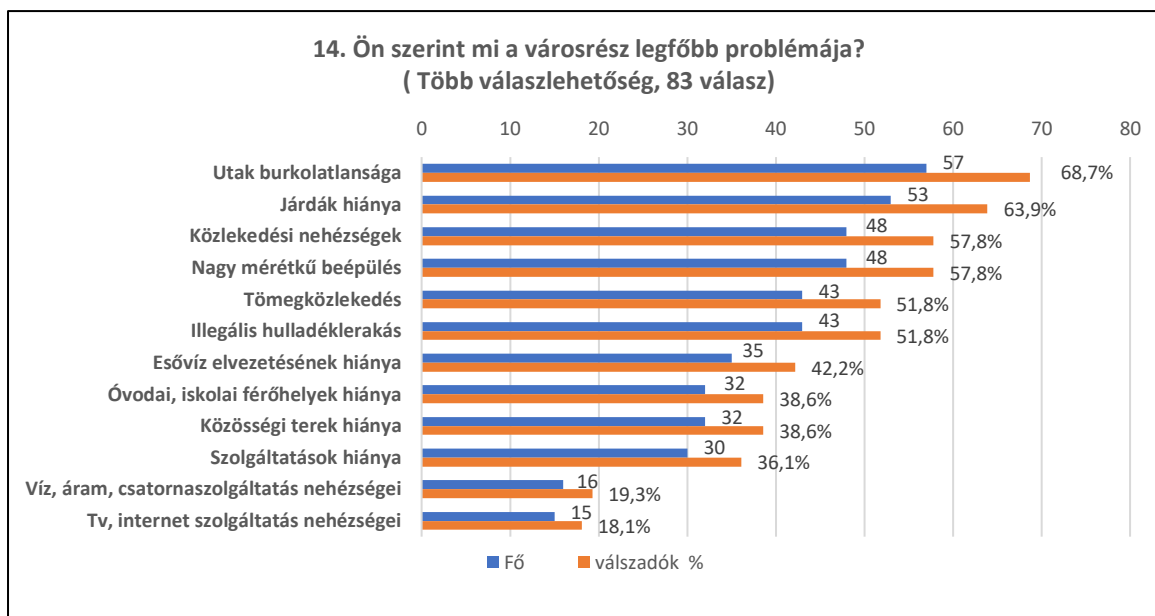


13. Ön milyen agglomerációs jelenséget tapasztal meg leggyakrabban? ( 83 válasz)



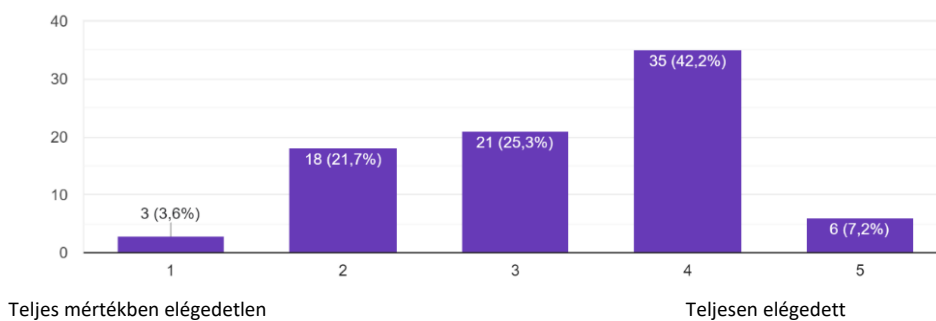
15. Ön egyetért az "Érd megtelt" kijelentéssel? ( 83 válasz)





Mennyire elégedett a közbiztonsággal?

83 válasz



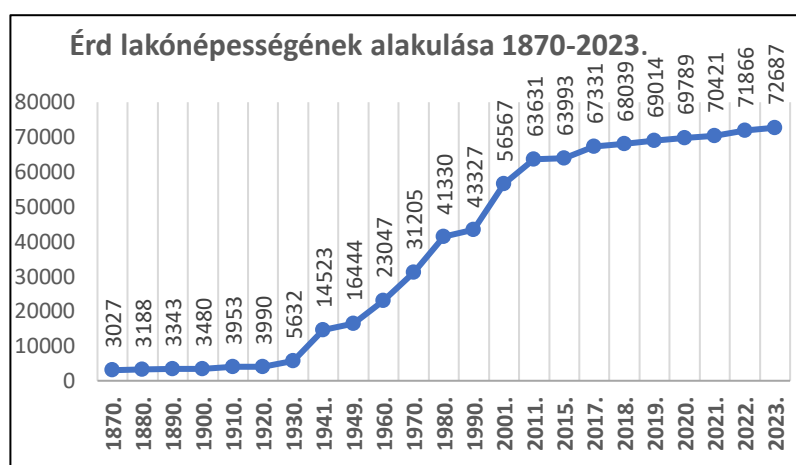
Kérdőív internetes elérhetősége

<https://docs.google.com/forms/d/1a2bq5fc4uSdoIW4gVxAoq4LdTRW5lneC74a74EnhTig/edit#responses>

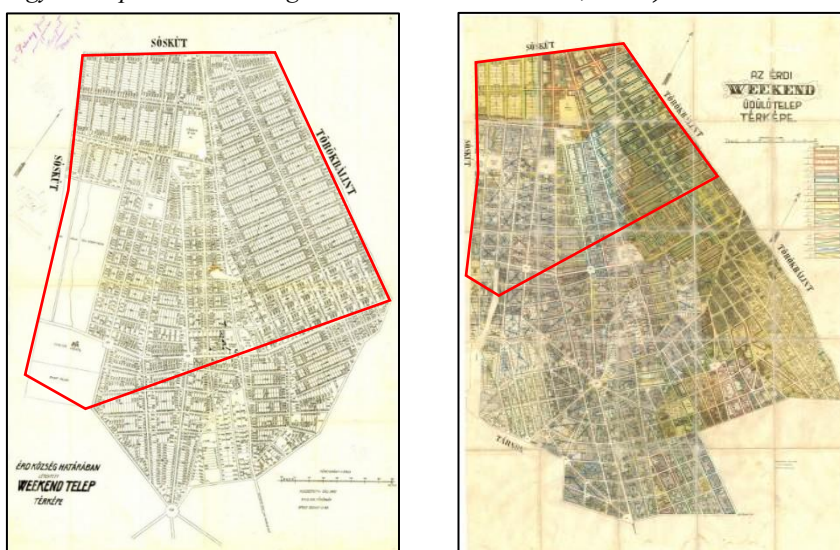
## Melléklet

| Érd                                         | 2016   | 2020   | 2021   | 2023   |
|---------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Állandó népesség (dec. 31.) (fő)            | 67331  | 70421  | 71866  | 72686  |
| Háziorvosok (fő)                            | 21     | 20     | 21     | 21     |
| Egy háziorvosra jutó ellátottak száma fő    | 3206,2 | 3353,3 | 3422,2 | 3461,2 |
| Állandó népesség 0-19 év                    | 12356  | 13220  | 13710  | 15481  |
| Házi gyermekorvosok (fő)                    | 9      | 10     | 10     | 10     |
| Egy gyermekorvosra jutó ellátottak száma fő | 1372,9 | 1322   | 1371   | 1548,1 |

**1.számú melléklet:** Érd házi- és gyermekorvosi orvosi ellátás (Adatok forrása: TEIR, 2023.)



**2.számú. melléklet** Érd lakónépességének alakulása 1870-2023.között (Alapadatok forrása: Magyar települések lakosságszámának alakulása. KSH, 2023.)

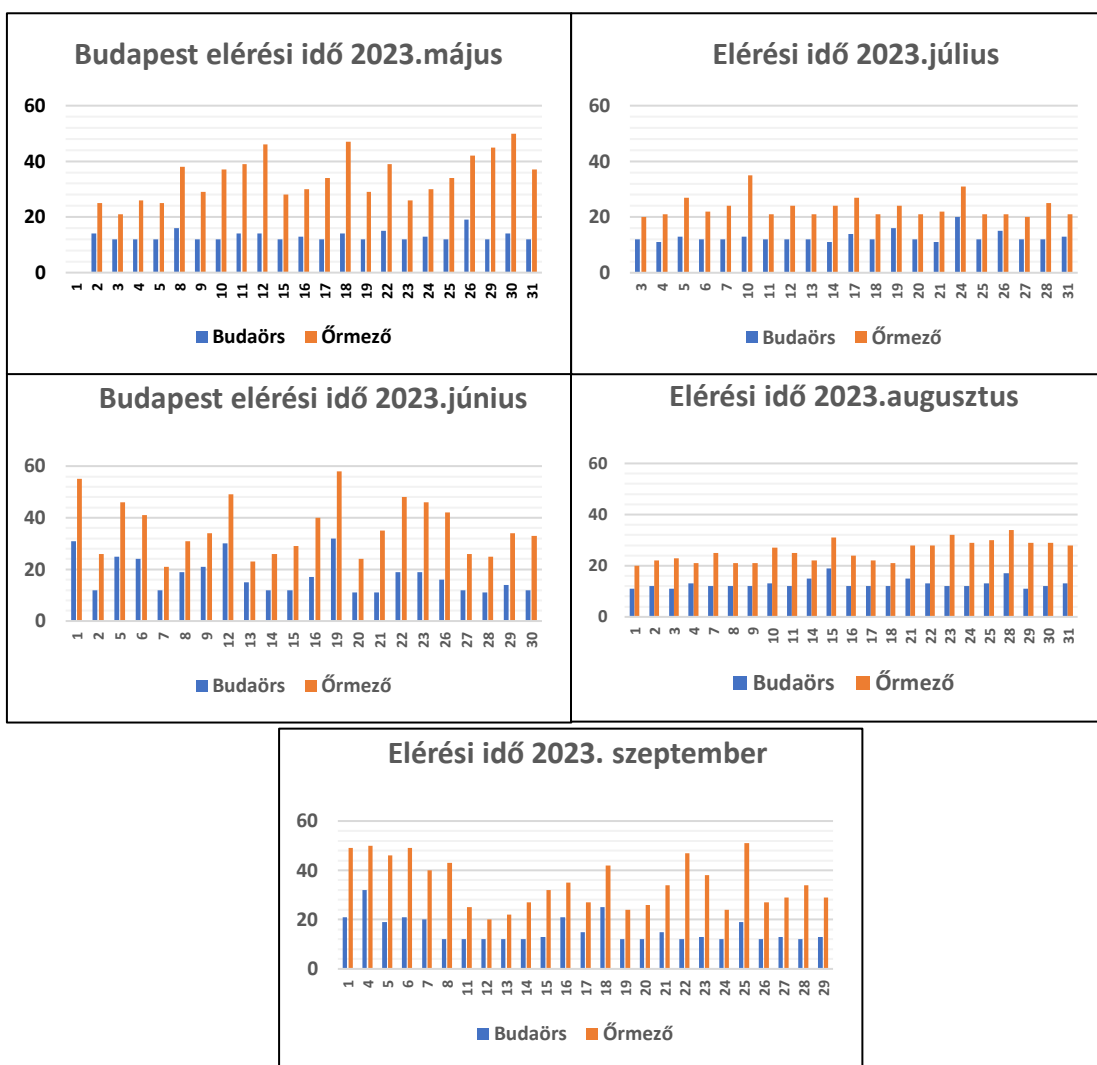


**3.számú melléklet** Érd község határában létesített Weekend telep térképei 1930. (Forrás: Helytörténeti Gyűjtemény, Érd, Csuka Zoltán Városi Könyvtár)



#### 4.számú melléklet

Érd-Fényes Parkváros kapcsolódási pontjai Érd belső úthálózatával (Térkép forrása: érdlakó.hu 2021)



**5.sz melléklet** Budapest elérési ideje 2023. május- szeptember, havi lebontásban (saját mérések alapján)

**6.sz melléklet** Érd Fényes-Parkváros tájhasználati és agglomerációs konfliktustérképe, tervlap (Külön fájlként csatolva)

**7.sz melléklet** Érd Fényes-Parkváros területhasználat változása, tervlap (Külön fájlként csatolva)

**8.sz melléklet** Érd Fényes-Parkváros beépítettségének alakulása 1960-2022, tervlap (Külön fájlként csatolva)