

SZAKDOLGOZAT

Mihalik Titanilla
2022

BUDAPESTI GAZDASÁGI EGYETEM
KÜLKERESKEDELMI KAR
NEMZETKÖZI GAZDÁLKODÁS SZAK
NAPPALI TAGOZAT
GAZDASÁGDIPLOMÁCIA SPECIALIZÁCIÓ

**AGGLOMERÁCIÓS VÁROSOK,
GYÖMRŐ VÁROS ALKALMAZKODÁSA
A NÖVEKVŐ LAKOSSÁGHOZ**

Belső konzulens: Dr. Gáspár Tamás
Külső konzulens: Mizsei Anett

Készítette: Mihalik Titanilla

Budapest, 2022

NYILATKOZAT


Alulírott Mihalik Titanilla büntetőjogi felelősségem tudatában nyilatkozom, hogy a szakdolgozatomban foglalt tények és adatok a valóságnak megfelelnek, és az abban leírtak a saját, önálló munkám eredményei.

A szakdolgozatban felhasznált adatokat a szerzői jogvédelem figyelembevételével alkalmaztam.

Ezen szakdolgozat semmilyen része nem került felhasználásra korábban oktatási intézmény más képzésén diplomaszerezés során.

Tudomásul veszem, hogy a szakdolgozatomat az intézmény plágiumellenőrzésnek veti alá.

Budapest, 2022 év december hónap 04. nap



hallgató aláírása

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS	6
2. URBANIZÁCIÓ, AGGLOMERÁCIÓK KIALAKULÁSA	7
2.1. Városok kialakulása, urbanizáció	7
2.2. Agglomerációk létrejötte	9
3. MAGYARORSZÁG AGGLOMERÁCIÓI	11
3.1. Agglomerációk	11
3.2. Agglomerálódó térségek	12
3.3. Vidéki agglomerációk	12
3.3.1. Győri agglomeráció	13
3.3.2. Miskolci agglomeráció	13
3.3.3. Pécsi agglomeráció	14
3.4. Budapesti agglomeráció	15
3.4.1. Népeség	16
3.4.2. Lakásépítések	16
3.4.3. Ingázás	19
4. GYÖMRŐ VÁROS BEMUTATÁSA	22
4.1. Gyömrő infrastruktúrája	24
4.1.1. Közlekedés	25
4.1.2. Egészségügyi ellátás	26
4.1.3. Szociális ellátás	26
4.1.4. Közművelődés	27
4.1.5. Köznevelés, oktatás	27
5. PRIMER KUTATÁS: GYÖMRŐ VÁROS LAKOSSÁGI KÉRDŐÍV	29
6. KÖVETKEZTETÉSEK	40
6.1. Javaslatok	41
7. KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS	43
Irodalomjegyzék	44
MELLÉKLETEK	46
Gyömrő város lakossági kérdőív	46
Gyömrő fényképek	50
Budapesti-agglomeráció települései:	54

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: Magyarország agglomerációi, agglomerálódó térségei és nagyvárosi településegységei.....	12
2. ábra: A győri agglomeráció főbb jellemzői 2013-ban.....	13
3. ábra: A miskolci agglomeráció főbb jellemzői 2013-ban.....	14
4. ábra: A pécsi agglomeráció főbb jellemzői 2013-ban.....	14
5. ábra: Agglomerációs települések lakónépessége 2019-ben (fő).....	15
6. ábra: A Budapesti agglomeráció.....	15
7. ábra: A budapesti agglomeráció főbb mutatói (2013).....	16
8. ábra: Budapestre költözők aránya.....	17
9. ábra: Budapesti agglomerációba költözők aránya.....	17
10. ábra: Gyömrő helyzete a Budapesti-agglomeráció dél-keleti szektorában.....	22
11. ábra: Gyömrői lakások átlagos négyzetméterárának alakulása 2002 és 2022 között.....	24
12. ábra: Pest megyei fizetős autópályák térképe, 2022	25
13. ábra: 4. Ön hány éve él Gyömrőn?.....	30
14. ábra: 6. Hol dolgozik?.....	31
15. ábra: 7. Mivel jut el a munkahelyére?.....	31
16. ábra: 8. 1-5-ig terjedő skálán mennyire elégedett a tömegközlekedési eszközökkel a főváros irányába az alábbi szempontok alapján? (1- egyáltalán nem vagyok elégedett, 5- teljesen elégedett vagyok).....	32
17. ábra: 11. Rendelkezik családtámogatási hitellel? (CSOK, babaváró, stb.).....	33
18. ábra: 12. Önnek van gyermeke?.....	34
19. ábra: 13. Hány gyermeke van?.....	34
20. ábra: 20. 1-5 skálán összességében mennyire elégedett az alábbi infrastrukturális elemekkel Gyömrő város esetében? (1- egyáltalán nem vagyok elégedett, 5- teljesen elégedett vagyok)....	36
21. ábra: 23. Összességében a fenti szempontok és saját véleményem alapján 1-10-es skálán mennyire gondolja elérhető városnak Gyömrőt? (1- egyáltalán nem gondolom elérhetőnek, 10- teljesen elérhetőnek gondolom).....	38

1. BEVEZETÉS

Az agglomeráció és ennek kérdésköre sok éve foglalkoztatja a városecselemzőket és kutatókat. Meghatározása nem egyszerű feladat, hiszen a folyamat igen sokrétű, és ahhoz, hogy kellően körüljárjuk a témát, meg kell vizsgálni gazdasági, társadalmi, területi és közigazdasági szempontból is. Napjainkban az agglomerálódás folyamata és ennek következményei igencsak aktuálisak Budapest vonzáskörzetében, és az agglomerációs városok növekvő lakossága fontos tényező az urbanizációt érintő folyamatokban.

Az agglomerációk olyan település csoportok, melyeknél a központi település, és azt ezt körülvevő, úgynevezett vonzott települések között szoros gazdasági, kommunális, kulturális kapcsolat alakul ki.

Szakedolgozatomban ezt a folyamatot, illetve ennek előzményeit mutatom be, illetve szűkebb körben a Budapesti agglomerációra fókuszálok, ezen belül is Gyömrő város helyzetére. A fő kutatási kérdés, hogy az agglomerálódás okozta növekvő lakossághoz mennyire tudott alkalmazkodni a település infrastruktúrája (óvodai/iskolai férőhelyek, munkahelyek, szociális intézmények, szolgáltatások, közlekedési hálózat, stb. szempontjából).

Elsősorban azért választottam ezt a témát, mert gyömrői lakosként személyesen is érintett vagyok. Az itt lezajlott folyamatok az én és családom életére is hatással vannak és befolyásolják a mindennapjainkat. Ezen kívül helyi lakosként valós következtetéseket tudok levonni és a különböző hatásokat személyesen tudom ismertetni a szakedolgozatomban. A másik ok, amiért ezt a témát választottam, az az, hogy egy olyan kérdéskörben szerettem volna elmélyülni, amit több oldalról is meg lehet közelíteni, ezáltal több aspektusból meg tudom vizsgálni az adott területet. Az agglomerálódás folyamata számomra pont ilyen és helyi lakosként szívügyemnek is tekintem, hogy részletesebben megvizsgáljam a környezetet, ahol élek.

A szakedolgozatom célja, hogy a primer (online kérdőíves kutatás) és szekunder kutatásom (társadalmi, gazdasági statisztikák) felhasználásával bemutassam a fent említett folyamatokat. Primer kutatásnál annak érdekében, hogy véletlenszerű legyen a merítés, az online kérdőívezés formáját használtam. Mivel saját véleményem szerint az idősebb korosztály nem annyira jártas az efféle internetes lehetőségek használatában, helyi ismerősöket megkértem, hogy idősebb rokonaiknak segítsenek a kérdőív kitöltésében, ezáltal minél szélesebb korosztály véleményét tudtam felhasználni az elemzésnél. Szekunder kutatásommal és személyes információkkal ezek előzményeit, és hatásait, valamint Gyömrő város alkalmazkodását mértem fel, a lakossági kérdőív (primer kutatás) eredményével pedig célom, hogy alátámasszam a szekunder kutatásomban megállapított következtetéseket.

Kutatásom során kihasználva, hogy a pandémia óta a legtöbb szakirodalom interneten is elérhető, főként online forrásokra hagytam. A különböző gazdasági mutatók feltárására nagy segítségemre volt a Központi Statisztikai Hivatal weboldala, ahol a konkrét gazdasági számadatok mellett folyóiratok is a rendelkezésemre álltak a témában. Ezen kívül felhasználtam PDF formátumban elérhető szakkönyveket, valamint különböző periodikákat. A menetrendek ismertetésére a közlekedési vállalatok (MÁV-Start Zrt., Volánbusz Zrt, Budapesti Közlekedési Központ) online felületein fellelhető adatokat, méréseket használtam.

2. URBANIZÁCIÓ, AGGLOMERÁCIÓK KIALAKULÁSA

Az agglomeráció létrejötte egy folyamat eredménye. Ahhoz, hogy a kialakulásáról és jellemzőiről beszéljünk, fontos megvizsgálni ennek előzményeit. Az agglomeráció leegyszerűsítve egy város és annak a városnak a vonzaskörzete, így a kialakulása minden esetben egy városhoz köthető. Éppen ezért elsőként mindenképp a városok kialakulását, az urbanizációt és ennek hatásait szeretném röviden ismertetni, melynek köszönhetően egészében láthatjuk az agglomerációs folyamatot.

Fontos megemlíteni, hogy amíg a várossá válásnak konkrét feltételei vannak, az agglomerációvá válás sokkal összetettebb, ahogy említettem egy folyamat eredménye, így nincsenek örök érvényű szabályai. Bár a várossá válás követelményei is különbözőek és többféle módszer alapján minősítenek egy települést várossá, de van egy olyan keretrendszere, ami az agglomerációról nem mondható el. A különböző agglomerációs térségeket megfigyelve inkább jellemzőket, az összekapcsolódást befolyásoló tényezőket tudunk felsorolni. Az agglomerálódás a fejlődő térségek sajátossága, mely során koncentráció figyelhető meg az adott területen mind a népesség, mind az ipar szempontjából. A folyamat leggyakoribb indikátora, hogy a nagyváros kinövi határait és a vonzaskörzetében lévő települések felé terjeszkedik. Egységes követelmény nincsen a településcsoport tagjaira, de azt fontos megemlíteni, hogy a csoportosuló települések között szoros kulturális, gazdasági, kommunális és szolgáltatási kapcsolatok jönnek létre. (Laki Ildikó, 2017)

2.1. Városok kialakulása, urbanizáció

A városnak mint olyan, nem létezik egységesen elfogadott definíciója, hiszen ennek meghatározása a Föld minden pontján eltérő. A fogalom meghatározására napjainkra két fő módszer rajzolódott ki: az egyik, amikor a népességszámot veszik alapul és a városi rangot egy bizonyos lélekszámhoz kötik. A másik esetben a város meghatározása egy kicsit komplexebb, itt ugyanis a hangsúly a város funkcióján van. Városnak tekintik a településhálózatok azon tagjait, melyek a saját lakói mellett a szomszédos településen élőket is kiszolgálják (áruval, munkalehetőségekkel, szolgáltatásokkal, stb.) (Kovács – Vida, 2016)

Az urbanizáció kifejezés az „urbs” (jelentése: város) latin szóhoz ered és a városok elterjedéséhez köthető. A korai civilizációk történelméből is tudjuk, hogy városban élni mindig kiváltságot jelentett, általában valamilyen ranggal járt. Hosszú ideig ez a megkülönböztetés volt jellemző, a népesség sokkal kisebb része élt városokban. A változást az ipari forradalom hozta a 18-19. században, amikor a gyárak és üzemek létrejöttek. Ezek kiszolgálására az emberek az iparosodott területekre koncentráálódtak és ezek a népesztömörülések eredményezték a városok kialakulását. Ennek a gyors fejlődésnek köszönhetően a korábban elenyésző városi népesség aránya robbanásszerűen megnőtt. (Kovács – Vida, 2016)

Az urbanizáció növekedése napjainkban is globális tendencia. Ma a világ népességének mintegy 56%-a - 4,4 milliárd lakos - városokban él. Ez a tendencia várhatóan folytatódni fog. A Világbank becslése szerint 2050-re, amikor a városi népesség több mint kétszeresére nő, a világ népességének 70%-a városokban fog élni. 1960-ban a világ népességének mintegy 33%-a élt városi területeken, és ez az arány 2017-re mintegy 56%-ra emelkedett.

Az urbanizációs ráta jelenleg az Egyesült Államokban körülbelül 82%, Japánban 91%, Németországban 74% és Szingapúrban majdnem 100%. Magyarországon az urbanizációs ráta 1950-ben 53% volt, 1990-ben 65,8%, 2000-ben 64,6%, 2022-ben pedig 72,6%. (Kovács – Vida, 2016)

Abban, hogy egy bizonyos település miért emelkedik ki a térségben, általában egy bizonyos funkció játszott szerepet. Az egyik legfontosabb és legősibb városképző funkció a kereskedelem. Ilyen városok a Hanza városok, Velence, Firenze, Koppenhága, Brüsszel, de Budapest is. Szintén ősi szerep a védelmi szerepkör, például Eger, Trieszt, Verdun. Az egyház növekvő jelentőségének köszönhetően jelent meg az egyházi szerepkör. Egyházi szempontból fontos központok alakultak ki Rómában, Mekkában, Jeruzsálemben, hazánkban pedig többek között Esztergomban, Egerben, Győrben és Székesfehérváron. A már említett ipari szektor jelenléte volt az egyik legnagyobb jelentőségű városképző funkció. Történelmileg is fontos, de az utóbbi években is egyre jelentősebb a kulturális szerepkör, ahol a nagy hírű egyetemek vonzóerejének köszönhetően alakultak ki/nőttek meg a városok. (Kovács – Vida, 2016)

A városok robbanásszerű népességnövekedése számos negatív hatással járt. A városok sok esetben nem tudtak kellőképpen alkalmazkodni a növekvő lakossághoz. A tervszerűtlen letelepedések egy idő után zsúfoltságot eredményeztek, a gyors lélekszámnövekedést nem tudta követni az infrastruktúra fejlődése, így sok esetben komplett városrészek jöttek létre tervezetlen építkezésekkel, közművek, csatorna nélkül. E tényezők következményeként nyomornegyedek jöttek létre, melyek folyamatos járványokat idéztek elő. (Kovács – Vida, 2016)

A korábban szabályozatlan városiasodás külső beavatkozást igényelt, a politikusok felismerték, hogy a kaotikus viszonyok felszámolására minél hamarabbi intézkedések meghozatala szükséges. Az első ilyen lépés jogi értelemben történt Angliában. Az építésügyi szabályozások állami szinten szabták meg a minimális utcaszélességet, maximalizálták a laksűrűséget és minden építkezést a helyi egészségügyi hatóságok engedélyéhez kötöttek. Az angliai minta szép lassan elterjedt az európai városokra, és az életkörülmények lassan javulni kezdtek. (Kovács – Vida, 2016)

Magyarországon a várossá válás feltételeit a területszervezési eljárásról szóló 321/2012. (XI. 16.) Korm. rendelet 7. fejezete mondja ki.

A 2015. március 25. napjától hatályos előírás további feltételül szabja, hogy a község

- a) lakosságszáma a meghaladja a 10.000 főt és az azt megelőző öt évben folyamatosan növekedjen,
- b) a csatornázottság aránya legkevesebb 60% legyen,
- c) területén az országos településrendezési és építési követelményekről szóló kormányrendelet (OTÉK) szerinti teljes közművesítettség 60%-ban megvalósult,
- d) a belterületi szilárdburkolatú utak aránya legalább 90%-os legyen. (Éptésijog.hu, 2015)

Az átlagos városi fejlettségi szintet az a község érheti el, amely a fenti adatok teljesülésén túl rendelkezik:

- e) alapfokú és középfokú nevelési-oktatási intézménnyel,
- f) rendőrkapitánysággal vagy helyi rendőrőrszel,

- g) hivatásos tűzoltósággal, katasztrófavédelmi őrszel vagy önkormányzati tűzoltósággal,
- h) egészségügyi alapellátással,
- i) közfinanszírozott egészségügyi szakellátást nyújtó egészségügyi szolgáltató által fenntartott, illetve működtetett egészségügyi intézménnyel,
- j) tanuszkodával vagy többcélú sportcsarnokkal. (Éptésijog.hu, 2015)

Ahhoz, hogy a községet várossá nyilvánítsák gazdasági aktivitását, a térséget is ellátó oktatási, egészségügyi, kulturális, szociális intézményeinek fejlettségét, az igazgatási és rendészeti szervek, továbbá a sportéletét társadalmi szervezettségét a kezdeményezés értékelése során térségi szerepet betöltőnek kell tekinteni. (Éptésijog.hu, 2015)

2.2. Agglomerációk létrejötte

A városfejlődés új iránya (és az agglomeráció gondolatának előszobája) Ebenezer Howard (1850-1928) brit építész kertvárosmozgalma volt. Howard elmélete szerint a nagyvárosoknak több fényre, zöldterületre és levegőre van szükségük, a korábbiakkal ellentétben a jövő városait kertvárosként kell kialakítani. A központi város körüli zöld övezet funkciója, hogy megakadályozza a további beépítést és lehetővé tegye az élelmiszertermelést. Elmélete szerint a kertvárosok ezen kívül helyezkednének el, szigorúan olyan távolságban, hogy elkerülhető legyen az ingázás, megelőzve ezzel az esetleges zsúfoltságot. Bár ez az ideális városképzés nem sok esetben történt meg az ő szempontjai szerint, de nagyon jelentős hatással volt a 20. századi városépítészetre. Többek között a kertvárosi gondolat eredményeként született meg Magyarország első lakótelepe, a Wekerle telep Kós Károly tervei alapján. (Kovács – Vida, 2016)

Ezen folyamatok és a korszak jelentős városfejlesztéseinek köszönhetően jelentek meg az agglomerációk. A nagyvárosi növekedés során nemcsak a központi városok fejlődtek, hanem az ezeket körülvevő kisebb települések is. A központi városnak egyre nagyobb szerepe lett a térségben, részt vett a környező települések ellátásában, a közművesítés és a közlekedési hálózat kiterjedt ezekre a területekre is. Ennek eredményeként a nagyvárosok szorosabban kapcsolódtak szomszédaikhoz és településegüttesek (agglomerációk) jöttek létre. Szerkezetük szerint megkülönböztetünk monocentrikus (például: Budapest, Párizs, London) és policentrikus (például: Ruhr-vidék, Felső- Szilézia) agglomerációkat (egyközpontú, többközpontú). (Kovács – Vida, 2016)

Az agglomerációk szabályozására különböző definíciók alakultak ki. Az egyik legjelentősebb szabályozás Amerikából indult –itt ugyanis jelentős probléma volt a szuburbanizáció, valamint a város és vidék közötti határ elmosódása– ez volt a Standard Metropolitan Statistical Area (SMSA) („Egységes Nagyvárosi Statisztikai Terület”) rendszer. E szerint „egy nagyvárosi agglomerációban a központi város lélekszáma legalább 50 ezer fő, a hozzá tartozó metropolitan terület lakosságával együtt minimum 100 ezer fő. A metropolitan terület népességének legalább 75%-a nem mezőgazdasági foglalkoztatott kell legyen és legalább 30%-uk a központban dolgozik.” Amerikai példára az európai agglomerációk is fejlődésnek indultak. (Kovács – Vida, 2016)

Az európai fejlődésből hazánk fővárosa, Budapest sem maradt ki. Magyarország egyetlen milliós lakossággal rendelkező nagyvárosa monocentrikus szerkezetű agglomeráció. Esete elég egyedi, hiszen az ország felépítése nagyobb területre alakult ki és a trianoni veszteség jelentősen felborította a településszervezést. A vidéki nagyvárosok ugyan az ország területén maradtak, de a hozzájuk kapcsolódó „kiszolgáló” (mezőgazdasági és ipari területek, nyersanyaglelőhelyek) területek, és az ezeket összekötő vasúti úthálózat az országhatáron kívülre kerültek. Ennek a következménye, hogy mind a közlekedési hálózat, mind a munkalehetőségek Budapest centrikusak, egy (aránytalanul nagy) milliós nagyságrendű várossal, egy viszonylag kis országban. (Kovács – Vida, 2016)

A fejlődés következtében a budapesti elővárosok népessége 1900 és 1949 közötti években 130.000-ról több, mint a négyszeresére nőtt, így már az első világháború után felmerült annak gondolata, hogy a külső, intenzív kapcsolatban lévő területeket egyesítsék a belső, úgynevezett Kis-Budapesttel. Erre a tanácsrendszer bevezetésével került sor 1950. január 1-én. Ekkor a fővároshoz csatoltak 17 falut és 6 várost (többek között Újpestet, Csepelt és Kispesztet). Ennek köszönhetően a város félmillió lakossal és 120 négyzetkilométerrel nőtt. Az 1950-es években a növekedés folytatódott, a folyamatos beköltözések és az ingázás miatt új agglomerációs övezet jött létre. 1971-ben ez hivatalosan elismerésre került, az Országos Településfejlesztési Koncepció (OTK) megfogalmazása során 44 elővárosi települést soroltak hivatalosan a Budapesti-agglomerációba. A rendszerváltás után a településközi kapcsolatok még jobban erősödtek és az 1997-es kormányrendelet szerint a Budapesti agglomerációt a főváros és hozzá tartozó 80 további település alkotja. (Kovács – Vida, 2016)

3. MAGYARORSZÁG AGGLOMERÁCIÓI

Az agglomeráció olyan településcsoport, amelyben a központi település és a közvetlen vonzáskörzetébe tartozó településeket szoros kulturális, gazdasági, kommunális és szolgáltatási kapcsolatok jellemzik. (KSH, 2014)

3.1. Agglomerációk

Köszegfalvi György definíciója szerint „*az agglomerációk olyan településstruktúrák, ahol az ott elhelyezkedő településekben népességyarapodás, jelentős/jelentősebb lakásépítési tevékenység figyelhető meg. Az 1990-es évtizedben végbement folyamatok azt jelzik, hogy a gyarapodó népességszám és lakásépítési tevékenység nem a központokra, hanem az azokat övező településekre jellemző: a központokból a népesség – különböző okok miatt – kitelepedik a környék településeire, illetve más térségekből a bevándorlás ide irányul, lakást ezeken a településeken épít. Az aktív népesség munkahelyei (nagy többségükben) a központokban található. A központ és a közvetlen közelében fekvő települések között sokrétű funkcionális kapcsolatok jönnek létre (munkahely–lakóhely, vállalkozási-gazdasági, kereskedelmi-piaci, oktatási, művelődési, egészségügyi, kulturális, különféle jellegű szolgáltatási). Az intenzív agglomerálódási folyamat eredményeként összefüggő, fizikailag egybeépült településtest alakul ki, a települések egymással összenőnek. A hálózati (vonalas) infrastruktúra-rendszerek átfogják, illetve összefogják az agglomeráció egész területét (közlekedés, energiaellátás, közműves vízellátás). Az agglomeráció települési szerkezetének kialakulásában meghatározó szerepe van a központ, illetve társközpontjai településszerkezetének: morfológiai adottságainak, az érintett térség természeti-földrajzi viszonyainak (domborzati adottságok, vízrajzi helyzet), a vonalas infrastruktúra kialakult rendszerei területi-földrajzi elhelyezkedésének. Az agglomeráció területére az intenzív területfelhasználás, a beépítés viszonylagos sűrűsége a jellemző. Megfigyelhető a beépítési magasság (emeletszám) növekedése (két-, sőt háromszintes épületek építésének következményeként)”. (KSH, 2014, 7. oldal)*

A fenti definíció alapján elmondhatjuk, hogy az agglomerációs folyamat egyik legfontosabb sajátossága, hogy a lakásépítések nem a központi településre jellemzőek, hanem a környező (vonzott településekre). Ennek okai lehetnek, hogy a központi településen az ingatlanárak magasabbak, illetve a már meglévő beépítések miatt nincs is elegendő hely az új lakások építésére. A kertváros, a zöldterületek vonzóak a családoknak, így a zsúfolt nagyváros helyett a nyugodt, csendes kisvárosokat választják. Ugyanakkor a munka, kereskedelem, oktatási intézmények szempontjából a központi települést választják, hiszen itt több, magasabb színvonalú lehetőségből választhatnak. A budapesti agglomeráció esetében fontos nagyon fontos tényező az M0 körgyűrű megvalósulása, hiszen ennek köszönhetően a vonzott települések egymással és a fővárossal is szoros kapcsolatban állnak, az úthálózatnak köszönhetően még gyorsabban és könnyebben megközelíthetőek az egyes települések.

3.2. Agglomerálódó térségek

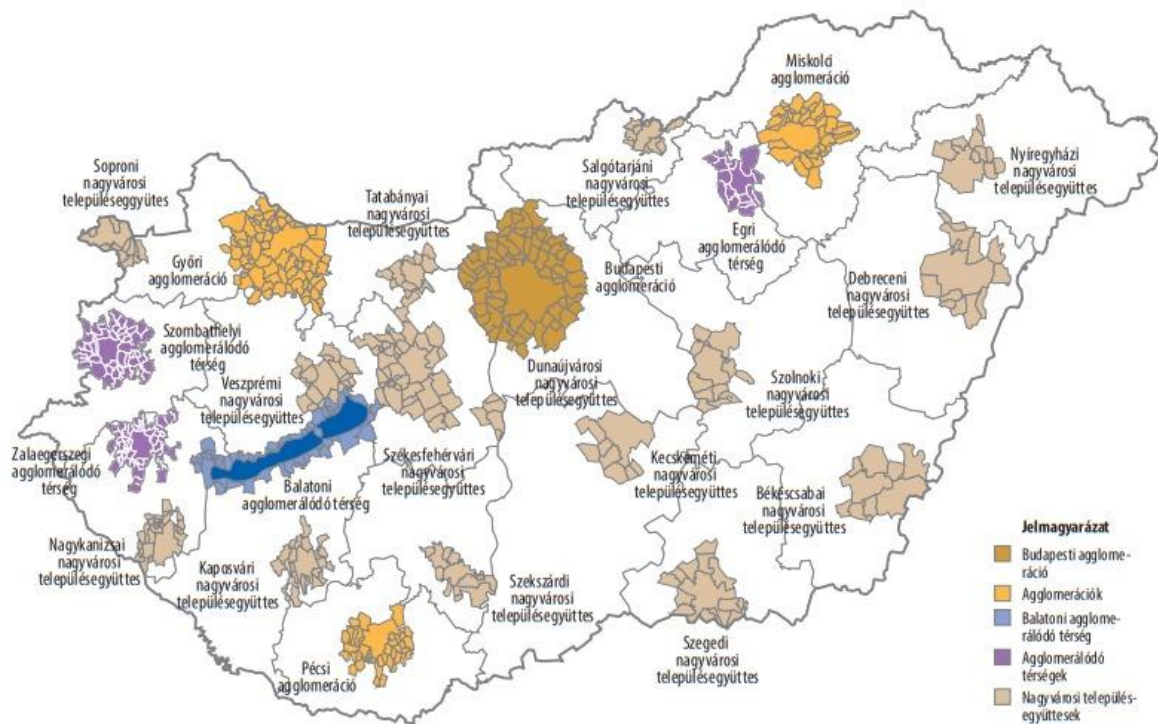
A KSH megállapítása alapján megkülönböztetünk agglomerálódó térségeket is, ekkor a településegységeket még nem nevezzük agglomerációnak, a hivatalos lehatárolás nem történt meg, de az ide vezető folyamatok elindultak. Ezekre a területekre is jellemző a megnövekedett lakásépítési kedv, de közel sem ugyanabban az ütemben alakulnak ki olyan összefüggő településcsoportok, mint az agglomerációk esetében. Jellemző ezekre a területekre a mezőgazdasági területek felhasználása lakások, bevásárlóközpontok, különböző infrastrukturális létesítmények építésére. (KSH, 2014)

Az agglomerálódás jelensége hazánkban is megfigyelhető, Magyarországon a 2014. évi lehatárolás szerint négy agglomeráció és négy agglomerálódó térség van.

A négy agglomeráció: Budapesti, Győri, Miskolci, Pécsi

A négy agglomerálódó térség: Balatoni, Egri, Szombathelyi, Zalaegerszegi (KSH, 2014)

1. ábra: Magyarország agglomerációi, agglomerálódó térségei és nagyvárosi településegységei



Forrás: http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mo_telepuleshalozata/agglomeracio.pdf, 2014

3.3. Vidéki agglomerációk

A fővárosi agglomeráción kívül az országban három vidéki agglomeráció került lehatárolásra. Ezen településegységek Győr, Miskolc és Pécs környezetében alakultak ki. (KSH, 2014)

3.3.1. Győri agglomeráció

A budapesti után a második legtöbb települést magába foglaló agglomerációja a győri. Nagy része a Győri-medencében fekszik, a folyók városának is nevezik (Mosoni-Duna, Rába, Rábca torkolatánál épült). Az elmúlt évek tökeberuházásainak eredményeként az ország egyik leggyorsabban fejlődő városává fejlődött. Népszerűségét Ausztria közelségének is köszönheti, a városból és a környező településekről jelentős az Ausztriába ingázók száma. (KSH, 2014)

Győri agglomeráció települései: GYŐR; Abda; Árpás; Ásványráró; Bányogszovát; Bakonypéterd; Barbacs; Bezi; Börcs; Bőny; Dunaszeg; Dunaszentpál; Écs; Enese; Fehértó; Felpéc; Gönyű; Gyarmat; Gyömöre; Győrasszonyfa; Győrladamér; Győrság; Győrsövényház; Győrszemere; Győrújbarát; Győrújfalú; Győrzámoly; Ikrény; Kajárpéc; Kisbabot; Kisbajcs; Kóny; Koroncó; Kunsziget; Lázi; Lébény; Mecser; Mérges; Mezőőr; Mórighida; Mosonszentmiklós; Nagybajcs; Nagyszentjános; Nyalka; Nyúl; Öttevény; Pannonhalma; Pázmándfalú; Pér; Rábacsécsény; Rábatapona; Rábaszentmihály; Rábaszentmiklós; Ravazd;

3. ábra: A győri agglomeráció főbb jellemzői 2013-ban

A győri agglomeráció főbb jellemzői			
Mutatók	Győr	Vonzott települések	Agglomeráció összesen
Terület (km ²)	175	1432	1607
Települések száma (darab)	1	67	68
Átlagos településnagyság (fő)	128567	1480	3349
Városi népesség aránya (%)	100	11,2	61,3
Népesség száma (fő)	128567	99137	227704
Száz gyermekkorúra jutó időskorú (fő)	122	95	109
Munkanélkülési ráta (%)	8	7,6	7,8
Foglalkoztatási arány (%)	51	52,1	51,5

Forrás: a szerző saját szerkesztése a Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján

Rétalap; Románd; Sikátor; Sokorópátka; Szerecseny; Táp; Tápszentmiklós; Tarjánpuszta; Tényő; Tét; Töltéstava; Vámoszabadi; Vének; Veszprém (KSH, 2014)

3.3.2. Miskolci agglomeráció

A miskolci agglomeráció az Észak-Magyarországi régió központja a Bükk keleti lejtőinél fekszik, népessége alapján a második az agglomerációk sorában (Budapesti-agglomeráció után) (KSH, 2014)

Miskolci agglomeráció települései: MISKOLC; Alacska; Alsózsolca; Arnót; Boldva; Bükkaranyos; Bükkszentkereszt; Emőd; Felsőzsolca; Gesztely; Harsány; Hernádkak; Hernádnémeti; Kisgyőr; Kistokaj; Kondó; Mályi; Nyékládháza; Onga; Parasznya; Radostyán; Sajóbáony; Sajóecseg; Sajókápolna; Sajókeresztúr; Sajólád; Sajólászlófalva; Sajópálfala;

Sajópetri; Sajósenye; Sajószentpéter; Sajóvámos; Szikszó; Szirmabesenyő; Újcsanáros; Varbó (KSH, 2014)

5. ábra: A miskolci agglomeráció főbb jellemzői 2013-ban

A miskolci agglomeráció főbb jellemzői			
Mutatók	Miskolc	Vonzott települések	Agglomeráció összesen
Terület (km ²)	237	746	982
Települések száma (darab)	1	35	36
Átlagos településnagyság (fő)	162905	2680	7131
Városi népesség aránya (%)	100	50,8	82
Népesség száma (fő)	162905	93808	256713
Száz gyermekkorúra jutó időskorú (fő)	135	92	117
Munkanélkülési ráta (%)	15,5	17,2	16,1
Foglalkoztatási arány (%)	43,4	42,4	43

Forrás: a szerző saját szerkesztése a Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján

3.3.3. Pécsi agglomeráció

A pécsi agglomeráció Baranya megye központjában található. A területet körülhatárolja a Mecsek hegység és a Baranyai-dombság, ennek köszönhetően változatos domborzat jellemzi. (KSH, 2014)

Pécsi agglomeráció települései: PÉCS; Abaliget; Aranyosgadány; Bakonya; Baksa; Berkesd; Bicsérd; Birján; Bisse;Boda; Bogád; Cserkút; Egerág; Ellend; Görcsöny; Gyód; Hásság; Hosszúhetény; Keszü; Kisherend; Kozármisleny; Kőkény; Kővágószőlős; Kővágótöttös; Lothárd; Magyarsarlós; Martonfa; Nagykozár; Olasz; Orfű; Pécsudvard; Pellérd; Pereked; Pogány; Romonya; Szabadszentkirály; Szalánta; Szemely; Szilágy; Túrony; Zók (KSH, 2014)

7. ábra: A pécsi agglomeráció főbb jellemzői 2013-ban

A pécsi agglomeráció főbb jellemzői			
Mutatók	Pécs	Vonzott települések	Agglomeráció összesen
Terület (km ²)	163	509	671
Települések száma (darab)	1	40	41
Átlagos településnagyság (fő)	147719	892	4473
Városi népesség aránya (%)	100	16,6	83,8
Népesség száma (fő)	147719	35687	183406
Száz gyermekkorúra jutó időskorú (fő)	145	86	131
Munkanélkülési ráta (%)	13	14,3	13,3
Foglalkoztatási arány (%)	44,1	46,7	44,6

Forrás: a szerző saját szerkesztése a Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján

3.4. Budapesti agglomeráció

Az ország legnagyobb és legnépesebb agglomerációja a főváros vonzáskörzetében található. A vonzott települések és a főváros is a Duna két partján fekszenek. A Duna földrajzi határként szolgál, nyugati oldala lankás, keleti oldala pedig sík. A keletkező városok méretét, összeköttetését és megközelíthetőségét jelentősen befolyásolják ezek a földrajzi adottságok. (KSH, 2014)

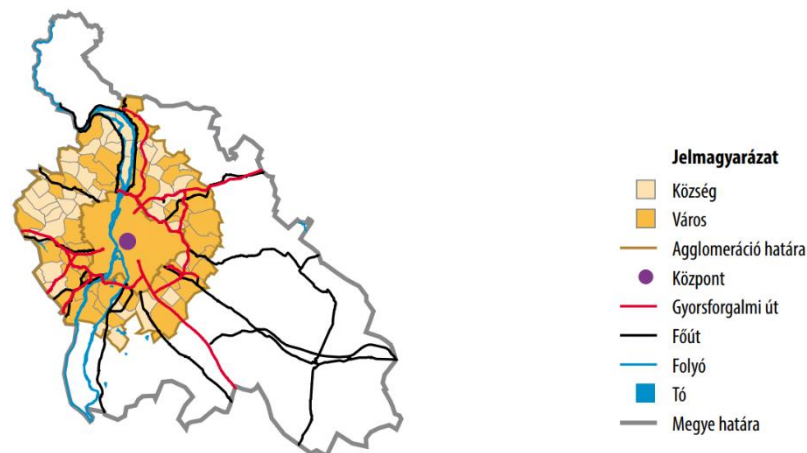
5. ábra Agglomerációs települések lakónépessége 2019-ben (fő)

Agglomerációs települések lakónépessége 2019-ben (fő)			
10 legtöbb lakosú település		10 legkevesebb lakosú település	
Érd	68211	Remeteszőlős	952
Dunakeszi	43604	Kisoroszi	974
Szigetszentmiklós	39310	Pilisszentlászló	1194
Vác	32 828	Pusztazámor	1199
Gödöllő	32099	Tök	1326
Budaörs	28 899	Majosháza	1633
Szentendre	26745	Pilisjászfalu	1665
Gyál	23893	Csomád	1682
Dunaharaszti	22558	Tinnye	1769
Vecsés	21161	Visegrád	1879

Forrás: a szerző saját szerkesztése a Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján

A budapesti-agglomeráció legelőször 1971-ben került lehatárolásra. 2005-ben a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény melléklete kimondta, hogy a budapesti agglomerációs régiót 81 település alkotja. A vonzáskörzetben 38 városi jogállású település található, (14 a Dunától nyugatra, 19 pedig keletre), 43 település község. (KSH, 2014)

6. ábra. A Budapesti agglomeráció



Forrás: https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mo_telepuleshalozata/agglomeracio.pdf

3.4.1. Néesség

A 2013-as adatok szerint Budapest lakosainak száma 1 735 711 fő, az agglomerációs térségé 806 124 fő. A fővárosban, Budapesten és az agglomerációját alkotó városokban él az ország lakosságának mintegy 27%-a. Az agglomeráció összlakossága a századforduló óta évente több mint 10 000 fővel nőtt. (KSH, 2014)

7. ábra: A budapesti agglomeráció főbb mutatói (2013)

A budapesti agglomeráció főbb mutatói (2013)				
Mutatók	Budapest	Vonzott települések	Agglomeráció összesen	Országosan
Terület (km ²)	525	2013	2538	93024
Települések száma (db)	-	80	81	3154
Városi népesség aránya (%)	100	75,7	92,3	69,3
Népesség száma (fő)	1735711	806124	2541835	9908798
Munkanélküliségi ráta (%)	10,4	10,2	10,3	12,6
Foglalkoztatási arány (%)	51,2	51,4	51,3	46,4
Ingázók a foglalkoztatottak %-ában	10,1	63,8	26,5	34

Forrás: a szerző saját szerkesztése a Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján

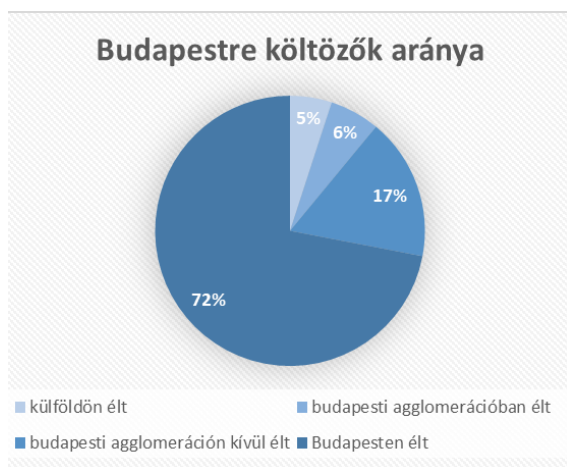
3.4.2. Lakásépítések

2001 és 2011 között a vonzott települések lakásállománya 28 százalékkal nőtt, míg Budapesten ez az arány ennek a harmada, csupán 10 százalék. Az agglomeráció összes területére igaz, hogy magas az új lakások aránya, azonban fontos különbség, hogy az új lakások számának kiemelkedő növekedése a déli és keleti szektoroknál csak a kétezres évek elejétől tapasztalható, ezzel szemben a nyugati és az északnyugati szektorokban ennél jóval korábban, már a rendszerváltás utáni években megkezdődtek a kiemelkedő számú lakásépítések. Ezen a két területen a 2001-2011 közötti időszakban épült a lakások nagyjából negyede. Ezek közül is kiemelkedő Telki, Herceghalom és Csomád települések, ugyanis 2001 és 2011 között itt épült a lakások 48 százaléka. Az új lakások száma Budapest belső kerületeiben a legalacsonyabb, ennek oka azt hiszem egyértelmű, ugyanis a belváros már meglévő lakásai miatt nincs lehetőség új beruházásokra, éppen ezért ez az arány nem is várható, hogy jelentősen változni fog az elkövetkezendő években. (KSH, 2014 II.)

A budapesti-agglomerációban jellemzőbb a kertesházak építése, itt a négy- és többlakásos építmények aránya mindössze 27 százalék, szemben a fővárosi közel 82 százalékkal. Ennek következtében a lakások nagyobbak, az átlagos alapterületük 97 m², szemben a fővárosi 69 m²-rel. Itt is megfigyelhetők a szektorok közötti különbségek. Az északnyugati és a nyugati szektorokban az újonnan épült lakások fele legalább 100 m²-es, az északi és délkeleti szektorok rendelkeznek a legkisebb lakásokkal, ezek mérete átlagosan 87 m². (KSH, 2014 II.)

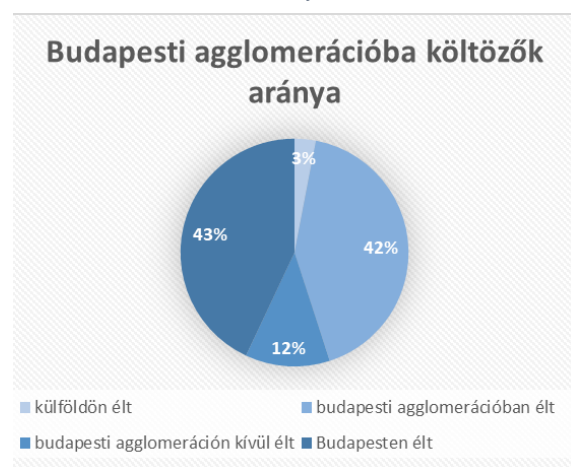
A háztartások majdnem fele (40%) az ezredforduló után költözött abba a lakásba, ahol a 2011-es népszámláláskor összeírták. A népszámlálás alkalmával vizsgált tíz év költözéseit összesítve Budapestről a vonzott területekre 53 ezer fő költözött, míg fordítva ez a szám csak 22 ezer. 52 ezer háztartás az agglomeráción belül költözött, ez a legtöbb esetben vagy ugyanazon a településen belüli (ők az agglomeráción belül költözők 69 százaléka), vagy egy szomszédos, közelben lévő településre való költözést jelentett. A vidékről a központi régió felé mozgás továbbra is létező jelenség, de már nem meghatározó. Az ország más területeiről 61 ezer háztartás választotta a fővárost, Budapestet és 15 ezer háztartás érkezett az agglomerációba. A külföldről ide települők nagyrészt a fővárost választják, a Magyarországra költöző külföldiek közül 22 ezer fő Budapestre költözött, míg az agglomerációba csupán 4 ezer fő. (KSH, 2014 II.)

8. ábra: Budapestre költözők aránya



Forrás: a szerző saját szerkesztése a Központi Statisztika Hivatal adatai alapján

9. ábra: Budapesti agglomerációba költözők aránya



Forrás: a szerző saját szerkesztése a Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján

A költöző háztartások összetétele alapján arra következtethetünk, hogy a két irányba történő elmozdulás leginkább a családi életciklus különböző szakaszaihoz és a lakáspiaci karrierhez kötődik. A kiköltözők 44 százaléka, így a legnagyobb csoportja gyermekes házaspár. Ezzel szemben a Budapestre betelepülőknél ez pont fordítva van, a legnagyobb csoportot egyedülállóak alkotják, arányuk 43 százalék, felük 45 év alatti. (KSH, 2014 II.)

Az ezredforduló után a különböző lakás- és devizahitelek megjelenése a lakáspiac fellendülését okozta az agglomerációban. Ez a 2008-as válságig tartott, innentől emelkedni kezdett a Budapestre költözők aránya. A fővárosba be-, és kiköltözők száma a 2011-es népszámlálásnál nagyjából megegyezett, azóta ahogy a fenti adatoknál is ismertettem, ez a szám folyamatosan nő. Ennek egyik legfőbb indikátora megint csak a különböző állami családtámogatási hitelek és kedvezmények. (KSH, 2014 II.)

2003-ban a Központi Statisztikai Hivatal felmérést készített „Lakásviszonyok” címmel, melyben a költözések okait vizsgálták. Ezen felmérés alapján 41000 fő tervezte, hogy a következő öt évben a budapesti-agglomerációban választana új. A kitöltők három választ jelölhettek meg a költözés okaként. A leggyakoribb válasz (37 százalék) az volt, hogy

nehézséget okoz fenntartani a jelenlegi lakásukat. Ezen kívül gyakori ok volt, hogy az akkori lakóhely közelében nem elég a zöldterület, illetve, hogy a családfő családi házba szeretne költözni (mindkét indok 28 százalék). Csupán a válaszadók 16 százaléka jelölte meg, hogy a költözés oka az, hogy kicsi a jelenlegi lakás. Ez alacsony szám annak tudatában, hogy a kiköltözők általában gyermekes családok. A túl nagy lakás problémája közel ugyanennyi embernél (11 százalék), merült fel. (KSH, 2014 II.)

A Budapestről kiköltözők leggyakrabban a korábbi lakóhelyükhöz közeli agglomerációs régióba költöznek. Ennek oka, hogy így a mindennapi tevékenységeikben nem szükséges váltani, tehát meg tudják őrizni munkahelyüket, intézményeket, stb. Ezt bizonyítja, hogy az északnyugati szektorba költöznek a legnagyobb számban Budapest I., II. és III. kerületének lakói. A II. kerületből kiköltözők legszívesebben Solymárt és Nagykovácsit, a III. kerület lakói pedig Pomázt, Budakalászt, Ürömöt és Szentendrét választják. A IV., XIII. és XV. kerületben élők többsége az északi szektort választja. Jelzésértékű, hogy a IV. kerületből 10 év alatt több, mint 1000 háztartás költözött Újpestről Dunakeszire, és köztudott, hogy Dunakeszi a közelmúlt népességnövekedése által leginkább sújtott területek közé tartozik. Míg a XVI. kerületben a keleti szektor települései (Kerepes, Kistarcsa, Nagytarcsa) dominálnak, addig a XV. kerületben az északi és keleti szektorokat kedvelik. A XVII. kerület célterületei két szektoron átívelnek, így a legnépesebb városok a keleti szektorban található Pécel és a délkeleti szektorban található Ecsér, Maglód, Gyömrő. A XVIII. kerület lakói a délkeleti szektort preferálják, mint például Gyál vagy Gyömrő. A XIX. kerület költöző háztartásai szintén a délkeleti és déli szektorokat választják, utóbbi kissé dominánsabb. Kimagaslóan magas a XX-XXIII. kerületekből a legközelebbi agglomerációs városokba költözők aránya. Így például 1000 háztartás tíz év leforgása alatt Csepelről Szigetszentmiklósról költözött. A XI. kerület lakói legtöbbször Érd és Budaörs városát részesítették előnyben, elmondható, a déli és a nyugati szektort egyaránt kedvelik. A XII. kerületből költözők elsősorban a keleti szektort részesítik előnyben, új lakóhelyük leggyakrabban Budaörs és Budakeszi. (KSH, 2014 II.)

A Budapestet elhagyók többsége a korábbi lakóhelyéhez közeli városi területre költözik. Megtarthatják munkahelyüket, intézményeiket stb. mert nem kell megváltoztatniuk mindennapi rutinjukat. Ezt mutatja, hogy a Budapest I., II. és III. kerületébe költözők többsége az északnyugati régióból érkezik. Solymárt és Nagykovácsit a II. kerületből kiköltözők, míg Pomázt, Budakalászt, Ürömöt és Szentendrét a III. kerületben élők részesítik előnyben. A IV., XIII. és XV. kerületben élők többsége az északi szektort választja.

Speciális trend az idősebb kitelepülők által választott települések, ugyanis esetükben a leginkább preferált városok üdülőterületek, így például a Dunakanyar térsége (Leányfalu, Pócsmegyer, Szentendre, Szigetmonostor, Tahitótfalu) és a pilisi térség (Pilisszentkereszt, Pilisszántó). (KSH, 2014 II.)

Az ezredforduló utáni években évente mintegy 40000 lakást adtak el a fővárosban. Az eladások száma innen 2003-ra 67 000-re emelkedett a már említett családi támogatások eredményeként, ami akkor a lakáspiac 9%-át jelentette. Ezalatt az agglomerációban enyhébb, de mégis jelentős fellendülés következett, 2001-ben a lakáspiaci forgalom 5 ezer körül alakult, ez 2002-re már 7 ezerre nőtt. Ezt követően 2006-tól újabb növekedés következett, ennek indikátora a devizahitelezés fellendülése volt. A növekedést a 2008-as válság állította meg.

Eddig az évig a fővárosi és az agglomerációs lakások átlagára hasonlóan volt: 2001-ben 10 millió forint körül volt az árszint (Budapesten 9,9 millió, az agglomerációban 10,5 millió

forint). Ez 2007-ig folyamatosan nőtt, ebben az évben ez átlagosan 16 millió forint (15,9 illetve 16,4 millió forint). A két terület közötti árkülönbség 2008-tól (amikor is a különbség az agglomeráció javára nőtt) folyamatosan 2 millió forint felett volt. 2012-ben az értékesített lakások átlagos ára Budapesten 14,3 millió, az agglomerációban 16,6 millió forint volt. Fontos azonban megjegyezni, hogy az agglomerációban jellemzően nagyobbak a lakások, így a fővárosban az egy négyzetméterre jutó átlagár jelentősen magasabb volt az időszakban. Budapesten ekkor a lakások átlagos mérete 60 négyzetméter körül ingadozott, az agglomerációban ez a vizsgált években 73 négyzetméterről 80 négyzetméterre nőtt. A KSH 2012-es adatai szerint az átlagos négyzetméterár Budapesten 239 ezer, az agglomerációban 209 ezer forint volt. (KSH, 2014 II.)

3.4.3. Ingázás

Ahogy korábban említettem, Magyarország igen erősen Budapest centrikus, így város munkaerő-piaci vonzása áterjed a távolabbi régiókra is. Az agglomeráció lakossága elsősorban Budapesten dolgozik, bár a fővárossal szomszédos településeken is szép számmal vannak foglalkoztatottak. Ez az agglomerációs települések határában kiépült logisztikai illetve raktár csarnokoknak köszönhető, melyek nagy létszámú munkaerőt foglalkoztatnak. A 2011-es népszámlálás adatai szerint 300 000 fő, vagyis a foglalkoztatottak közel negyede ingázik naponta egy másik településre a munkája miatt. (KSH, 2014)

Magyarország nagyon is Budapest központú, ahogy azt korábban már jeleztem, így a város munkaerő-piaci vonzása áterjed a távolabbi régiókra is. Az agglomeráció lakossága elsősorban Budapesten dolgozik, bár a fővárossal szomszédos településeken is szép számmal vannak foglalkoztatottak. Ez a városközpontokon kívül épült hatalmas munkaerő-felhasználó logisztikai és raktározási létesítményeknek köszönhető. A 2011-es népszámlálás adatai szerint 300 000 fő, vagyis a foglalkoztatottak közel negyede a lakóhelyétől eltérő településen dolgozik.

A vonzáskörzetbe tartozó településeken az ingázók aránya 64 százalék, közülük 143 ezer fő a fővárosban dolgozik (ez a Budapestre bejáróknak a kétharmada). A fővárosba az agglomeráció három legnagyobb lélekszámú településéről (Érdről, Dunakeszről és Szigetszentmiklósról) járnak be a legtöbben dolgozni, majd Budaörs, Gyál, Vecsés, Fót, Dunaharaszti következnek. A Budapesten élő munkavállalók között 2011-ben 79 ezer volt a más településen dolgozók száma. A Budapestről ingázók nagyjából fele az agglomerációs települések valamelyikén vállalt munkát, a legtöbben (7847-en) Budaörsön. Budaörs után sorban Dunakeszi, Törökbálint és Vecsés következett. A foglalkoztatottsági korcsoport szerinti elemzés alapján 2011-re az ingázók között az értelmiségi, szellemi dolgozók, valamint a vezető beosztásban dolgozók aránya a legmagasabb, második helyen pedig az építőiparban, iparban dolgozók vannak, korábban az ő arányuk volt a legmagasabb. A budapesti agglomerációban az ingázók 17%-a 30 év alatti, 60%-a 30 és 49 év közötti, 23%-a pedig 50 éves vagy annál idősebb. Az országos átlagnál láthatjuk, hogy a 30 évnél fiatalabbak aránya alacsonyabb, véleményem szerint ennek egyik legfőbb oka az lehet, hogy ebbe a korcsoportba tartoznak a diákok is, esetükben pedig általában lakóhelyükhöz közeli intézményt választanak, így az ingázás kevésbé érinti őket. Az ingázási sajátosságokat lényegesen befolyásolja, hogy milyen a térség közlekedési hálózata, melyet a budapesti vonzáskörzet esetében a következő bekezdésekben ismertetek. (KSH, 2014)

Budapesten az ingázók közül értelemszerűen azok vannak a legjobb helyzetben, akik egy adott kerületen belül közlekednek, valamivel nehezebb a dolguk azoknak, akik átlépik a kerület határát és a legnehezebb helyzetben vannak azok, akik fővárosba valamelyik környező más településről közlekednek. A közlekedésre fordított idő az előbb felsorolt sorrend szerint nő. Az ingázási szokások nagyban függnék a térségben kialakult közlekedési hálózattól. (Lakatos, 2016)

Budapest az ország közlekedési csomópontja, a fő autópályák, autóutak ide futnak be. A Budapest-központúság csökkentésének érdekében az egyik legmeghatározóbb lépés az M0 gyűrű építése volt. A körgyűrű a fővárost Budakalásztól Törökbálintig a pesti oldalon keresztül veszi körbe. Az M0-ás körgyűrű szerepe kiemelten fontos abban, hogy összekösse a Budapestre több irányból beérkező autópályákat, gyorsforgalmi utakat. Ezen kívül tehermentesíti a fővárost a belső kerületeken áthaladó forgalomtól, amelyek régebben kimondottan nagy forgalmi dugókat okoztak. Az agglomerációs kérdésben is jelentős a szerepe, ugyanis a legfelkapottabb és a leginkább megnövekedett lakosságú városok mind az M0 közvetlen közelében helyezkednek el, ezáltal a budapesti agglomeráció városai közti kapcsolat is erősödött, illetve a központi település (Budapest) megközelítése is gyorsabb. (KSH, 2013)

A körgyűrűből sugárirányban indulnak ki az M1, M3, M5, M6 és M7 autópályák, így az agglomeráció nagy része könnyen elérhető a kapcsolódó főútvonalakon keresztül. A Duna jobb partján a 10-es és 11-es főutak szolgálnak elsődleges közlekedési összeköttetésként, mivel az M0-ás itt még nem épült meg. A Szentendrei-szigeti úthálózati kapcsolat a legkevésbé kényelmes, mert az M0-ról környezetvédelmi okokból nincs lehajtó. Az agglomeráció legtávolabbi (egyórás) települései (Kisoroszi, Pócsmegyer, Szigetmonostor) a szigeten vannak, ami a megközelítési időkben is tükröződik. Budaörs és Törökbálint a leggyorsabban megközelíthető települések. Az agglomeráció városaiból a fővárosba való eljutáshoz többféle tömegközlekedési lehetőség is rendelkezésre áll. A 80 kiszolgált településből csak 13-at köt össze közvetlenül Budapesttel a helyközi autóbuszjárat, és ebből 8 települést nem a BKV szolgál ki. Ezek többsége szintén Szentendre-szigeti település. A települések többségéről a fővárosba legfeljebb félóránként közlekedik buszjárat napközben. Vonattal az agglomeráció településeinek közel fele közvetlenül elérhető a fővárosi állomásokról, a három települést összekötő HÉV pedig a Csepel-szigeten áll meg. A Csepel-sziget a HÉV járataival elérhető, mely három települést szolgál ki. (KSH, 2014)

Az utasok több mint fele naponta használja ingázásra a budapesti agglomerációt kiszolgáló járatokat, így a MÁV-START Zrt. különösen jelentős szolgáltató a térségben. Valószínűleg ez az oka annak, hogy a társaság jegyeladásainak egyharmada ebből a régióból származik. A 2013 után elkészült fejlesztéseknek köszönhetően az elővárosi vonalak utasforgalma nagymértékben megnőtt. A beruházásoknak köszönhetően javultak a menetrendek, korszerű motorvonatokat biztosítottak, és az utazási idők csökkentése mellett bevezették az e-jegyeket is. A vállalat fokozza erőfeszítéseit a járatok gyakoriságának és férőhely-kapacitásának növelésére, hogy a megnövekedett utasigényt ki tudja elégíteni. Az agglomerációs térségből bejárók fontos célcsoportja a MÁV-nak, az itt élőket a különböző fejlesztésekkel (például a vonatállomások mellett épülő P+R parkolók) arra igyekeznek ösztönözni, hogy előnyben részesítsék a vasúti közlekedést. (MÁV, 2017)

A létrejött vasúti fejlesztések a konkrét vonalak felújításán túl abból a célból jöttek létre, hogy az agglomeráció lakóit a vasúti közlekedésre ösztönözzék. Így például fontos fejlesztés volt több kisvárosban az állomáson P+R parkolók kiépítése. (MÁV, 2017)

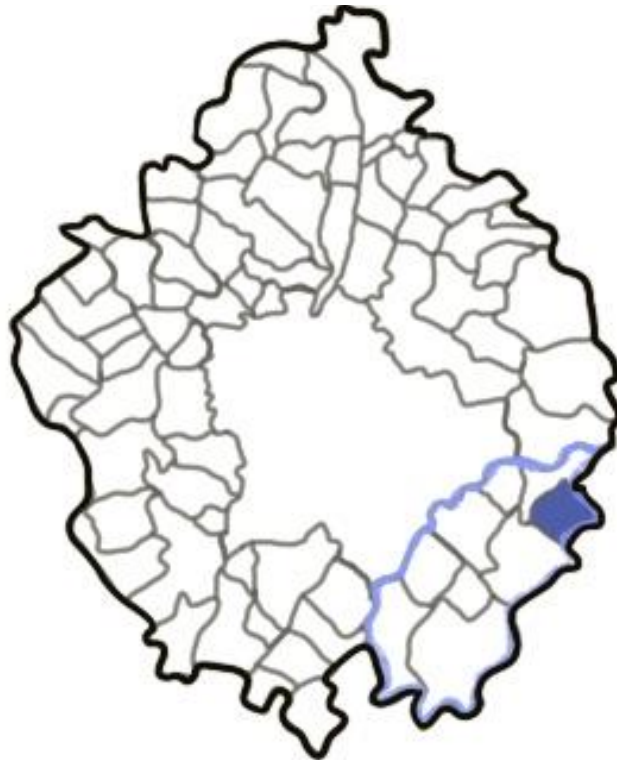
A MÁV adatai szerint az elővárosi vonalakon évente utazó utasok száma a 2015-ben mért 57,4 milliőről 2016-ban több mint 58,8 millióra nőtt. A jegy- és bérletértékesítés alapján 2017-ben mintegy 6%-kal nőtt az utasok száma, a legnagyobb növekedést a Budapest és Esztergom, Budapest és Veresegyház-Vác, Budapest és Kunszentmiklós-Tass, valamint Budapest és Székesfehérvár között közlekedő vonalakon tapasztalták. Az agglomerációban az utasok többsége mindennapos ingázó. A legtöbb jegyet és bérletet a Budapest-Vác-Szob, Budapest-Cegléd-Szolnok, Budapest-Székesfehérvár, Budapest-Újszász-Szolnok és Budapest-Tatabánya vonalakon adják el. Az elővárosi vonalak bevételeinek háromnegyede erről az öt vonalról származik. (MÁV, 2017)

A vasúttársaság 2013-ban 116 jegyértékesítő automatát telepített az elővárosi vonalon. Ez szintén hozzájárult az utazási élmény javulásához, illetve az utazási kedv növekedésével az utasforgalom, ezáltal a bevételek is nőttek. A nagyobb állomásokon az automaták funkciója elsősorban az, hogy a nagy forgalmú pénztárok mentesítsék a leterheltségtől, a kisebb állomásokon pedig 100 százalékban erről zajlik a jegyértékesítés. 2016-ban a társaság belföldi bevételeinek 7,5%-a az automaták használatából származik. Ezen kívül lehetőség van mobilapplikációban jegyet váltani, ami jelenleg a legkényelmesebb és leggyorsabb módja a jegyvásárlásnak. Az applikáció a jegyvásárláson kívül sok más hasznos funkcióval rendelkezik, így naprakész információt találunk a menetrendekről, az esetleges késésekről, járatokról, stb. Ennek köszönhetően ez a fajta jegyvételi lehetőség az utasforgalommal párhuzamosan megnövekedett, az utasok pedig kényelmesebben és gyorsabban tudják jegyeiket megváltani. (MÁV, 2017)

4. GYÖMRŐ VÁROS BEMUTATÁSA¹

Gyömrő város Budapest határától 8 kilométerre fekszik, a főváros dél-keleti agglomerációjába tartozik. A körülbelül húsz ezer főt számláló településnek hosszú évszázadok óta jelentős szerepe volt mind földrajzi-, mind történelmi szempontból. A terület az őskor óta lakott, földrajzi helyzetének köszönhetően hamar fejlődésnek indult. A Gödöllői-dombság és az Alföld északi oldalának találkozásánál kialakult település egy jól védhető, vízforrásokban bővelkedő területet jelentett, ennek köszönhetően csábító letelepülési célponttá vált. A városhoz közeli, fontos kereskedelmi útvonalak nagyban befolyásolták a fejlődést, a legjelentősebb ilyen útvonal az Erdély irányából érkező só szállítására szolgált. Ez, az úgynevezett Só út lehetett a város megalapításának egyik fő indoka. A virágzó múlt fontos emléke a kőhíd, melyet a Római Birodalomban egy őrtorony határolt. Az első írásos említés 1274-ből származik egy birtokadományozás kapcsán, ezen kívül az Árpád korban Gyömrő neve többször is feltűnik királyi oklevelekben. Ebben az időben a városi élet egy kőtemplom köré szerveződött, ennek helyén ma a Református templom áll.

10. ábra: Gyömrő (sötétkék) helyzete a Budapesti-agglomeráció (fekete körvonallal körülvevett) dél-keleti (világoskékkel körülvevett) szektorában



Forrás: A szerző saját szerkesztése

¹ A fejezet <http://gyomro.hu/> weboldal Gyömrő helytörténete fül adatai alapján készült.

A 13. században a környék birtokai a Gyömrőy család tulajdonában álltak, innen ered a település neve. A népséget befolyásolták a magyar történelem eseményei, így például a Dózsa György féle parasztfelkelés, a Mohácsi csata, illetve a törökök jelenléte. 1690-ben a falu török tűz áldozata lett, ennek következménye az egyik legnagyobb betelepítési hullám, melynek köszönhetően az elpusztult település a 17. századra újjáépült. Ebben az időben kapcsolódik be Gyömrő életébe a Teleki család. Ez mérföldkő a város életében, hiszen a család jelenlétével fellendül a kulturális és gazdasági élet. A gyömrői rezidencia ékes színhelye volt magyar elit találkozónak, így a városban megfordult Kazinczy Ferenc, Csokonai Vitéz Mihály, Kossuth Lajos és Vörösmarty Mihály is. II. Rákóczi Ferenc nem a pompa miatt érkezett a településre. 1705. július 3-án Gyömrő határában szavaltta el bátorító beszédét seregének. Ennek szövegének kézírata fennmaradt, az esemény helyén állított emlékoszlopon olvashatjuk.

A város életében a következő nagy fordulópontra 1882-ben következett be, ekkor épült meg a Budapest – Újszász – Szolnok – Arad – Brassó vasútvonal. Az iparosodás következő lépése Gyömrőy Aurél téglagyárának megépülése 1890-ben. A téglagyár azon kívül, hogy munkalehetőséget adott az eddig szinte csak földműveléssel foglalkozó lakosságnak, egy következő nagy fejlődést jelentett a város életében. Ennek hatására épült ugyanis egy keskeny nyomtávú vasútvonal a nagyállomás és a téglagyár között, az új munkahelyek betöltésének céljából Gyömrőy Aurél saját birtokát parcellázta fel, ennek következtében 3000 új telket mértek ki. A település ekkor gyorsan fejlődésnek és bővülésnek indul, ekkor alakulnak ki az újabb városrészek (Mária-, Klotild-, Erzsébet-, Horváth-telep) és a lakosságot kiszolgáló intézmények. A fejlődés záloga ekkoriban is a Teleki család volt: Gróf Teleki Sándor közösségi könyvtárat épített, majd 1913-ban Gróf Teleki Tibor kitartó munkájának eredményeképp megalakult a Gyömrői járás. Ettől kezdve közigazgatásilag Ecsér, Maglód, Mende, Péteri, Tápiósüly, Úri tartoznak Gyömrőhöz. A lakosság száma ekkoriban 18 408 fő volt (a járási székhellyel együtt).

Az 1920-as évek fordulóján, hogy a téglagyár területét elöntötte a földből feltörő talajvíz. A gyár ettől kezdve nem működhetett tovább, helyén a feláramló víznek köszönhetően tó keletkezett. Az ebben rejlő lehetőséget Dr. Okolicsányi Kuthy Dezső látta meg. A víznek ugyanis gyógyhatása volt, így megvásárolta a területet és strandfürdővé alakította azt. Ezzel a lépéssel a település tovább fejlődött, a város életét ezután a turizmus határozta meg. Üdülőházak, éttermek, cukrászdák, sportpályák épültek. A növekvő igények miatt a fővárosból különjáratokat indítottak, új vasúti megálló létesült "Gyömrő -Tófürdő" néven. A Tófürdő területe az újonnan épült telepek központjában van, itt alakul ki pezsgő élet és az eredeti falu szerepe egyre inkább hanyatlásnak indul. Az új városrész fejlődésének köszönhetően a központ áthelyeződik az ófaluból és itt épül meg az új községháza és járási székház.

Központi szerepe miatt évről-évre bővültek a gyömrői intézmények és szolgáltatások. Az 1930-as évektől kezdve a települést színesíti: a katolikus templom; a polgári leány és fiúiskola; gimnázium; kaszinó; olvasókör; dalkör; nyomda; sportpálya; hét település betegeit kiszolgáló orvosi szakrendelő; idősök otthona; gyógyszertár. 1980-tól óvodákkal és iskolákkal bővül a gyömrői intézmények listája, az úthálózat legnagyobb része szilárd burkolatot kap. A rendszerváltás után is jelentősek a fejlődések: telefon-, a gázhálózat kiépítése, tornatermek építése, a csatornázás megkezdése, magánvállalkozások számának növekedése. Ennek eredménye, hogy az őskor óta fejlődő település 2001. augusztus 20-án megkapta a városi rangot.

4.1. Gyömrő infrastruktúrája²

A húszezer főt számláló kisváros infrastruktúrája kiemelkedő a térségben. Gyömrő több nagy forgalmi út mellett fekszik így a közúti közlekedés is sok lehetőséget kínál, ezen kívül tömegközlekedési eszközök széles skálájából választhatnak az itt élők. Az oktatási intézmények évről évre bővülnek, bölcsőde, óvodák, általános iskolák és gimnázium is a városi köznevelési rendszer részét képezik. Kisvárosi településhez képest jelentős az egészségügyi és szociális ellátás. Gyömrő földrajzi helyzetének köszönhetően különféle szabadterei kikapcsolódási lehetőségekből választhatunk, ezen kívül a sportolni vágyóknak is rengeteg alternatíva áll a rendelkezésére.

Valószínűleg ezeknek is köszönhető, hogy a város az utóbbi években egyre népszerűbb célpont lett. A növekvő kereslet, illetve az ingatlanpiaci helyzet miatt a lakások átlagára egyre magasabb, viszont még mindig jelentősen alacsonyabb, mint a főváros külső kerületeiben, így érthető okokból sokan az agglomeráció városait választják. Az alábbi ábra a gyömrői ingatlanárak alakulását mutatja:

11. ábra: Gyömrői lakások átlagos négyzetméterárának alakulása 2002 és 2022 között



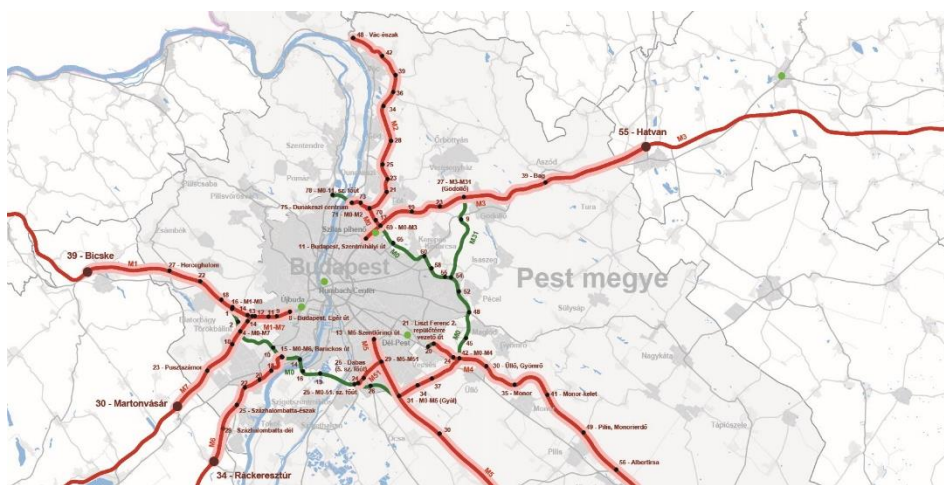
Forrás: A szerző saját szerkesztése az Ingtalannet.hu adatai alapján

² A fejezet legnagyobb része a szerző saját tapasztalata, tudása és <http://gyomro.hu/> weboldal Gyömrő helytörténete fül adatai alapján készült.

4.1.1. Közlekedés

Gyömrő kapcsolatát az országos autópálya hálózattal az M0 körgyűrű biztosítja. Közvetlen felhajtó nincs az autópályára, de a vecsési illetve a maglói csomópont egyaránt 5 kilométerre található a város központjától. A város közvetlen főúti kapcsolata a 4.számú és 31. számú főút. Az újonnan átadott M4 autópálya szintén hatékony lehetőség mind Szolnok, mind Budapest irányába közlekedők számára. Ezen kívül a várost átszeli a 3111. jelzésű Ecsér-Monor összekötő út, illetve a 4603. jelzésű Mende-Üllő-Ócsai összekötő út. Ezen forgalmi utak és a folyamatos fejlesztések jelentősen befolyásolják Gyömrő helyzetét, ugyanis a jól kiépült közlekedési hálózatnak köszönhetően nagyjából 40 perc alatt megközelíthető Budapest belvárosa, a külkerületek akár negyed óra alatt elérhetőek, így a Budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér is, mely szintén fontos szerepet játszik a város megítélésében. Habár az utóbbi években jelentősen bővült az úthálózat és az összeköttetés a fővárossal, ez sajnos nem bizonyul elegendőnek a térségben. A főváros megközelítése - főleg csúcsidőben - gyakorlatilag lehetetlen, a környező utak telítettek, az autóval közlekedőknek nagy torlódással kell számolni. A problémához hozzájárul, hogy az egyik közvetlen főúti kapcsolat, a 31. sz. főút szolgálja ki többek között Kóka, Sülysáp, Mende, Maglód településeket is, és a környék többi főútjára is jellemző, hogy több település fűződik fel rájuk, növelve a forgalomterhelést.

12. ábra: Pest megyei fizetős utak térképe, 2022



Forrás: [Pest megyei fizetős utak térképe 2022 | ZSEBREMEGY.HU](https://www.zsebre megye.hu/)

A várost kettészeli a kétvágányú, villamosított Budapest-Újszász-Szolnok vasútvonal. A vasúti közlekedéssel fél órán belül elérhető Budapest Keleti-pályaudvar. Napközben félóránként közlekednek a járatok, a reggeli csúcsforgalomban 10 percnként érkeznek felváltva a Szolnoki illetve Nagykátai szerelvények Budapest irányába. A gyömrői vasútállomás közvetlen közelében található egy parkoló, illetve a jegykiadó automatáknak köszönhetően a jegy és bérlet vásárlás a nap 24 órájában elérhető. Saját tapasztalat alapján a vasúti közlekedést igen nagy számban használják, a reggeli órákban – hiába a gyakori járatok – szinte lehetetlen ülőhelyet találni, de iskolaidőben nem ritka, hogy állóhely is nehezen

elérhető. A pár évvel ezelőtt kibővített parkoló kapacitása szintén kevésnek bizonyul, hétköznapokon a parkoló már 7 óra magasságában telített, a parkoló járművek az állomás környező utcáit, közterületeit is terhelik. Ezen kívül gyakori probléma a vonatok műszaki hibája és az ezek miatti késések, vonatkimaradások. Ilyen esetben a főváros megközelítése gyakorlatilag lehetetlen, a Volánbusz járatai nem bírják el a vonat forgalmát, az egyetlen lehetőség az autó használata.

Közúton a Volánbusz járatait használhatják a lakosok. Az 575. számú Budapest-Ecser-Maglód-Gyömrő-Maglód-Ecser-Budapest járattal fél órán belül elérhető Kőbánya-Kispest metró és vasútállomás, az 505-505 és 508. számú Budapest–Maglód–Gyömrő–Monor, illetve az 509-510. számú Budapest–31-es út–Maglód–Gyömrő–Monor járatokkal Örs vezér tere metró és HÉV állomás. A Volánbusz járatai megbízhatóak, hátránya azonban, hogy nem kötött pályás, így a forgalmi dugók jelentősen befolyásolják a menetidőt. Ezen kívül itt is megjegyezném, hogy a növekvő lakossággal nem sűrűsödtek a járatok, így a buszok is évről-évre zsúfoltabbak. (Volánbusz menetrend, 2022)

A városon belül – igen kedvező jegyárakkal – helyi buszjárat üzemel. Ennek köszönhetően a kora reggeli óráktól kezdve az esti órákig megoldott a városon belüli közlekedés, mely nagyban megkönnyíti az autóval nem rendelkezők életét, illetve a menetrendet az iskolai csöngetési rendhez próbálták igazítani, így segítségül szolgálhat a dolgozó szülőknek, mert a gyerekek biztonságosan juthatnak el az iskolába és onnan haza a helyi busznak köszönhetően.

4.1.2. Egészségügyi ellátás

A városban színvonalas egészségügyi ellátó rendszer működik. A felnőtt lakosság ellátását 6 házi-orvos végzi, gyermekekkel 4 különböző orvoshoz lehet fordulni az újonnan megépült gyermekorvosi rendelőben. A kisgyermek és szülei életét a hat gyömrői körzetben szakképzett védőnők segítik, számukra is az elmúlt években került átadásra a felújított szolgálati épület. Szakrendelésekre a szakorvosi rendelőbe várják a betegeket, ahol szemészet, nőgyógyászat, kardiológia, ortopédia, belgyógyászat, gyógytorna, fül-orr-gégészet, fizioterápia, reumatológia, neurológia, sebészet, traumatológia működik. A városközpontban fogászat is működik, mely a normál rendelésen kívül iskolafogászatként is üzemel. A sürgős esetek ellátását az ügyelet és a Gyömrőn található mentőállomás biztosítja.

4.1.3. Szociális ellátás

A társadalmi jólét biztosítása is fontos a városban, ennek eredményeképp Szociális Szolgáltatóközpont jött létre, mely Gyömrőn kívül a környező településeket is ellátja. Az intézmény az idősek és a szociálisan rászorulókat ellátását segíti. Az intézmény szolgáltatásai között szerepel a házi segítségnyújtás mellett a 0-24 órában működő segélyvonal illetve az időskorúak nappali ellátása. A szervezet ezen kívül a szociális étkezést biztosítja az arra rászorulókat számára. A gyermekek nevelkedésének elősegítését a Gyömrői Gyermejjóléti Szolgálat végzi.

Az időskori jólét biztosítására jött létre 2000-ben a Harmónia Idősek Falva. A komplexum ma már négy épületben összesen 685 fő befogadására képes. A ház teljes körű ellátást nyújt, emellett számos szolgáltatás könnyíti meg az idősök nyugdíjas éveit. Így az épületegyüttesben megtalálhatóak különböző üzletek, szépségszalón, cukrászda, bankautomata, virágbolt, tornaterem, könyvtár, imaterem, de saját házi-orvosa és nővére is van az idősök otthonának.

4.1.4. Közművelődés

A gyömrői kulturális élet az utóbbi évek fejlesztéseinek köszönhetően egyre inkább felvirágzott. A Hankó István Művészeti Központ és Gyömrő Városi Színház a város szívében, egy vadonat új épületben foglal helyet. Így a nagy múlttal rendelkező színházi társulat méltó helyen mutathatja be darabjait évről-évre. A Művészeti Központ otthont ad számos kiállításnak, városi eseménynek, karácsonyi és egyéb ünnepi rendezvénynek, melyek mind-mind emelik a város fényét. Az idén 70 éves Városi Könyvtár a tavalyi évben szintén új helyre költözött, a központi park nyugodt és csendes szegletében kapott új otthont.

A felújított kulturális épületek természetesen a programlehetőségek növekedését is jelentette. A GyömrőSzínház tagjai legnagyobb részben amatőr színészek, hozzájuk bárki csatlakozhat, így a színházi előadások számukra egyfajta hobbit, a nézőközönség számára pedig színvonalas programlehetőséget jelentenek. A Városi Könyvtár szintén gyakran kínál programokat, nem csak olvasni vágyóknak. Az új épület otthont ad számos felolvasó estnek, gyermekprogramnak, kiállításnak, kvízpróbáknak.

A közösségi életet évtizedek óta színesítik a különböző csoportosulások, egyesületek. Szerencsére számuk igen nagy, így csak néhányat említenék közülük. A városi élet fellendítéséhez hozzájárul programjával a többi más remek társulat mellett a Gyömrő 2000 Kör, az Esterházy Pál Katolikus Énekkar, a Gyömrői Boglárka Nyugdíjas Klub, a Gyömrői Horgász Egyesület, a Gyömrői Polgárőr és Önkéntes Tűzoltó Egyesület, a Gyömrői Társaskör, a Tűzberek Vadásztársaság, az Árvácska Állatbarát Közhasznú Egyesület és a Gyömrő Városi Sportklub is.

A hit gyakorlására is sokféle lehetőség adódik, a városban aktívan működik az Evangélikus Egyházközség, a Római Katolikus Egyházközség, a Református Egyházközség, az Adventista Imaház, illetve a Magyar Pünkösdi Egyház Gyömrői Gyülekezete.

4.1.5. Köznevelés, oktatás

A Budapesti agglomeráció részeként, ahogy az eddigiekben ismerttettem, Gyömrő várost is nagyban érintette a jelentős népességgyarapodás. A város külső oldalain épült lakóparkok, újjépítésű társasházak vonzó ajánlatot jelentenek legfőképpen a családok számára. Az elmúlt évek családtámogatási hiteleinek köszönhetően pedig még inkább érezhetővé vált, hogy a kitelepült családok legnagyobb része már rendelkezik kisgyermekkel, vagy a közeljövőben tervezi a családalapítást. A város – véleményem szerint – nem volt felkészülve ekkora növekedésre a köznevelésben résztvevők számában. A közintézmények, hiába állnak rendelkezésre nagy választékban és magas színvonalon, kapacitásuk kevésnek bizonyul a

megnövekedett lélekszám ellátására. Érthető módon például egy új iskola felépítése, az ehhez szükséges tőke megszerzése, a személyzet megszervezése hosszú folyamat, így ezek a beruházások nem tudnak lépést tartani az újonnan érkezők számának növekedésével. Így sajnos gyakori probléma, hogy a gyermekek nem nyernek felvételt egy-egy intézménybe a túljelentkezések miatt. Természetesen a városvezetés és az intézmények igazgatói mindent megtesznek, hogy minden gyermeket el tudjanak helyezni, ám ennek következménye a magas osztálylétszám, zsúfolt közösségek. Az alábbi fejezetben ezeket az intézményeket mutatom be.

A legkisebbek elhelyezésére a gyömrői bölcsőde nyújt megoldást. A 2006-ban megnyitott épület a dolgozó szülők helyzetét, illetve az édesanyák munkába állását kívánja megkönnyíteni. A bölcsőde 8 csoportja 96 gyermek elhelyezését teszi lehetővé. Hiába a nyolc csoport, a bölcsőde így sem tudja kielégíteni az igényeket, az intézményben állandó a túljelentkezés. Éppen ezért a közintézményen kívül – a nagyszámú kereslet miatt – öt másik, magán fenntartású családi napközi várja a bölcsődés illetve óvodás korú gyermekeket.

Jóval több lehetőségünk van, ha óvodás korú gyermekünket szeretnénk elhelyezni egy városi intézményben. A Bóbita Óvoda 7 csoporttal, a Fejlesztő Óvoda 2 csoporttal, az Arany Óvoda 7 csoporttal, a Mesevár Óvoda 6 csoporttal, a Varázskert és a Kastélydomb Óvoda 4-4 csoporttal, a Tündérsziget Óvoda pedig 3 csoporttal várja az oda jelentkezőket.

Általános iskolák tekintetében három intézmény látja el a gyermekek oktatását:

A legnagyobb, központi intézmény a Gyömrői Weöres Sándor Általános Iskola és Alapfokú Művészeti Iskola. Az iskolának két alsó tagozatos telephelye van, a felső tagozat egy harmadik épületben helyezkedik el, itt már a két intézményből érkező diákok összevontan tanulnak.

A II. Rákóczi Ferenc Általános Iskola, vagy ahogy a helyiek ismerik, „falusi” iskola Gyömrő történelmi központjában helyezkedik el, a régi falu főutcáján.

A Fekete István Általános Iskola a Mária telep iskolája. A több, mint 100 éves intézményt is érinti a túljelentkezés. Ennek egyik következménye, hogy 2019-ben az önkormányzat szomszédos telekrészt vásárolt, melyen két konténerterem telepítésére volt szükség a hatalmas létszám miatt. Az optimálisnak mondható 16 tanulócsoport helyett a 2020/21-es tanévben az iskolának 21 osztálya volt, a tanulólétszám a 400-420 fő helyett meghaladta az 560 főt. A túlszűfoltóság mellett komoly probléma az épület műszaki állapota, állandó gondot jelent a beázó tetőszerkezet, a korszerűtlen nyílászárók és elektromos hálózat. A tarthatatlan állapot felszámolására 2019-ben kormányrendelet született, ennek értelmében a teljes iskola lebontásra kerül, helyette pedig egy új, nagyobb komplexum épül. A döntés ellenére az utóbbi három évben nem történt semmilyen érdemi lépés, a beruházás ilyen-olyan okok miatt évről évre tolódik.

A városban egy gimnázium is működik, ez a Teleki László Gimnázium. Nevét a város szülöttéről kapta, a Teleki család városalakító szerepéről már korábban tettem említést. Teleki Lászlónak szívügye volt az oktatás támogatása, így méltó névadója a város egyetlen középfokú intézményének. Az iskolában magas fokon elsajátítható az angol nyelv, illetve népszerű a belügyi rendészeti fakultáció miatt is.

5. PRIMER KUTATÁS: GYÖMRŐ VÁROS LAKOSSÁGI KÉRDŐÍV

A kutatásom során fontos szempont volt, hogy a szekunder forrásfelhasználás mellett primer kutatást is végezzek, annak érdekében, hogy azok véleményét is megvizsgáljam, akik személyesen is érintettek az agglomerálódás okozta következményekben. Mivel személyesen is érintett vagyok, van véleményem a témáról. Úgy gondolom, hogy a Budapest környéki kisvárosokat érintő agglomerálódásnak összességében negatív a visszhangja, mivel az infrastruktúra kibővítése nem tudott a lakosság növekedésével lépést tartani. A kutatásom során ezt a véleményemet fogom alátámasztani.

Az általam készített online kérdőív 24 kérdésből áll, célközönsége, ahogy már említettem a gyömrői lakosság volt. A kérdőívet egy zárt Facebook csoportban osztottam meg, mivel korábbi tapasztalataim alapján megfigyeltem, hogy a csoport nagyon aktív, a tagok segítik egymást. Ezen kívül fontos szempont volt, hogy a csoport létszáma több, mint 23 000 fő, és alapvetően gyömrői lakosok részére jött létre, így a célcsoportomat itt értem el a leggyorsabban/legnagyobb számban. Ezt a feltételezésemet bizonyította, hogy az első egy órában 100 kitöltés érkezett és a végleges kitöltésszámot alig egy hét alatt érte el a kérdőív. Emiatt nem is volt szükség rá, hogy más platformon is megosszam a csoporton kívül, egyedül annyiban kértem az ismerőseim segítségét, hogy az idős rokonoknak, akiknek esetleg nincs internetes hozzáférésük, nem használják a közösségi médiát aktívan vagy nem értenek hozzá, segítsenek az online kitöltésben, mert számomra az ő véleményük is nagyon fontos.

A kérdéssort igyekeztem kategorizálni, így az első részben tettem fel a személyes tulajdonságra vonatkozó kérdéseket (életkor, nem, lakóhely, mióta él a városban, stb.). Ezután következtek az infrastruktúrára és az ezekkel való elégedettségre vonatkozó kérdések. Itt kitértem a közlekedésre, az oktatási intézményekre, illetve előre megadott szempontok alapján értékelhették ezeket az infrastrukturális elemeket. Az utolsó részben a személyes véleményekre voltam kíváncsi, így ezeknél a kérdéseknél hosszú és részletes véleményt írhattak a kitöltők. Ebben a kérdéskörben a növekvő lakosságot helyeztem a középpontba, és ebből következően azt, hogy hogyan alkalmazkodott ehhez a város. Az utolsó kérdés lehetőséget biztosított arra, hogy javaslatokat tegyenek a térség fejlődése érdekében.

A kérdőívre 379 válasz érkezett, a kitöltők összetétele a következőképpen alakult:

A kitöltők 1,1%-a 18 év alatti, 10,8%-uk 19 és 25 év közötti, 36,9%-uk 26 és 40 év közötti, a kitöltők majdnem fele (42%) 41 és 60 év közötti és 9,2%-uk 60 év feletti. Érdekes megjegyezni, hogy a legfiatalabb generáció (18 év alattiak) feltűnően kis létszámban töltötték ki a kérdőívet, pedig a gyakori és magabiztos internethasználat miatt személy szerint azt gondoltam, hogy magasabb lesz az arányuk.

A nemek aránya 75,5% és 24,3%, a nők javára. Lakóhely tekintetében a 379 kitöltőből csupán 12-en válaszoltak úgy, hogy életvitelszerűen NEM Gyömrőn élnek. Ez nagyon fontos megjegyzés, mert úgy gondolom, hogy a beérkezett válaszok nagyon nagy részben relevánsak az én témámban, hiszen a válaszadók közvetlenül érintettek.

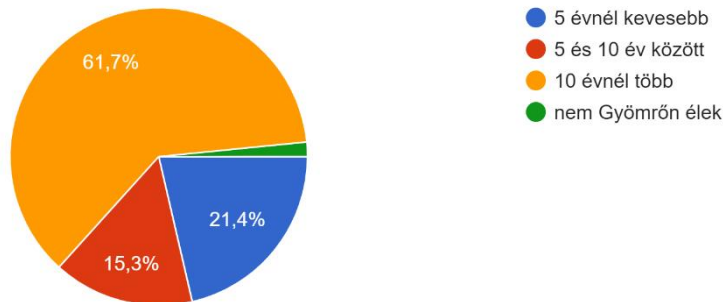
A válaszadók legnagyobb része (61,7%) több, mint 10 éve él Gyömrőn, 15,3% 5 és 10 év között, 21,4%-uk 5 évnél kevesebb ideje a város lakója. A fennmaradó nem egészen két

százalék nem Gyömrőn él. Szembetűnő arány, hogy a válaszadók több, mint harmada az elmúlt 10 évben költözött a városba, ez is bizonyítja, hogy az újonnan betelepülők száma nagyon jelentős.

11. ábra: 4. Ön hány éve él Gyömrőn?

4. Ön hány éve él Gyömrőn?

379 válasz



Forrás: a szerző primer kutatásának eredménye

A következő kérdésnél (több lehetőséget is ki lehetett választani) azt vizsgáltam, hogy mi alapján választották az emberek Gyömrőt, itt a válaszadók 13%-a nem vett figyelembe semmilyen szempontot, mert itt született. A lakóhely kiválasztásánál a legtöbben a főváros megközelíthetőségét vették figyelembe, ez a válaszadók 57%-nál volt fontos szempont. Ezt követte a főváros távolsága, 52,5%-kal. 42,5%-kal a dobogó harmadik fokán az ingatlanok ára áll. Nagyjából egyenlő arányban volt döntő jelentőségű az oktatási intézmények száma, az ingatlanok minősége, és a zöldterületek megléte, ezek nagyjából a válaszadók 20%-nál befolyásolták a lakóhely kiválasztását. Az összes válasz mennyiségéhez képest elenyésző, de számomra meglepően gyakori egyedi válasz volt, hogy a párválasztás/házasodás miatt laknak a városban.

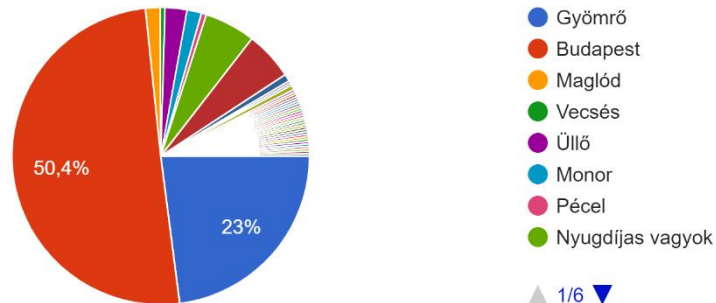
Ebben a szakaszban az infrastrukturális tényezőkre vonatkozó kérdésekre adott válaszokat ismertetem.

A válaszadók fele a fővárosban dolgozik, és csak 23%-uk dolgozik Gyömrőn. A kitöltők 5,5%-a nyugdíjas, illetve 5,3%-uk nem dolgozik. A Maglódon, Üllőn és Vecsésen dolgozók aránya nagyjából egyenlő, 2% körüli. Ezek a települések egyébként köztudottan magas létszámú munkaerőt foglalkoztatnak a térségben, köszönhetően az ipari parkoknak és logisztikai központoknak, amik ezeken a településeken létesültek, Vecsésen pedig nagy húzóerő a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér. Ezen kívül számottevőek voltak, akik nem helyhez kötött munkát végeznek, vállalkozóként Pest megyében vagy akár országszerte végzik a munkájukat.

13. ábra: 6. Hol dolgozik?

6. Hol dolgozik?

379 válasz



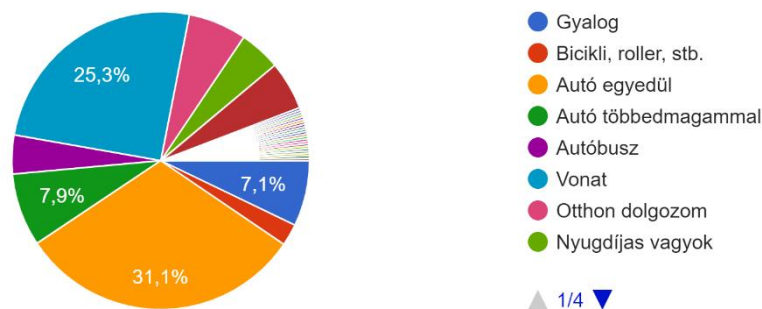
Forrás: a szerző primer kutatásának eredménye

A munkahelyre való eljutásra a legtöbben az autót választják (egyedül), az ő arányuk 31,1%. A második leggyakoribb közlekedési eszköz a vonat, melyet 96-an választottak (25,3%). Pozitív visszajelzés, hogy a megkérdezettek csaknem 8% használja az autót, de csoportosan, nem egyedül. Hasonló az aránya azoknak, akik gyalog közelítik meg a munkahelyüket, ők a megkérdezettek 7,1%-át teszik ki, és azoknak, akik home-office-ban otthon dolgoznak (6,9%). A megkérdezettek összesen nagyjából 10%-a nem dolgozik, ennek leggyakoribb oka, hogy az illető nyugdíjas, de gyakori ok volt az is, hogy az anya GYES-en/GYED-en gyermekével otthon van. A munkahelyre való eljutás a legtöbb embernek nagyjából 1 órát vesz el a napjából (27,4%), de 25,1%, aki minimum két órát tölt utazással, Kevesebb, mint 15 perc alatt a válaszadók 26,4%-a ér be a munkahelyére és onnan haza (ide beletartoznak azok is, akik home-office-ban otthon dolgoznak), és a válaszadók 14,8%-ának nagyjából 30 percet vesz el az utazás a napjából.

14. ábra: 7. Mivel jut el a munkahelyére?

7. Mivel jut el a munkahelyére?

379 válasz

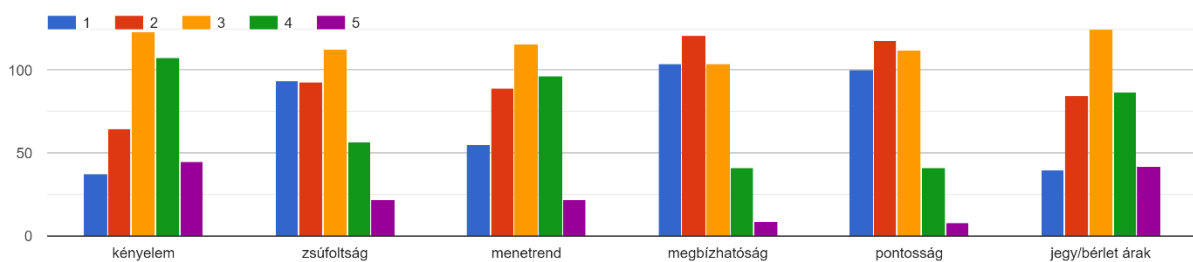


Forrás: a szerző primer kutatásának eredménye

A tömegközlekedési eszközöket többféle szempont szerint értékelték a válaszadók. Kényelem szempontjából átlagosnak mondhatóak, 123-an 3-asra, 18-an 4-esre értékelték a lakosok. Az általam korábban említett zsúfoltság problémája beigazolódni látszik, összesen 187-en gondolják zsúfoltnak a tömegközlekedési eszközöket, 113-an átlagosnak és csupán 79-en értékelték 4-esre vagy 5-ösre ezt a szempontot. A menetrendről való vélemény is átlagos, az ő számuk 116 fő, de a mérleg összességében itt is az átlag alá billen. Megbízhatóság szempontjából is maximálisan beigazolódott a felvetésem. A válaszadókból 104 fő szerint egyáltalán nem megbízhatóak a tömegközlekedési eszközök. Legtöbben kettesre értékelték ezt a kategóriát, ők 121-en voltak. Szintén 104-en gondolják átlagosnak, azonban négyesre csak 41-en voksoltak, maximálisan megbízhatónak pedig csupán kilencen gondolják a tömegközlekedési eszközöket. Pontosság szempontjából, szinte majdnem ugyanilyen eredmények jöttek ki, itt az egyetlen eltérés, hogy többen értékelték átlagosnak, mint az előző kategóriát. A jegy/bérlet árakról alkotott vélemények egy szinte majdnem teljesen szimmetrikus ábrát adnak, összességében átlagosnak mondhatóak, a kevésbé és a teljesen elégedettek aránya szinte egyenlő.

15. ábra: 8. 1-5-ig terjedő skálán mennyire elégedett a tömegközlekedési eszközökkel a főváros irányába az alábbi szempontok alapján? (1- egyáltalán nem vagyok elégedett, 5- teljesen elégedett vagyok)

8. 1-5-ig terjedő skálán mennyire elégedett a tömegközlekedési eszközökkel a főváros irányába az alábbi szempontok szerint?



Forrás: a szerző primer kutatásának eredménye

Az itt ismertetett eredmények beigazolják korábbi állításomat – melyet saját tapasztalataimra alapoztam – miszerint a tömegközlekedési eszközök alapvetően nagyon jó lehetőséget jelentenének, de megbízhatatlanságuk (mely a gyakori késésekből, kimaradásokból adódik) és pontatlanságuk miatt az emberek nem szívesen választják őket.

Az egyéni válaszoknál, melyben azt kérdeztem, hogyha tudnának javítani a tömegközlekedési hálózaton, miket javasolnának, a leggyakoribb válaszok a következők voltak:

- pontosság, megbízhatóság
- sűrűbb vonat járatok a fővárosba
- a gyorsított vonatok ne a kisebb létszámú és kisebb forgalmú Mendén, hanem Gyömrőn álljanak meg
- BKK buszjárat Gyömrőre, így ha a vonat nem közlekedik, lenne más alternatíva
- közvetlen járatok a környező kisebb településekre (pl.: Üllő, Gyál, Pécel) (szerk.: Ezek a települések hiába vannak 10 kilométeres körzetben, tömegközlekedéssel csak úgy lehet őket megközelíteni, hogy beutazunk Budapestre, majd onnan vissza az adott településre.)

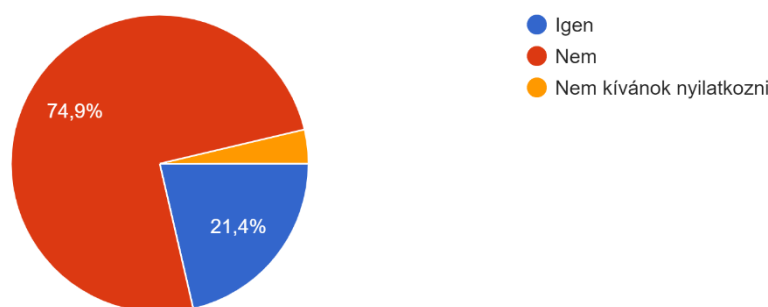
Érdekes és sokatmondó, hogy a tisztaságról, kényelemről kevés szó esik, az átlag vélemény az, hogy inkább utazik egy kevésbé komfortos, zsúfolt szerelvényen, csak legalább közlekedjen késés nélkül.

A családtámogatási hitelekre vonatkozó kérdést azért tartottam fontosnak, mert előzetes tapasztalatom alapján a korábbi években betelepült lakosság nagy része fiatal házasok, és a családtámogatási hitellel rendelkezőkre általánosan jellemző, hogy vagy már van, vagy a közeljövőben szeretnének gyermeket. Ezt a feltételezésemet szerettem volna ezzel a kérdéssel vizsgálni. A feltételezésem beigazolódt, ugyanis a megkérdezettek közül 21,4% (81 fő) rendelkezik valamilyen családtámogatási hitellel és közülük 72 főnek már van gyermeke és 6 fő válaszolta, hogy még nincs, de a közeljövőben tervezi a családalapítást. Arra a kérdésre, hogy rendelkezik-e családtámogatási hitellel 14-en válaszolták, hogy nem kívánnak nyilatkozni, ezt maximálisan tiszteletben tartom, de ugyanakkor fontos megemlíteni az elemzés szempontjából.

16. ábra: 11. Rendelkezik családtámogatási hitellel? (CSOK, babaváró, stb.)

11. Rendelkezik családtámogatási hitellel? (CSOK, babaváró, stb.)

379 válasz



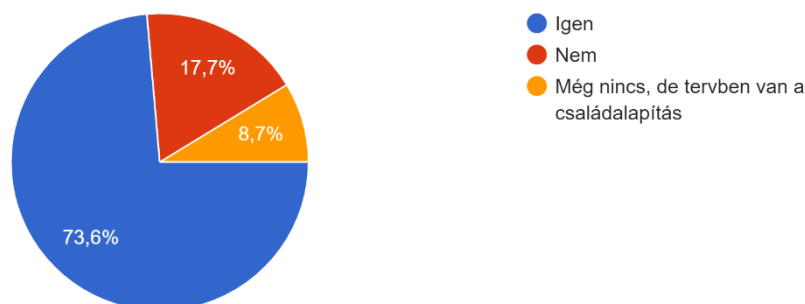
Forrás: a szerző primer kutatásának eredménye

A gyermekekre vonatkozó kérdéseknél 279-en (73,6%) nyilatkozott úgy, hogy van gyermeke, 17,7%-nak nincs és 8,7%-uknál még nincs gyermek, de tervezik a családalapítást. A 279 főből a leggyakoribb, hogy két gyermek van a családban (130 fő), 20,8%-nál csak egy gyermek van, 14,2%-uknak van 3 gyermeke és 16 főnek 4 vagy annál több. Mivel a mai világban nem igen gyakori, hogy ennyi gyermek születik egy családban (ennek okainak feltárása egy külön kutatást igényelne, így ezt nem fejtegetném, csupán személyes vélemény), érdekelt, hogy a 4 vagy annál több gyermekkel rendelkezőknek mi az átlagéletkora. A 16 főből 8-an 41-60 év közöttiek, 4-en 60 év felettiak és csupán hárman vannak 26-40 év között, így a feltételezésem beigazolódt.

17. ábra: 12. Önnek van gyermeke?

12. Önnek van gyermeke?

379 válasz

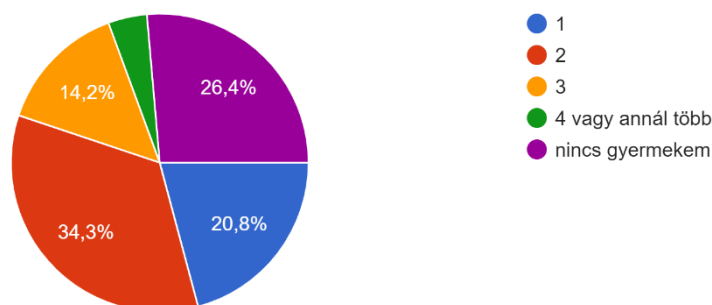


Forrás: a szerző primer kutatásának eredménye

18. ábra: 13. Hány gyermeke van?

13. Hány gyermeke van?

379 válasz



Forrás: a szerző primer kutatásának eredménye

A nevelési/oktatási intézmények vizsgálatát azért tartottam fontosnak, mert előzetes kutatásom szerint az oktatási intézmények nem bővültek megfelelő ütemben, szemben a lakosság növekedésével.

A bölcsődés korú gyermekkel rendelkezők (29 fő) közül 10 főnek jár a gyermeke gyömrői állami bölcsődébe, 5 főnek gyömrői de magánintézménybe és 7 főnek nem Gyömrőre jár a gyermeke. Annak oka, hogy a gyermek nem állami bölcsődébe jár a leggyakrabban a helyhiány volt, ezen kívül gyakori volt a nem megfelelő színvonal említése is.

Az óvodás korú gyermekeknél jobb az arány, mert a 80 főből, aki óvodás korú gyermekkel rendelkezik 54 főnek gyömrői állami, a lakóhelyéhez legközelebbi óvodába jár a gyermeke. 12 főnek gyömrői állami, de nem a legközelebbi intézménybe, 13 embernek nem Gyömrőre, 1 főnek pedig magánintézménybe jár a gyermeke. A nem helyi/állami/legközelebbi óvoda választásának oka itt leggyakrabban a nem megfelelő színvonal volt (13 fő), a helyhiány 10 főt érintett és négyen válaszoltak úgy, hogy a gyermek a szülő munkahelyéhez legközelebbi intézménybe jár.

A megkérdezettek közül 93 embernek van általános iskolás korú gyermeke, közülük a legtöbben (72 fő) a körzeti iskolára bízzák gyermekeiket. Ennek legfőbb oka az lehet, hogy ebben az esetben a szülőknek nem nagyon van más lehetősége, hiába választanának sokan másik iskolát a jobb színvonal érdekében, a gyerekeknek nem engedélyezik az iskolaváltást, a legtöbb esetben kötelesek a körzeti (kijelölt) helyre iskolába adni gyermeküket a helyhiányok miatt. Ezt mutatja a kérdőív is, hiszen csupán kilencen vannak, akiknek a gyermeke nem a körzeti helyre jár. 10 fő válaszolt úgy, hogy nem gyömrői intézményben tanul a gyermeke. Mivel magán fenntartású általános iskola nincs Gyömrőn, így ez a válaszlehetőség itt nem szerepelt, feltételezésem és ismerősök elmondása alapján a nem Gyömrőre járók leggyakoribb oka, hogy valamilyen speciális tanrendű iskolát szeretnének gyermeküknek választani és erre itt helyben nincs lehetőség.

A kérdőív utolsó szakaszában, ahogy említettem az infrastrukturális elemekkel való elégedettséget mértem, illetve hosszabb vélemények kifejtésére volt lehetőség a lakosság növekedésével kapcsolatos problémák/nehézségek; a város alkalmazkodása a növekvő lakossághoz; és a térség fejlesztése témákban. Ezeket a következő bekezdésben ismertetem.

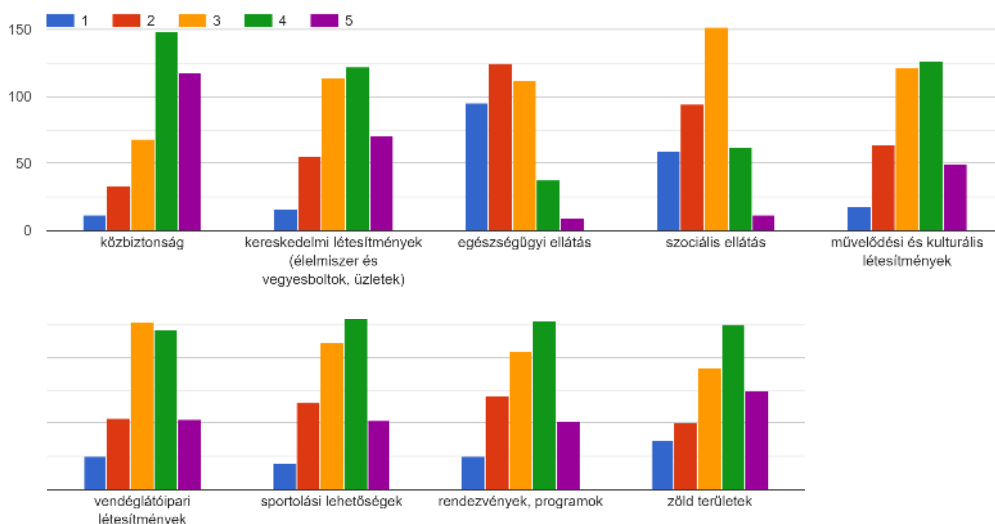
Az első erre vonatkozó kérdésben általam megadott infrastrukturális szempontok értékelését kértem a kitöltőktől, ez a következőképpen alakult:

A közbiztonságról alkotott vélemény összességében jó, a legtöbben négyesre értékelték, ők 148-an vannak. Őket követték, akik maximálisan meg vannak vele elégedve, számuk 118. Hármásra 68-an, kettesre 33-an, egyesre pedig csak 12-en szavaztak. A kereskedelmi létesítmények (élelmiszer, vegyesboltok, üzletek) tekintetében átlagos/jó a megítélés, itt is a legtöbben (122 fő) négy pontot adtak, ezután 114-en szavaztak hármással, 71-en ötössel, 56-an kettessel és csak 16-an nincsenek egyáltalán megelégedve ezzel a kategóriával. Az egészségügyi ellátásnál megdöbbenő, hogy a legtöbben kettesre értékelték, számuk 125, ezt a három pont követte 112 fővel, de 95-en voltak, akik egyáltalán nincsenek megelégedve az orvosi ellátással (1 pont). 38 ember szerint jó (4 pont), és csupán 9 ember szerint teljesen jó (5 pont) az egészségügyi ellátás. Ebben a témában bár személyesen nem vagyok érintett (mivel Budapestre járunk orvoshoz születésem óta), de fontosnak tartom megjegyezni, hogy az orvoshiány és a nem megfelelő minőségű orvosi ellátás országos probléma, és nem csak Gyömrő specifikus. A szociális ellátás a vélemények szerint átlagos (152 fő), de itt is többen vannak azok, akik kevésbé elégedettek (153 fő), mint akik az átlagon felül értékelték (74 fő) ezt a szektort. A művelődési és kulturális létesítmények esetében átlagos/jó a vélemény, 53 ember maximálisan elégedett, 54-en értékelték kettesre és 25-en egyesre a kategóriát. A sportolási lehetőségek tekintetében nagyjából hasonló a helyzet, a különbség, hogy itt többen értékelték jóra (4 pont), mint átlagosra az adott szempontot. A rendezvények, programok számával és minőségével szintén 4 pont volt a leggyakoribb válasz (128 fő), de ezt itt is az átlagos követte 104 szavazattal. Ezután itt is a két pont következett, 71 fő véleménye alapján, maximálisan 51 fő volt megelégedve és 25-en voltak azok, akik egyáltalán nem elégedettek. Zöld területek tekintetében az eloszlás a következőképpen alakult: első helyen itt is a négy pont áll (125 fő), ezt követi a három pont (92 fő), az öt pontosok 75-en voltak, kettesre 50-en értékelték és az egy pontosok kerültek a lista végére, 37 fővel.

Arra a kérdésre, hogy: „Ön tapasztal bármilyen problémát/nehézséget, ami a lakosság növekedéséből fakad? Ha igen, kérem konkretizálja ezt/ezeket!” számítottam a negatív véleményekre, de ezek ilyen nagy számát és a heves indulatot meglepődve tapasztaltam.

19. ábra: 20. 1-5 skálán összességében mennyire elégedett az alábbi infrastrukturális elemekkel Gyömrő város esetében? (1- egyáltalán nem vagyok elégedett, 5- teljesen elégedett vagyok)

20. 1-5 skálán összességében mennyire elégedett az alábbi infrastrukturális elemekkel Gyömrő város esetében?



Forrás: a szerző primer kutatásának eredménye

A kérdésre adott válaszok közül a leggyakoribb probléma a lakosság növekedéséből fakadó zsúfoltság minden tekintetben (az utakon, az óvodákban, iskolákban, bölcsődékben, a postán, a boltokban, a közlekedési eszközökön, stb.). Ebben a témában a következő válaszok érkeztek:

„Parkoló helyek nincsenek arányban a lakosság számával. Az iskolák, óvodák telítettek, egy 20.000 fős településen 1 posta van, ami szintén nem elégíti ki az igényeket. A központi részt leszámítva nincsenek bank automaták. Pénzváltás lehetőségének hiánya.”

„Nincs parkolóhely.”

„Parkolás, háziorvosnál 2-3 óra is kell várni egy receptre.”

„Konkrétan? MINDEEEEN! Közlekedés, helyhiány az ovikban, bölcsikben. Közlekedési morál.....sokan vagyunk, parkolás, sok az idegen.”

„Iskolák, óvodák nagyon magas gyerek számmal működnek, kevés a pedagógus. Nagy kocsiforgalom. Kevés a P+R hely.”

„Infrastruktúra stagnálása és az ebből fakadó problémák (hosszú sorok/várólisták mindenhol, autókkal tömött utak, tömött tömegközlekedési járművek, elérhetetlen közjavak).”

„Kis telkeken lévő több lakásos társasházak, parkolás nincs megoldva. Posta, Otp és egyéb intézmények túlterheltsége, lakosok sorállása mindenhol.”

„Nincs biztosítva a lakosság gyerek számához kellő intézmény, a meglévők zsúfoltak (bölcsőde, óvoda).”

„Nagyobb forgalom, kevesebb parkolóhely, rosszabb alaphorál, nincs hely iskolában-óvodában, zöldövezetek csökkenése.”

„Élhetetlen város, nulla infrastruktúra-fejlesztés, sok autó, kevés parkoló, nem kötelezik a

telekre beállást, ahol van rá lehetőség.”

„Oktatási-nevelési intézmények férőhelyei, közösségi összetartás, és a nyugalom. (Lakópark közelében élek. Nagyon megváltozott a korábban nyugodt utca szakasz.)”

„Posta, csatorna, egészségház, parkolás, zsúfoltság.”

Gyakori probléma a beérkezett válaszok alapján az utak állapota:

„Utak állapota, új utcák kiépítetlensége.”

„Rengeteg autó közlekedik városunkban. Az utcák szűkek, nincs megfelelő számú parkoló és a bicikliseket sem támogatják például bicikliutak/sávok építésével.”

„Autóval közlekedni, parkolni lehetetlen.”

„Igen, telt ház lett már pár éve.. és azóta is folyamatosan látszik a lakosság növekedése. Hétköznap és hétvégén parkolás és közlekedés lassan rosszabb lesz mint egy belvárosi budapesti kerületben.”

Az egészségügyi intézmények állapotával szintén sokan nincsenek megelégedve:

„Nem igazodik az ellátás /iskola, egészségügy stb. /a megnövekedett létszámhoz.”

„Egészségügyi dolgozók hiánya, iskola építés elmaradása.”

„Hosszú várólista az egészségügyi intézményekben.”

„Az orvosi ellátás sem megfelelő, házi orvost aki nekünk megfelelő lenne és értelmes, kedves, empatikus, szakmailag is szuper, sajnos a kevés orvos miatt minden kerületi a hozzá tartozó orvoshoz kell menjen, még, ha nem is jó és negatív személy. Amennyiben szülni szükséges, sem tudok helyben, mert nem megoldható, nincs valódi kórháza Gyömrőnek, hanem egy egészségháza, amiben életmentő műtétek, beavatkozások nem lehetségesek.”

Ezen kívül megemlítették még a bicikli út hiányát, a beépítések növekedésével párhuzamosan a zöldterületek folyamatos csökkenését. Számomra megdöbbentő, hogy a megkérdezett 379 főből csupán 32-en voltak azok, akik nem tapasztalnak olyan problémát, ami egyértelműen a növekvő lakosságból fakad.

A következő kérdésre - Véleménye szerint Gyömrő város mennyire tudott alkalmazkodni az elmúlt évek növekvő lakosságához (létesült-e elég új munkahely, óvoda, iskola, közintézmény, stb. amely a többletlakossághoz igazodik)? - a legtöbben azt a választ adták, hogy a város nem tudott alkalmazkodni.

„Semennyire nem tudott.”

„Sok a gyerek, kevés az ovi, bölcsi, iskola, és sokan a Csok felvételére még csak most fognak szülni.”

„Csupán a lakások száma ezzel együtt a lakosság száma növekedett de sem bölcsőde sem óvoda sem iskola nem épült.”

„Sajnos csak próbál alkalmazkodni. Kevés sikerrel. Zsúfolt közintézmények. Nagylétszámú ovis csoportok, iskolai osztályok. Kevés bölcsődei férőhely. Mivel minden pályázathoz kötött-bevétele nem jelentős az Önkormányzatnak. Nem jut sok beruházásra.”

„Azt gondolom, hogy sajnos nem tudott kellőképpen alkalmazkodni, helyben nagyon kevés a munkahely, ezért ingázásra kényszerülünk. Illetve több iskolára és óvodára lenne szükség.”

„Semennyire. Releváns munkahelyteremtés nincs (pl lásd Maglód Auchan, Üllői/Ecser logisztikai központok stb). Iskolákban, óvodákban mondhatni létszámstop van.”

„Nem tudott alkalmazkodni: Nincsen több munkahely- így rengetegen járnak Budapestre dolgozni- parkolás lehetőség az állomás mellett. Nagyon kevés, sokan másik városba viszik a

gyerekeket óvodákba mert nincs hely Gyömrőn.”

„Semennyire. Inkább csak tűzoltás folyik, a problémák elé nem igazán tudnak menni.”

„Nem tudott. A fiam egy 32 fős osztályba jár és már egy ebédlőből átalakított osztályteremben lett helye, de még szerencsés, legalább nem kell konténerbe tanulni (pl. Fekete sulis).”

„Amivel bővültek az intézmények, szerintem nem lett vele kiegészítve a lakosság. Pl: bölcsőde 2 plusz csoport. Kb 10x annyi gyermek lenne, több oldalas várólista van.”

„Nem tudott alkalmazkodni, az építkezések elkezdése előtt figyelembe kellett volna venni ezeket a szempontokat, párhuzamos fejlesztés, nem esztelen, hasznalapú építkezés.”

„Szinte egyáltalán nem. Legalább 15 évvel le van maradva a város a létszámnövekedéshez képest. Munkahelyi pedig csak kereskedelemben, közoktatásban, egyéb közintézményben van.”

„Gyömrőn gyakorlatilag nincs munkahely (Monoron az akkugyár is megépült), nem is látok erre próbálkozást az önk. részéről...”

Akadnak azért olyanok is, akik pozitívabban látják a helyzetet:

„Lehetne jobb, de a környező településekhez képest az egyik legjobb szerintem.”

„Van elég ovi, iskola. Az egészségügyi ellátás nem megfelelő de erről nem a város tehet.”

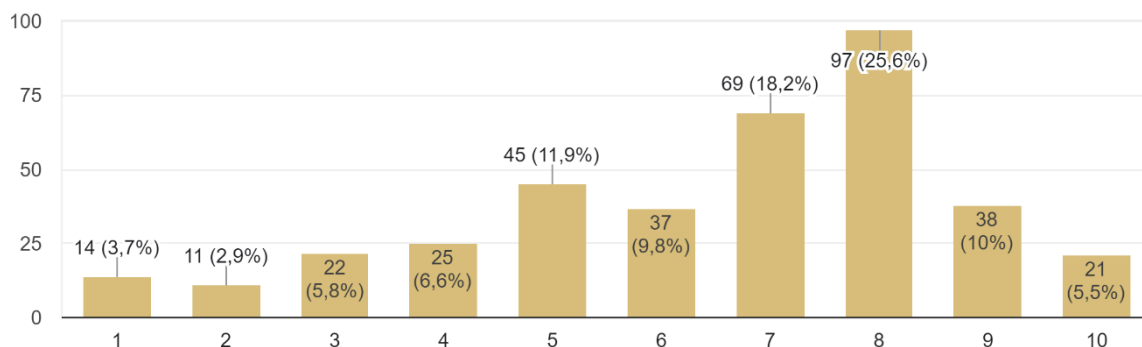
„Mivel nincs gyermekem, nem találkozok a mindennapokban az ezt a témakört érintő dolgokkal, kihívásokkal. A közlekedés/tömegközlekedés véleményem szerint nagyjából tudott alkalmazkodni a város növekedéséhez.”

Az előző kérdésekre érkezett válaszokhoz képest pozitív, hogy összességében 1-10-es skálán a legtöbben (25,6%) nyolcasra értékelték Gyömrőt, abból a szempontból, hogy mennyire élhető a város. Ezt 18,2%-kal követik a hét pontos értékelések, 38-an gondolják majdnem teljesen

20. ábra: 23. Összességében a fenti szempontok és saját véleményen alapján 1-10-es skálán mennyire gondolja élhető városnak Gyömrőt? (1- egyáltalán nem gondolom élhetőnek, 10-teljesen élhetőnek gondolom)

23. Összességében a fenti szempontok és saját véleménye alapján 1-10-es skálán mennyire gondolja élhető városnak Gyömrőt?

379 válasz



Forrás: a szerző primer kutatásának eredménye

élhetőnek a várost. Ugyancsak majdnem 10% adna 6 pontot erre a kérdésre, 6,6% négy pontra, 5,8% három pontra értékelték. Majdnem ugyanennyien, 21-en (5,5%) maximálisan élhetőnek gondolja a várost. Egy és két pontot rendre a megkérdezettek 3,7%-a és 2,9%-a adott.

Az utolsó kérdés szintén egy hosszú véleménykifejtésre adott lehetőséget, itt arra voltam kíváncsi, hogy a korábban feltárt problémákra milyen javaslatai lennének a lakosságnak. Gyakori javaslat volt az élelmiszer boltok bővítése:

„Szuper volna ha lenne több nagyobb élelmiszer áruház pl Lidl vagy Aldi. Valamint sok gyerekes családnak bevásárlás terén segítség volna olcsóbb illetve drágább minőségi üzletek pl.: Pepco; Kik ; Sportfactory... stb.”

„Bevásárlás szempontjából hiányolom az Aldi vagy Lidl áruházat.”

„Lidl vagy Aldi nyitása.”

„Elkerülő út az M0 felé, és egy Aldi vagy Lidl :-) a településen.”

Ezen kívül felmerült javaslatként az úthálózat bővítése:

„Közvetlen szomszédos városokba bicikliutak.”

„Szerintem nagyon fontos volna, hogy a járdák rendben legyenek. Sajnos nem ez a tapasztalat.”

„A járdahálózat az egész városban felújításra szorulna, akadálymentesített üzletekre lenne szükség, mert babakocsival elég nehéz a közlekedés.”

„Utak fejlesztése a rengeteg plusz jármű miatt.”

Végül, de nem utolsó sorban a már említett zsúfoltság kérdésének a megoldása is gyakori javaslat volt:

„Ki mit értékel fejlődésnek? De talán valódi létszámstop megoldás lehetne. Talán utolérnénk magunkat.”

„Le kellene állítani az építkezéseket ezt. Nem kell több ideköltöző.”

„Nem szabadna megengedni, hogy bármilyen társasházat vagy lakóparkot építsenek a továbbiakban, illetve, hogy azoknak a bővítését támogassák. Hiába bővítik a szennyvíz telepet, az eddigi kijelentést, hogy utána lehet újra folytatni az építkezéseket, nagyon gyorsan el kellene felejtetni. Hiszen a népesség megsokszorozódott, de hozzá a város területe szinte semmit nem nőtt.”

„Sorházak/társasházak csak arányosan nagy telekre kapjon építési engedélyt, ne "szimpla normál" telekre.”

6. KÖVETKEZTETÉSEK

Összességében elmondható, hogy a kérdőívre beérkezett válaszok teljes egésze felhasználható, belőlük valós következtetéseket tudtam levonni. A kitöltők közül mindenki komolyan vette a válaszadást, a kérdésekre kivétel nélkül értékelhető és részletes választ adtak. Ahogyan a kérdések elemzésénél is említettem, számítottam arra, hogy a lakosság véleménye sok esetben negatív a lakosság növekedésével kapcsolatban, de azt én sem vártam, hogy ilyen arányban és ilyen hangvétellel olvasok majd ilyen válaszokat. Természetesen voltak kivételek, de nagy átlagban az az érzésem a lakossági kérdőív kapcsán, hogy az itt élők (még azok is, akik újonnan költöztek ide), abszolút nem elégedettek a mostani helyzettel és azonnali változásokat szeretnének.

A válaszokból az derült ki számomra, hogy a lakosság sérelmezi azt, hogy a városvezetés önhatalmúlag döntött a mezőgazdasági területek építési területté nyilvánításáról, és arról, hogy óriási számú lakóparkok létesüljenek a város különböző pontjain, ám erről a lakosságot semmilyen formában nem kérdezték. A legnagyobb probléma azonban nem is a megnövekedett létszámmal van, hanem azzal, hogy az infrastruktúra semmilyen téren nem követte le ezt a népességnövekedést. Ahogyan azt több válaszban is említették, ugyanolyan ütemben nem is várható az infrastrukturális fejlődés, mint ahogy a lakosság nő, de a város esetében érdemi próbálkozások nem történtek annak érdekében, hogy ez az elkövetkezendő években változzon.

A válaszokat összevetve azonban egyértelmű, hogy miként vélekednek az itt lakók és az, hogy változásra lenne szükség.

A kutatási kérdésemre, miszerint **Alkalmazkodni tudott-e Gyömrő város az elmúlt évek robbanásszerű népességnövekedéséhez?** úgy vélem megkaptam a választ.

Az előzetes kutatásom is alátámasztotta, és primer kutatásom is arra enged következtetni, hogy a város nem, illetve nem eléggé tudott alkalmazkodni a növekvő lakossághoz. Primer kutatásom alapján úgy vélem, hogy a lakosság általánosságban negatívan látja a helyzetet és a megkérdezettek legnagyobb része érez valamilyen hátrányt abból fakadóan, hogy jelentősen megnőtt a városban lakók száma.

Vizsgálatom alapján a városvezetés nem reagált elég jól a lakosság robbanásszerű növekedésére, azonban mint ahogy a dolgozatomban elején is említettem, az agglomerációk kialakulása nem olyan régre nyúlik vissza, így ezen problémák egyik fő oka az lehet, hogy nem volt korábbi tapasztalat, ami alapján kidolgozható lett volna egy minden szempontból megfelelő stratégia. Ezen kívül Magyarország sajátos jellege, hogy szinte minden a főváros környékén koncentrálódik, aminek velejárója, hogy a lakosság nagy része is ezen a területen gyülekezik. Egyszerű gazdasági jelenség, hogy a fővárosban magasak az ingatlanárak, így az átlagember a külvárosok irányába indul, ahol az árak kedvezőbbek, azonban a főváros még megközelíthető távolságban van, így továbbra is ott tudnak dolgozni/iskolába járni, stb. Ezen kívül, ami szintén országos probléma, hogy az önkormányzatoknak állami segítség nélkül nincs megfelelő anyagi forrásuk az ilyen léptékű beruházások finanszírozására.

Véleményem szerint a népszerűség hátterében állhat az is, hogy a lakosság körében „divatosak” lettek az agglomerációban kiépült újépítésű lakóparkok, a fiatal családoknak népszerű célpont, hiszen jellemzően velük egykorú, szintén családok közösségek alakulnak ki.

Ezen kívül a lakóparkok sokszor zártak, csak a lakóknak lehetséges a bejárás, így gyermekeiket is biztonságban tudják.

A COVID-19 okozta pandémia óta a folyamatos bezártság miatt kiemelten fontos szempont lett a lakásvásárlásnál, hogy lehetőleg kerttel rendelkező ingatlanba költözzenek a családok. Ez a trend a jelenlegi világgpiaci helyzet miatt véleményem szerint változni fog, a jelentős mértékben megemelkedett energiaárak miatt egy családi ház fenntartása szinte lehetetlen egy átlagos fizetésből élő család számára, így azt gondolom, hogyha ez a helyzet tartósan fennmarad, akkor ezek a fajta ingatlanok háttérbe szorulnak és megnő a kereslet a kisebb, könnyebben fenntartható lakások iránt. Ezen kívül, ahogy a kérdőívből is láthattuk, az agglomerációs városokból a legkényelmesebb, leggyorsabb és legmegbízhatóbb közlekedési eszköz az autó, melynek fenntartása és tankolása az üzemanyagárstop megszűnésével szintén jelentős többletköltséget jelent majd a családoknak, így egyre fontosabbá válik majd, hogy a munkahelyüktől olyan távolságban telepedjenek le az emberek, ami autó nélkül is kényelmesen megközelíthető. Ezek természetesen csak spekulációk és a város jelenlegi helyzetén már nem javítanak, viszont a további lakosságnövekedés talán csillapodni fog az elkövetkezendő években.

Az okokat és az előzményeket összevetve azonban összességében talán kimondhatom, hogy a városvezetésnek kellett volna előzetesen felmérni a helyzetet és azt, hogy ekkora létszámbővülést hogyan tudnak a későbbiekben kezelni. A lakóparkok építését én is észszerűtlennek és átgondolatlanak tartom, hozzáértés nélkül is látható volt, hogy az problémát fog jelenteni a későbbiekben, ha felépül a város szélén egy többszáz lakásból álló lakópark, de nem létesül vele együtt semmiféle infrastrukturális beruházás.

6.1. Javaslatok

A térség fejlesztése érdekében a kérdőív válaszaiban is gyakori javaslat volt és én is azt gondolom, hogy az egyik legnagyobb probléma a közlekedés, és az utak leterheltsége orvosolható lenne azzal, ha kibővítenék a busz és vonatjáratokat. Ha kevesebben használnának autót, a kisebb forgalom miatt az autóbusz sem állna a dugóban, ezáltal csökkenne a menetideje. Azonban ennek legfontosabb feltétele, hogy megbízható alternatíva legyen legfőképpen a vonatközlekedés, ezt pedig véleményem szerint csak a MÁV megreformálásával lehetne elérni, hiszen a probléma rendszerszintű.

Ezen kívül a bölcsődei/óvodai/iskolai helyhiányt azzal lehetne a leginkább kezelni, ha egy lakópark építésével egyidőben a területen belül ezek az intézmények is létesülnének. Erre megoldás lehet, ha ezek „felépítését” a leendő lakókkal fizettetnénk meg, ha nem is a beruházás teljes, de árának egy részét beépíteném a lakások árába, hiszen a lakóknak is érdeke az, hogy gyermekeik a közelben, és megfelelő színvonalú intézményben részesüljenek az oktatásban.

Személyes véleményem nagyjából hasonló a lakossági visszajelzésekkel. Mivel én itt nőttem fel, van összehasonlítási alapom és én is azt gondolom, hogy a város évről évre egyre élhetetlenebb a fent említett tényezők miatt. Szerencsésnek mondhatom magam, mert amikor én voltam óvodás/általános iskolás, még nem merültek fel a mostani problémák, de a családalapítást pont ezen okok miatt nem itt tervezem.

Fontos megjegyezni, hogy a szakdolgozatomban felhasznált adatok nagy része a Központi Statisztikai Hivatal 2011-es népszámlálás adataiból készült. Mint ismeretes, a 2021. évi népszámlálás a COVID-19 járvány miatt az idei, 2022-re tolódott, éppen a szakdolgozatom készítése közben zajlott. Az új, frissebb adatok mindenképpen pontosabb képet adnának a jelenlegi helyzetről, így ha ezek az információk rendelkezésre állnak majd, mindenképp szeretném összevetni az általam ismertetett mutatókkal.

7. KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Elsőként szeretnék köszönetet mondani a témavezetőmnek, Dr. Gáspár Tamásnak, aki bár az egyetemi éveim alatt nem tanított, de készségesen és szívesen fogadta a jelentkezésemet a konzultációs csoportjába. Segítségével, építő jellegű kritikáival és magas fokú szakmai tudásával nagyban hozzájárult szakdolgozatom sikerességéhez.

Ezen kívül szeretném megköszönni Mizsei Anett egyetemi Tanárnőmnek, aki segítőkészen vállalta a szakdolgozatom külső bírálását. A Tanárnőnek kiemelkedő szakmai tudása van az írás területén, így tanácsait és észrevételeit hálásan fogadtam, és úgy gondolom, hogy ezek szintén csak gazdagították a szakdolgozatom minőségét.

Ahogy említettem, a gyömrői általános iskolák helyzete, műszaki állapota és a tehetetlenség aggasztó. Ez a helyzet személyesen is szívügyem, mivel a Fekete István Általános Iskola tanulója voltam nyolc éven át. Ezalatt az idő alatt csodálatos pedagógusaim voltak, akiknek nagy része még ma is az iskolában tanít. Elfogultság nélkül mondhatom, hogy a gyömrői pedagógusok legjobbjai voltak a tanárain, akiknek minden közül a legfontosabbat, a tanulás szeretetét köszönhetem és akik nagyban hozzájárultak ahhoz, hogy milyen irányba terelődött az utam. Egész életemben boldogan fogok visszagondolni az itt eltöltött évekre és nem lehetek elég hálás szeretett tanárainak a támogatásukért. Ugyanezt elmondhatom a gimnáziumi évről is, ami bár nem kapcsolódik Gyömrőhöz, de mivel erre az intézményre is igaz, hogy kivétel nélkül olyan tanáraink voltak, akiknek sokat köszönhetek és akik szintén gondoskodtak arról, hogy a tanulást ne tehernek érezzük és mindig segítőkészen álltak a diákokhoz. Éppen ezért mindenképpen szeretném megköszönni a Kölcsey Ferenc Gimnáziumban töltött öt évet minden ottani tanáromnak.

Irodalomjegyzék

Epitesijog.hu (2015) Melyik községből lehet város? A várossá nyilvánítás feltételeinek módosítása.

Letölthető: [Építési jog | Melyik községből lehet város? A várossá nyilvánítás feltételeinek módosítása \(epitesijog.hu\)](#)

Letöltve: 2022.12.08.

Gyomro.hu (2022) Gyömrő helytörténete. Gyömrő

Letölthető: <http://www.gyomro.hu/gyomro/index.php#tofurdo>

Letöltve: 2022.10.01.

Ingatlannet.hu (2022) Gyömrői ingatlanok statisztikája.

Letölthető: [Gyömrő ingatlan statisztikák, négyzetméter árak - Ingatlannet.hu](#)

Letöltve: 2022.12.01.

KSH (2013) A közúti közlekedés területi jellemzői. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest

Letölthető: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/debgyorkozutikozl.pdf>

Letöltve: 2022.10.22.

KSH (2014) Magyarország településhálózata 1. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest

Letölthető: http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mo_telepuleshalozata/agglomeracio.pdf

Letöltve: 2022.10.22.

KSH (2014 II.) Migráció és lakáspiac a budapesti agglomerációban. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest

Letölthető: [Migráció és lakáspiac a budapesti agglomerációban \(ksh.hu\)](#)

Letöltve: 2022.10.22.

KSH (2019) Magyarország közigazgatási helynévkönyve. Budapest

Letölthető: https://www.ksh.hu/docs/hun/hnk/hnk_2019.pdf

Letöltve: 2022.10.21.

Lakatos Miklós – Kapitány Gabriella (2016) A munkaerő napi mozgása (ingázása) és közlekedése Budapesten és a fővárosi agglomerációban, a népszámlálási adatok alapján. II. rész. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest

Letölthető: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/terstat/2016/02/ts560206.pdf>

Letöltve: 2022.10.23.

Laki Ildikó – Szabó Tamás (2017) Agglomerációs várostérségi tanulmányok. Budapest

Letölthető: [001-208.indd \(xn--tosz-5qa.hu\)](#)

Letöltve: 2022.10.21.

MÁV-START Zrt. (2017) Dinamikusan nő az utasforgalom a budapesti elővárosi vonalakon.

Letölthető: <https://www.mavcsoport.hu/mav/dinamikusan-no-utasforgalom-budapesti-elovarosi-vonalakon>

Letöltve: 2022.10.23.

Prof. Dr. Kovács Zoltán – Vida György (2019) Urbanizáció. Szeged

Letölthető: <http://eta.bibl.u->

[szeged.hu/2090/1/EFOP343%20AP2%20Kov%C3%A1cs%2C%20Z.%20-](http://eta.bibl.u-szeged.hu/2090/1/EFOP343%20AP2%20Kov%C3%A1cs%2C%20Z.%20-%20Vida%2C%20Gy.%202019%20tananyagfejleszt%C3%A9s%20100%25%20jav%C3%A)

[%20Vida%2C%20Gy.%202019%20tananyagfejleszt%C3%A9s%20100%25%20jav%C3%A](http://eta.bibl.u-szeged.hu/2090/1/EFOP343%20AP2%20Kov%C3%A1cs%2C%20Z.%20-%20Vida%2C%20Gy.%202019%20tananyagfejleszt%C3%A9s%20100%25%20jav%C3%A)

[Dtott_v%C3%A9gleges.pdf](http://eta.bibl.u-szeged.hu/2090/1/EFOP343%20AP2%20Kov%C3%A1cs%2C%20Z.%20-%20Vida%2C%20Gy.%202019%20tananyagfejleszt%C3%A9s%20100%25%20jav%C3%A)

Letöltve: 2022.10.22.

Volánbusz (2022) Menetrendek.

Letölthető: <https://www.volanbusz.hu/hu/menetrendek/telepules-szerinti-menetrendi->

[kereso/G#horgony](https://www.volanbusz.hu/hu/menetrendek/telepules-szerinti-menetrendi-)

Letöltve: 2022.10.23.

MELLÉKLETEK

Gyömrő város lakossági kérdőív

„Kedves Kitöltő!

Mihalik Titanilla vagyok a Budapesti Gazdasági Egyetem nemzetközi gazdálkodás szakos hallgatója. Szakdolgozatomban az agglomerációs városok, ezen belül Gyömrő helyzetét elemzem. Gyömrő lakossága az elmúlt években folyamatosan nőtt, ez a szám 2001-ben 13357 fő, 2019-ben pedig már 18782 fő volt. Bár a 2019-es a legfrissebb adat, az előző évek tendenciái alapján ez a szám már elérhette a húszezer főt.

A fő kutatási kérdésem, hogy a növekvő lakosság okozta többletigényeket mennyire sikerül kielégíteni, ehhez kérem az Ön segítségét. Kérdőívemben arra keresem a választ, hogy Gyömrő város esetében a lakosság növekedésének ütemében az infrastrukturális növekedés is megvalósult-e, illetve, hogy a különböző szempontokat hogyan értékeli a lakosság.

Előre is köszönöm, hogy kitöltésével támogatja munkámat!

A kérdőív teljesen anonim és az adatokat kizárólag a szakdolgozatom megírása céljából használom fel!”

1. Az Ön életkora:

- a) 18 alatt
- b) 19-25
- c) 26-40
- d) 41-60
- e) 60 év felett

2. Neme:

- a) Nő
- b) Férfi
- c) Egyéb

3. Ön életvitelszerűen Gyömrőn él?

- a) Igen
- b) Nem

4. Ön hány éve él Gyömrőn?

- a) 5 évnél kevesebb
- b) 5 és 10 év között
- c) 10 évnél több
- d) nem Gyömrőn élek

5. A lakóhelye (Gyömrő város) kiválasztásánál milyen infrastrukturális szempontokat vett figyelembe? (Több válasz is adható!)

- a) főváros távolsága
- b) főváros megközelíthetősége
- c) ingatlanok minősége
- d) ingatlanok ára
- e) oktatási intézmények a városban (bölcsőde, óvoda, iskola)
- f) helyi munkalehetőségek
- g) kikapcsolódási lehetőségek (strand, horgásztó, park)
- h) sportolási lehetőségek
- i) zöldterületek
- j) egyéb

6. Hol dolgozik?

- a) Gyömrő
- b) Budapest
- c) Maglód
- d) Vecsés
- e) Üllő
- f) Monor
- g) Pécel
- h) Nyugdíjas vagyok
- i) Nem dolgozom
- j) Egyéb

7. Mivel jut el a munkahelyére?

- a) Gyalog
- b) Bicikli, roller, stb.
- c) Autó egyedül
- d) Autó többemagammal
- e) Autóbusz
- f) Vonat
- g) Otthon dolgozom
- h) Nyugdíjas vagyok
- i) Nem dolgozom
- j) Egyéb

8. 1-5-ig terjedő skálán mennyire elégedett a tömegközlekedési eszközökkel a főváros irányába az alábbi szempontok szerint? (1-egyáltalán nem vagyok elégedett, 5- teljesen meg vagyok elégedve)

- a) kényelem
- b) zsúfoltság
- c) menetrend
- d) megbízhatóság
- e) pontosság
- f) jegy/bérlet árak

9. Ha volna lehetősége javítani a tömegközlekedési hálózaton, milyen javaslatai lennének?

10. Nagyjából napi hány percet tölt utazással, hogy megközelítse munkahelyét? (oda-vissza)

- a) 15 perc
- b) 30 perc
- c) 1 óra
- d) 2 óra
- e) több, mint 3 óra

11. Rendelkezik családtámogatási hitellel? (CSOK, babaváró, stb.)

- a) Igen
- b) Nem
- c) Nem kívánok nyilatkozni

12. Önnek van gyermeke?

- a) Igen
- b) Nem
- c) Még nincs, de tervben van a családalapítás

13. Hány gyermeke van?

- a) 1
- b) 2
- c) 3
- d) 4 vagy annál több
- e) nincs gyermekem

Gyermekekre vonatkozó kérdések

Az alábbi kérdések a gyermekek intézménybe járási szokásaira vonatkoznak. A minél hatékonyabb eredmény érdekében minden kérdés megválaszolása kötelező, így kérem ha nincs gyermeke, akkor is válaszolja meg ezeket a kérdéseket és jelölje be az erre vonatkozó válaszlehetőséget!

14. Ha gyermeke bölcsődés korú:

- a) gyömrői intézménybe jár, körzeti helyre
- b) gyömrői intézménybe jár, de nem a körzeti helyre
- c) gyömrői, de magán intézménybe jár
- d) nem Gyömrőre jár
- e) nincs bölcsődés korú gyermekem

15. Ha bölcsődés korú gyermeke NEM helyi bölcsődébe jár, mi ennek az oka(i)? (Több válasz is adható!)

- a) helyhiány
- b) nem megfelelő színvonal
- c) távolság
- d) munkahelyemhez legközelebbi intézménybe jár

e) nincs bölcsődés korú gyermekem

16. Ha gyermeke óvodás korú:

- a) gyömrői intézménybe jár, körzeti helyre
- b) gyömrői intézménybe jár, de nem a körzeti helyre
- c) gyömrői, de magán intézménybe jár
- d) nem Gyömrőre jár
- e) nincs óvodás korú gyermekem

17. Ha óvodás korú gyermeke NEM helyi óvodába jár, mi ennek az oka(i)? (Több válasz is adható!)

- a) helyhiány
- b) nem megfelelő színvonal
- c) távolság
- d) munkahelyemhez legközelebbi intézménybe jár
- e) nincs óvodás korú gyermekem

18. Ha gyermeke általános iskolás korú:

- a) gyömrői intézménybe jár, körzeti helyre
- b) gyömrői intézménybe jár, de nem a körzeti helyre
- c) nem Gyömrőre jár
- d) nincs általános iskolás korú gyermekem

19. Ha általános iskolás korú gyermeke NEM helyi iskolába jár, mi ennek az oka(i)? (Több válasz is adható!)

- a) helyhiány
- b) nem megfelelő színvonal
- c) távolság
- d) munkahelyemhez legközelebbi intézménybe jár
- e) nincs általános iskolás korú gyermekem

Összegzés

20. 1-5 skálán összességében mennyire elégedett az alábbi infrastrukturális elemekkel Gyömrő város esetében?

- a) közbiztonság
- b) kereskedelmi létesítmények (élelmiszer és vegyesboltok, üzletek)
- c) egészségügyi ellátás
- d) szociális ellátás
- e) művelődési és kulturális létesítmények
- f) vendéglátóipari létesítmények
- g) sportolási lehetőségek
- h) rendezvények, programok
- i) zöld területek

21. Ön tapasztal bármilyen problémát/nehézséget, ami a lakosság növekedéséből fakad? Ha igen, kérem konkretizálja ezt/ezeket!

22. Véleménye szerint Gyömrő város mennyire tudott alkalmazkodni az elmúlt évek növekvő lakosságához (létesült-e elég új munkahely, óvoda, iskola, közintézmény, stb. amely a többletlakossághoz igazodik)?

23. Összességében a fenti szempontok és saját véleménye alapján 1-10-es skálán mennyire gondolja elérhető városnak Gyömrőt? (? (1- egyáltalán nem gondolom elérhetőnek, 10-teljesen elérhető)

24. Lenne bármilyen javaslata a térség fejlődésének érdekében?

Köszönöm!

A kitöltés végére ért, köszönöm szépen, hogy válaszaival hozzájárult a szakdolgozatom megírásához!

Gyömrő fényképek

1. melléklet: Gyömrő városközpont



Forrás: [Gyömrői hírek és programok | Facebook](#)

2. melléklet: Gyömrői strand (2021)



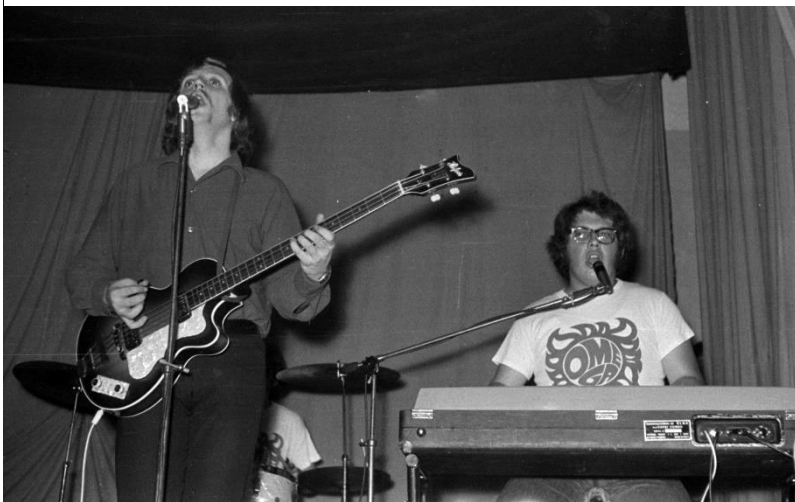
Forrás: [Facebook](#) (Gyömrői Tófürdő)

3. melléklet: Korcsolyapálya a strand területén. Úttörők járási gyorskorcsolya-bajnoksága. (1972)



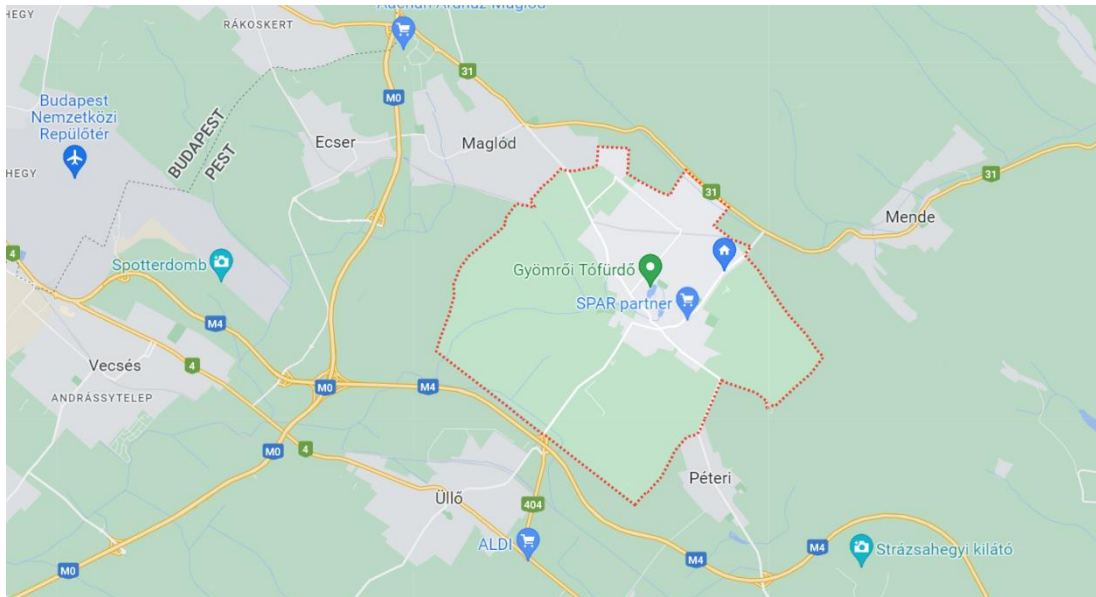
Forrás: Fortepan / Péterffy István

4. melléklet: Művelődési Ház, az Omega együttes koncertje, Mihály Tamás és Presser Gábor. (1969)



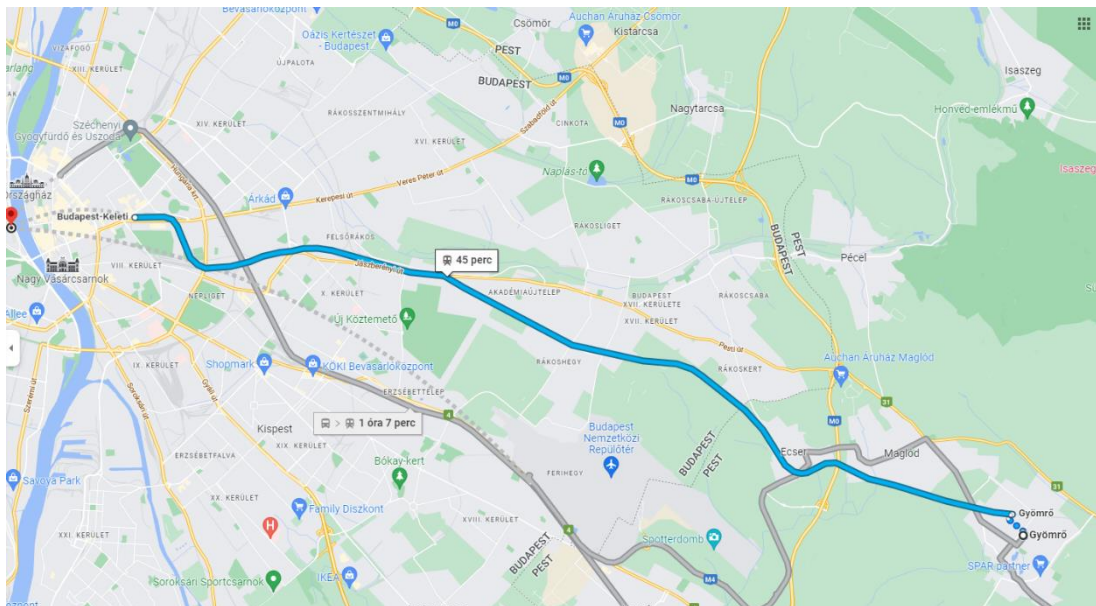
Forrás: Fortepan / Péterffy István

5. melléklet: Gyömrő térképe a szomszédos településekkel



Forrás: <https://www.google.com/maps/place/Gy%C3%B6mr%C5%91,+2230/@47.4922662,19.0318615,14z/data=!4m5!3m4!1s0x4741be50def15e91:0x400c4290c1e29d0!8m2!3d47.4245545!4d19.3976705>

6. melléklet: Gyömrő vasúti összeköttetése Budapestről (Keleti-pályaudvar)



Forrás: <https://www.google.com/maps/dir/Gy%C3%B6mr%C5%91/Budapest/@47.4692749,19.1854418,12.35z/am=t/data=!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x4741be50def15e91:0x400c4290c1e29d0!2m2!1d19.3976705!2d47.4245545!1m5!1m1!1s0x4741c334d1d4cfc9:0x400c4290c1e1160!2m2!1d19.040235!2d47.497912!3e3>

7. melléklet: Gyömrő város fotómontázs



Forrás: A montázs a szerző saját szerkesztése a Google-ban fellelhető képekből

Budapesti-agglomeráció települései:

Északi szektor:

- Csomád
- Csörög
- Dunakeszi
- Fót
- Göd
- Órbottyán
- Sződ
- Sződliget
- Vác
- Vácrátót

Keleti szektor:

- Csömör
- Erdőkertes
- Gödöllő
- Isaszeg
- Kerepes
- Kistarcsa
- Mogyoród
- Nagytarcsa
- Pécel
- Szada
- Veresegyház

Délkeleti szektor:

- Alsónémedi
- Ecsér
- Felsőpakony
- Gyál
- Gyömrő
- Maglód
- Ócsa
- Üllő
- Vecsés

Déli szektor:

- Délegyháza
- Diósd
- Dunaharaszti
- Dunavarsány

- Érd
- Halásztelek
- Majosháza
- Pusztazámor
- Sósút
- Százhalombatta
- Szigethalom
- Szigetszentmiklós
- Taksony
- Tárnok
- Tököl

Nyugati szektor:

- Biatorbágy
- Budajenő
- Budakeszi
- Budaörs
- Herceghalom
- Páty
- Perbál
- Telki
- Tinnye
- Tök
- Törökbálint
- Zsámbék

Északnyugati szektor:

- Budakalász
- Csobánka
- Dunabogdány
- Kisoroszi
- Leányfalu
- Nagykovácsi
- Pilisborosjenő
- Piliscsaba
- Pilisjászfalu
- Pilisvörösvár
- Pilisszántó
- Pilisszentiván
- Pilisszentkereszt
- Pilisszentlászló
- Pócsmegyer
- Pomáz
- Remeteszőlős

- Solymár
- Szentendre
- Szigetmonostor
- Tahitótfalu
- Üröm
- Visegrád