

**VERESEGYHÁZ ÉS ERDŐKERTES AGGLOMERÁCIÓS PROBLÉMÁI ÉS
MEGOLDÁSI JAVASLATOK**
AGGLOMERATION PROBLEMS AND SUGGESTED SOLUTIONS IN VERESEGYHÁZ
AND ERDŐKERTES

Balogh Géza Attila¹, Péli László², Ritter Krisztián³

MSc egyetemi hallgató¹, egyetemi docens^{2,3}

Szent István Egyetem, Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar^{1,2,3}

E-mail: balogh.geza.attila@gmail.com¹, peli.laszlo@szie.hu², ritter.krisztian@szie.hu³

Összefoglalás

A dolgozatban Veresegyház város és Erdőkertes község helyzetét vizsgáljuk tekintetben, hogy az utóbbi években, évtizedekben végbement fejlődés és népességnövekedés milyen hatásokat, problémákat okozott illetve hozott felszínre. Ezt kérdőív segítségével vizsgáltuk, melyet több, mint 800 fő töltött ki. A kérdések segítségével felmértük a lakosság közlekedésről, közszolgáltatásokról, üzletekről, szórakoztató-kulturális életről alkotott véleményét, megtudtuk, milyen problémákkal szembesülnek a mindennapi életben, illetve hogy ezeket a problémákat milyen lehetőségekkel orvosolnák helyi, illetve térségi szinten. A válaszokból kiderült, hogy a közlekedés mindkét településen sarkalatos pont: Veresegyházon a sűrűn előforduló torlódások, Erdőkertesben pedig az aszfaltozatlan mellékutak okozzák a fő problémát. Ezen felül Veresegyházon a zsúfolt oktatási intézmények, míg Erdőkertesben a szűkös vásárlási lehetőségek emelkedtek ki a leadott válaszokból. Helyi fejlesztések terén a veresegyháziak az utakon túl az egészségügyet priorizálják. Az erdőkeresiek a közlekedésen túlmenően a bölcsődekérdést, a közbiztonságot, a vállalkozók megtelepedését és új üzletek nyitását tartják fontosnak. Térségi fejlesztések tekintetében mindkét településen az elkerülő út megépítése és a Misszió bővítése fogalmazódik meg elsődleges igényként. Kérdés ugyanakkor, hogy az elkerülő út képes lesz-e tényleges forgalomcsillapításra, vagy a Misszió bővítése, belső fejlesztése releváns-e. Véleményünk szerint távlati kitekintésben érdemes lesz figyelni a települések további növekedését, azok népességmegtartó képességét, valamint a később esetlegesen jelentkező dezurbanizációs folyamatokat.

Abstract

In my essay, we examine the situation of Veresegyház and Erdőkertes municipality in regard of newly surfaced problems and social effects due to population growth and development. We carried out a survey on the topic, which was completed by more than 800 citizens. The aim of the survey was to assess the opinion of the public on transportation, public service, businesses, entertainment and to reveal the difficulties they face on a daily basis and how they wish to resolve them on local and regional level as well. The responses indicated that transportation is a key issue at both administration areas: in Veresegyház, the frequent traffic congestions, in Erdőkertes, insufficient road infrastructure seems to be the core of the problem. Furthermore, the overpopulated educational institutions in Veresegyház and the few shopping possibilities in Erdőkertes raised concerns. Residents of Veresegyház give priority to health over infrastructure in regard of local developments. In Erdőkertes, residents prioritize the nursery-matter, public security and establishment of new local businesses. In the matter of regional developments, building out a bypass road that would reduce the dependence on the main roads, and the extension of Misszió Health Center are clearly principal demands. However, it is questionable whether the bypass road could really ease the main road traffic, and the extension and development of Misszió Health Center is relevant. In our opinion, it is worth following the

further growth of Erdőkertes and Veresegyház in the long term, considering their ability to retain population, and the possible “counter-urbanisation” processes.

Kulcsszavak: településfejlesztés, agglomeráció, szuburbanizáció, közlekedés

JEL besorolás: R19, R59

LCC: HT231, HT351-352, HT 361-384

Bevezetés

A kutatást megelőzően tanulmányoztuk az azt megalapozó szakirodalmat, melynek keretén belül vizsgáltuk a vidékfejlesztés főbb kérdésköreit, különös tekintettel város-vidék kapcsolatrendszerre (Farkas et. al., 2020; Káposzta, 2020; Molnár, 2013; Ritter, 2008). Elemeztük az agglomeráció kialakulását, centrummal való függőségi viszonyrendszerét (Káposzta et al., 2017; Molnár-Lendvay, 2018; Ritter, 2008; Tóth, 2019). Kitértünk arra, hogy a települések gazdasági, szociális és társadalmi folyamatainak alakításában talán a legnagyobb mozgató erő a helyi vezetés (Tóth, 2018).

A Gödöllő-Vác tengely mentén fekvő Veresegyházon és Erdőkertesén az elmúlt 30 évben a többszörösére emelkedett a lakosság szám. Veresegyház lakossága már átlépte a 20 ezres határt (az ideiglenes lakcímmel rendelkezőket is beleszámolva), Erdőkertes népessége közelíti a 10 ezret (TeIR-TSTAR, 2020). A folyamatos parcellázásoknak köszönhetően új utcák, településrészek épültek ki. Ebből fakadóan az önkormányzatoknak és a piacnak biztosítania kellett az alap infrastruktúrát és az alapvető szolgáltatásokat. Ez nagyrészt megvalósult, viszont az embereknek több szempontból is olyan érzése van, mintha a beköltözők hulláma megelőzte volna a települések erre történő felkészülését: agglomerációs problémák alakultak ki. Veresegyházon az úthálózat romlását és túlterheltségét, az oktatási intézmények zsúfoltságát, a felerősödő városi zajhatást tapasztalják. Erdőkertesén a mellékutcák rossz állapota, az óvodában jelentkező plusz gyermeklétszám, az ipar hiánya ellensúlyozza a jó levegőt és a csendes, kertvárosias környezetet. Kutatásunkban az agglomerációs problémákra és az azokra irányuló megoldási javaslatokra fókuszálunk egy erre irányuló kutatás segítségével.

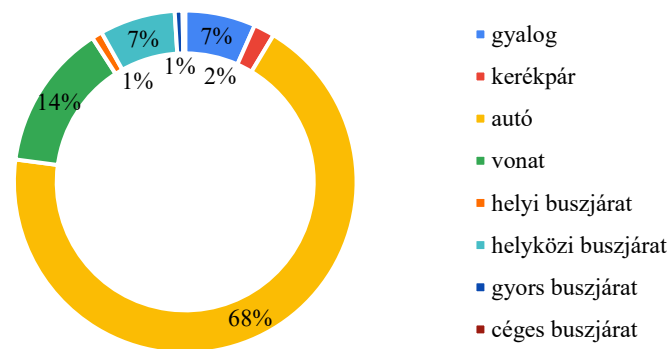
Anyag és módszertan

A kérdőíves felmérés 2020. február 24. és 2020. március 8. között zajlott le Veresegyházon és Erdőkertesén. A kérdőív kizárólag elektronikus úton volt elérhető. A kitöltők száma 805 volt: 406-an Veresegyházról, 399-en Erdőkertesről töltötték ki az ívet. Az összes válaszadó 64,6%-a nő, míg 35,4%-a férfi volt. A kérdőív első felének kérdései elsősorban a különböző eszközökkel történő közlekedésre, a közszolgáltatások, közművek állapotára, az azokkal való elégedettségre, a vásárlási szokásokra, a szórakoztató és kulturális élet helyzetére irányultak. Ezeknél a tényezőket 1-től 6-ig értékelték a válaszadók. A második részben kíváncsiak voltunk arra, milyen problémákat tapasztalnak a kitöltők a mindennapi élet során, valamint milyen helyi és térségi fejlesztési javaslataik vannak a problémák javítására. Ezeknél a kérdéseknél legfeljebb 3 lehetőséget jelölhettek be a kitöltők, kivéve a térségi fejlesztéseket, itt 2 lehetőségre korlátoztuk a választást. A következőkben – az autós közlekedés vizsgálata mellett – javarészt a kérdőív második felében felvetett kérdések eredményeit, és az azokból levont következtetéseket ismertetjük.

Eredmények

Tapasztalataink szerint Veresegyházon – más agglomerációs településhez hasonlóan – nincs kiforrott kerékpáros kultúra, ennek köszönhető, hogy alig néhányan használnak ilyen

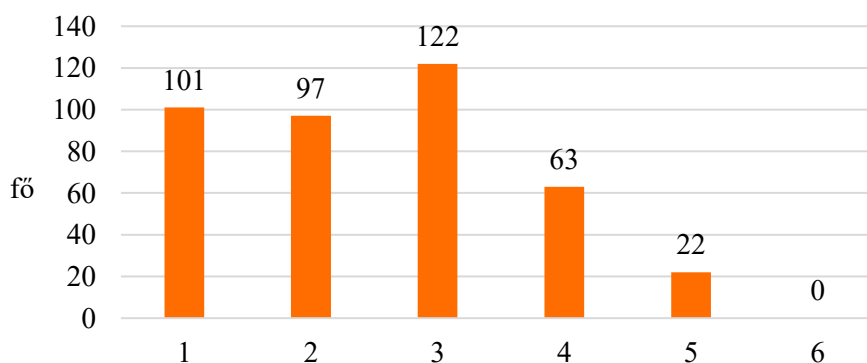
közlekedési eszközt (1. ábra). A buszokat igénybevevők alacsony száma meglepő, mivel a város véleményünk szerint mind Fót-Újpest, mind Szada-Gödöllő és Budapest, mind Órbottyán-Vác, mind pedig Erdőkertes-Galgamácsa irányába megfelelő járatsűrűséggel van ellátva. A fővárosi gyorsjáratok például óránként, csúcsidőben félóránként közlekednek. A helyi járatokat az önkormányzat idén márciustól saját működtetésű kisbuszokkal egészíti ki, ennek eredményessége még nem ismert. Veresegyházat a 71-es számú vasútvonal keresztezi, több megállóval (Ivacs, Veresegyház, Erdőkertes (közigazgatásilag az erdőkertesi megállóhely még Veresegyház területe), Vicziánteleg). A vonatok 60 km/h sebességgel közlekednek óránként, csúcsidőben félóránként. A kitöltők közül 56-an utaznak vonattal. Budapest gyorsjáratú autóbusszal 41-44 perc alatt, vonattal 48 perc alatt közelíthető meg. Ettől az autó természetesen gyorsabb és kényelmesebb, bár előbbi jelző nem igaz Veresegyházról Szada irányába, reggelente. Sorozatosak a torlódások, a dugók, mert rengetegen szeretnének felhajtani az M3-as autópályára. Ezt tükrözi többek között az, hogy a válaszadók 68%-a gépkocsival jár munkába. Elsősorban a Budapestre vagy más, távolabbi városba ingázók használnak autót, ugyanakkor szép számmal találni a kitöltők között olyat, aki helyben lévő munkahelyre is autóval jár ki.



1. ábra: Milyen közlekedési eszközt vesz igénybe munkába járáshoz veresegyháziként?

Forrás: saját kutatás alapján saját szerkesztés, 2020

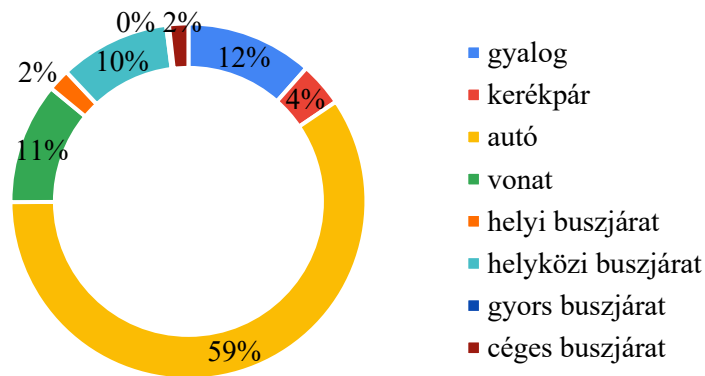
Ennek köszönhetően Veresegyház fő útvonalai leterheltek, csúcsidőben szinte alig lehet autóval mozogni a városban. Az iskolák környékén ez még fokozottabban jelentkezik. A problémát tovább tetézi a vasút által okozott fennakadás, amikor a sorompók zárva tartása miatt akár hétvégén is nagyobb kocsisor képes kialakulni a Fő úton. Ennek is köszönhető, hogy a három felvázolt közlekedési mód közül ezt értékelték a legrosszabbnak a válaszadók (2. ábra), összességében 2,53-ra. Nem meglepő az sem, hogy legjobb, azaz 6-os értéket senki nem adott erre a kérdésre. Az autóval közlekedők 2,51-es értéket „adtak maguknak”.



2. ábra: Az autós közlekedés értékelése Veresegyházon

Forrás: saját kutatás alapján saját szerkesztés, 2020

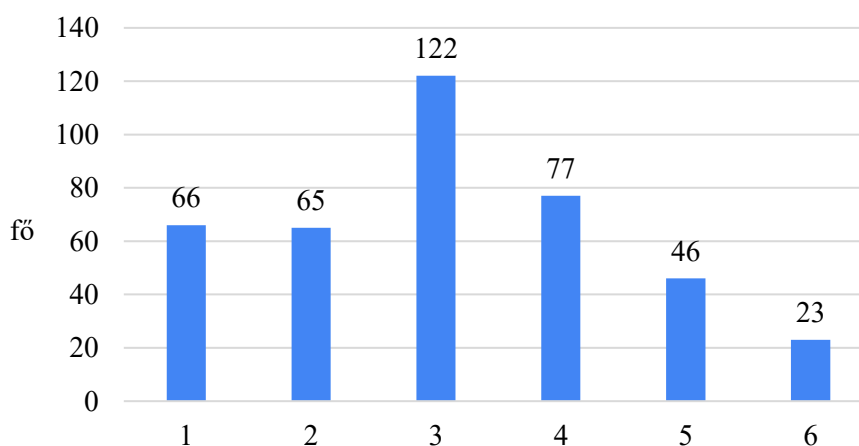
Közlekedési eszközök igénybevételének tekintetében Erdőkertesen is egyértelműen az autó dominál (3. ábra). A legközelebbi autópálya-felhajtó itt is a szadai. Veresegyházhoz hasonlóan Erdőkertesen sincs kerékpáros közlekedési kultúra, elvéve lehet néhány biciklissel találkozni utazás közben. A faluban kimondott kerékpárút nincs. A vonatot használók viszonylag alacsony száma azért lep meg, mert két parkoló is található a vasútállomás mellett, amelyek rendszeresen maximális kapacitással üzemelnek. Az autóbuszos közlekedést igénybe vevők aránya kissé magasabb a veresegyházi adathoz képest.



3. ábra: Milyen közlekedési eszközt vesznek igénybe munkába járáshoz Erdőkertesen?

Forrás: saját kutatás alapján saját szerkesztés, 2020

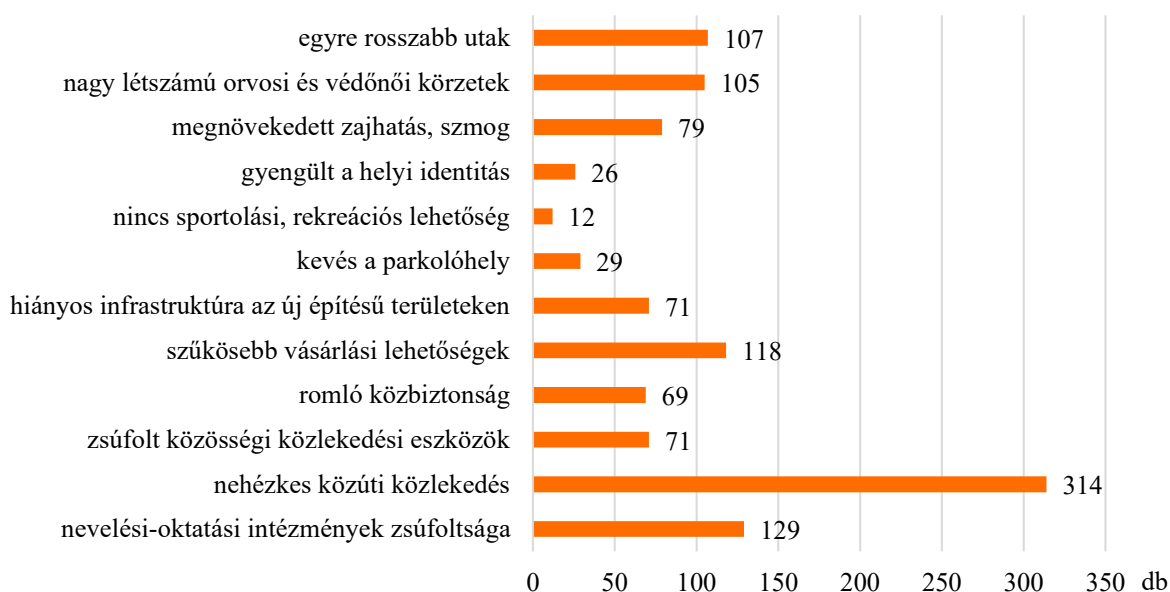
Az autós utazás kényelmesebb és gyorsabb falun – gondolhatnánk. Ez atekintetben állja meg a helyét Erdőkertes esetében, hogy igen ritkák a torlódások, azok is csak a reggeli csúcsidőben fordulnak elő a település egyetlen, egyébként nyomógombos jelzőlámpájánál. A veresegyházi reggeli örületet pedig szintén a városhoz tartozó mellékutakon tudják kikerülni, egészen a körforgalomig, jelentős időt megtakarítva ezzel. Viszont az önkormányzati tulajdonú mellékutaknak csupán az egyharmada aszfaltozott, a többi martaszfaltos vagy földút, utóbbiak pedig gyorsabban romlanak, nem kis bosszúságot okozva ezzel az autósoknak. Az önkormányzat kommunális csoportja rendszeresen végez útjavításokat, ezek azonban – részben az időjárásnak, részben az „élet császárai” típusú autóvezetőknek – csak ideig-óráig jelentenek megoldást. Összességében 3,1-es értéket adtak a kertésiek az autós közlekedésre (4. ábra). Ez az előbb leírtak fényében nem meglepő, a válaszokból látszik, hogy a bizonytalanok is inkább a skála negatív felére húztak (3-as érték). Az autóhasználó kitöltők picit rosszabb pontszámot adtak erre a kérdésre, szám szerint 3,03-at.



4. ábra: Az autós közlekedés értékelése Erdőkertesen

Forrás: saját kutatás alapján saját szerkesztés, 2020

A problémafelvetésre adott válaszok darabszámából kitűnően látszik, hogy a kitöltők több, mint $\frac{3}{4}$ -ének egyik kiválasztott lehetősége a nehézkes közúti közlekedés volt (5. ábra). Kora este, csúcsidőben, amikor a vasúti sorompók is zárva vannak a Fő úton, 12-15 percet vesz igénybe eljutni a központból a város Szada felőli végébe. Ugyanígy a kora reggeli órákban is igen nehéz kijutni abba a szadai kereszteződésbe, amely az autópálya felhajtó felé vezet. 100 feletti szavazatszámot kapott a nevelési-oktatási intézmények zsúfoltsága. Ezt támasztja alá az, hogy 1000-nél több gyermek jár óvodába, közel 2500 gyermek pedig iskolába – ebből közel 1700 egy intézménybe, a Fabriczius József Általános Iskolába. Ez elképesztő szám, és a születési számokat látva nem valószínű, hogy egyhamar csökkeni fog a létszám. A zsúfoltság csökkentésére, valamint a minőségi oktatás biztosítására kormányzati szándék mutatkozik, a jelek szerint a közeljövőben új általános iskola épülhet Veresegyházon. A szűkösebb vásárlási lehetőségek problematikája véleményünk szerint elsősorban nem az üzletek számára, hanem a meglévőekben tapasztalható zsúfoltságra, tömegre vonatkozik – különösen az élelmiszerdiszkontok tekintetében. Új üzlet építéséről nincs tudomásunk, ha valamely területen lesz is, az legkorábban a jövő év első felében jelenthet érdemi megoldást a problémára. Az utak állapota, és a nagy létszámú orvosi-védőnői körzetek problematikája emelkedik még ki: előbbinél akadály, hogy a fő közlekedési utak a Magyar Közút tulajdonában vannak, így a karbantartás általában akadozó. A körzeteket pedig bővítéssel, orvosok és védőnők felvételével tudná orvosolni az önkormányzat, ugyanakkor kérdés, hogy a mai helyzetben, amikor lasszóval kell vadászni mind a házi orvosokat, mind a védőnőket, mennyire jelentkeznének egy-egy újonnan alakult praxisért. Az „egyéb” válaszlehetőségben további problémaként jelezték a kitöltők azt, hogy a fiataloknak nincs szórakozóhelye, illetve a nyilvános illemhely hiányára hívták fel a figyelmet – utóbbit célszerű lenne a vasútállomáson, annak felújításán belül, vagy azt követően kivitelezni.



5. ábra: Milyen problémákat tapasztal Veresegyház fejlődésének köszönhetően?

Forrás: saját kutatás alapján saját szerkesztés, 2020

A helyi fejlesztések tekintetében az utak felújítása itt is kiemelkedik, a válaszadók több, mint fele ezt jelölte be egyik válaszként (6. ábra). Veresegyház mellékúthálózata kiterjedt, a legtöbb utca aszfaltburkolattal rendelkezik, ezt pedig értelemszerűen csak aszfalton lehet karbantartani. A főúthálózat – különösen a Gödöllőt Váccal összekötő 2104. sz. út – állapota az utóbbi évek fokozott terhelésének köszönhetően még közlekedhető, de erőteljes romlásnak indult. Ezt az utat, ahogy az előzőekben említettem, a Magyar Közút tartja karban. A sorban második a

közlekedésfejlesztés. Itt elsősorban hiányzó zebrák, jelzőlámpák kiépítésére, veszélyes kereszteződések átépítésére gondoltam, kérdés, hogy erre a kitöltők mennyire voltak figyelemmel, mivel ezt is több, mint 50% jelölte be. Véleményem szerint a Fő út-Budapesti út (ahova az új Katolikus Gimnázium is megépült) kereszteződése, valamint a Temető utca-Andrássy út-Petőfi utca kereszteződése a legkritikusabb két pont a város közlekedésében. Utóbbi helyen az elmúlt időszakban több baleset is történt. Érdemi fejlesztés lenne továbbá egy vasúti felüljáró megépítése a Fő úton, hasonlóan a gödöllői vasúti felüljáróhoz, amivel jóval gördülékenyebb lenne a közlekedés, s legalább a sorompók lezárása nem akadályozná azt. A veresegyháziak az egészségügy fejlesztését tartják még fontosnak, erre is közel 200 szavazat érkezett. Ezt messze lemaradva a szórakozási, kikapcsolódási lehetőségek bővítése követi, mely inkább a 30 év alattiak problémaköre. Az egyéb lehetőségben a zöldfelületek bővítését, parkok, játszóterek létesítését, a tavak környékének turisztikai-rekreációs célú hasznosítását, valamint új színházépület építését javasolták a válaszadók. Ez szinte mind a pihenési, kikapcsolódási lehetőségek bővítését jelentené.



6. ábra: Milyen helyi fejlesztéseket támogatna Veresegyházon?

Forrás: saját kutatás alapján saját szerkesztés, 2020

Talán kijelenthetem, hogy az út és az egészségügy kérdése lett a „slágertéma” a kérdőívben a veresegyháziak szemében. A 7. ábrán, ami egy ún. fatérkép, minél nagyobb egy válasz téglalapja, annál többen jelölték azt válaszul a kérdésre. Az elkerülő út régóta szerepel terítéken a térség településeinek életében, hiszen sok-sok éve mutatkozik hajlandóság annak megépítésére. Idén januárban az Innovációs és Technológiai Minisztérium támogatja az elkerülő út megépítését, amely Gödöllőtől indulna, és az M2-es autópályába csatlakozna Sződ magasságában. Ez mindenképp reménykeltő, így nagy esély van, hogy hosszú évek, évtizedek várakozása után a következő európai uniós ciklus közepére megépüljön az út. A Misszió fejlesztése mindenképp érdekes kérdés, amit érdemes távolabbról megvizsgálni. Véleményem szerint alapvetően meghatározó tényező az, hogy az idők során nem Gödöllőre, hanem Kistarcsára épült a térséget ellátó kórház, ami Kistarcsa környékének mindenképp kedvező, viszont Gödöllőnek és térségének egyértelműen hátrány. A kistarcsain kívül Vácra és Hatvanra van fekvőbetegeket is ellátó kórház. Az, hogy Gödöllőn „csak” rendelőintézet működik, magában hordozná azt a helyzetet, hogy vagy ezt, vagy a veresegyházi intézményt fejlesszük fel fekvőbeteg ellátó kórházzá. A folyamatosan növekvő lakosság szám lenne ennek az egyik fő indoka, viszont Veresegyháztól pont Vác közelsége veszi el ezt az indokot,

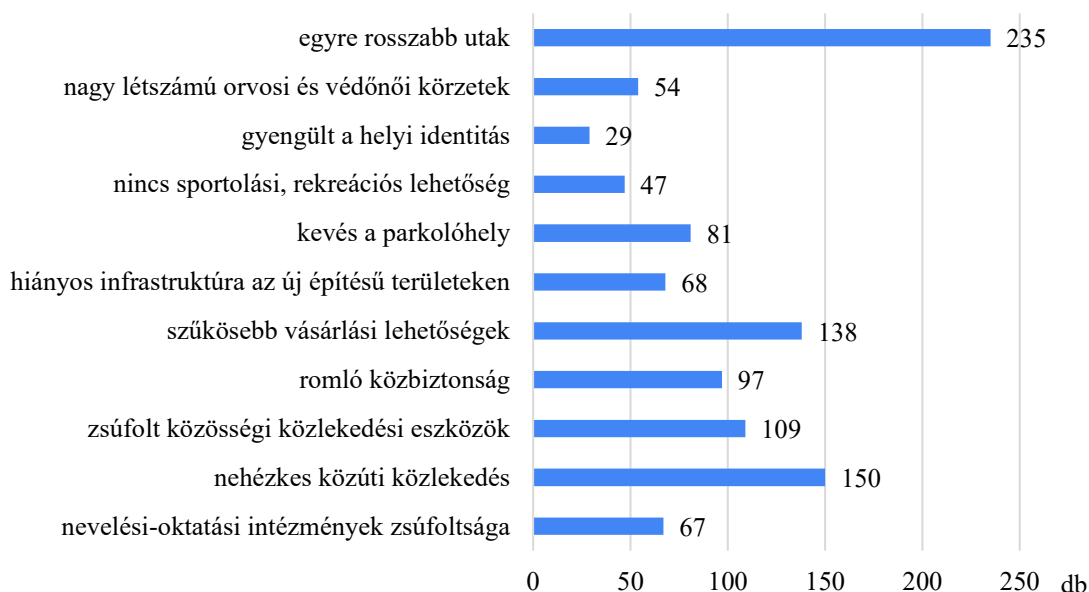
ugyanakkor más kérdés, hogy a váci kórház ellátási területe inkább Pest megye legészakibb részére irányul. Ha valamelyik intézmény fejlesztése meg is valósulna, kérdés hogy azt hogyan szerelnék fel, illetve honnan invitálnák a humán erőforrást – orvosokat, nővéreket, ápolókat, stb. Ebből fakadóan a Misszió fejlesztéseként én a szakrendelések spektrumának szélesítésében látok potenciált. A vereasegyházi vasútvonal felújítását kevesebben gondolták fontosnak, mint a Misszió fejlesztését, annak ellenére, hogy a modern járművek ide vagy oda, a vasútvonal elavult, lassú. Legkevésbé fontosnak azt tartották, hogy a két településnek közös rendezvényei legyenek.



7. ábra: Milyen térségi fejlesztéseket támogatna vereasegyháziként, Vereasegyház és Erdőkertesi vonatkozásában?

Forrás: saját kutatás alapján saját szerkesztés, 2020

Az útprobléma toronymagasan viszi a prímét Erdőkertesén is (8. ábra), a válaszadók 59%-a jelölte be ezt a lehetőséget. A település mellékútjainak 1/3-a aszfaltréteggel burkolt (mely mennyiség nem utcaszámban, hanem hosszúságban értendő); ezek javarészt a Vereasegyház felé eső utak, illetve azok, ahol korábban megoldásra került a csapadékvíz-elvezetés. Ha a második helyezett nehézkes közúti közlekedést idevesszük, akkor elmondható, hogy a település szerkezete sok helyben nem enged 3-4 méternél szélesebb utakat kialakítani. Így pedig több utcában két autó szűken fér el egymás mellett. Az önkormányzat 2020-ban megemelte a helyi adókat, amelyet teljes egészében új út építésére szándékoztak fordítani, a koronavírus-járvány miatt a polgármester azonban eltörölte az emelést. Ettől függetlenül dr. Pásztor László polgármester úr és a képviselő-testület törekvése is az, hogy az utak aszfaltos vagy martaaszfaltos burkolatot kapjanak. Az utak szélességéből fakadó problémákra véleményünk szerint az egyirányúsítás adhat tartós megoldást. A kitöltők által kialakított képzeletbeli dobogón szerepel még a szűkös vásárlási lehetőségek problematikája. Meglátásunk szerint egyetlen olyan terület van, ahová egy szupermarkethez hasonló üzletet lehetne építeni, ez pedig a jelenlegi benzinkút melletti-mögötti terület. Az elképzelésünk ott dől meg, hogy a jelenlegi tudásunk szerint pályázati támogatásból vállalkozói park fog épülni ezen a területen. Ezen kívül azt gondoljuk, hogy Vereasegyház közelségéből fakadóan piaci alapon akkor sem érné meg nagyobb élelmiszerüzletet nyitni Erdőkertesén, ha lenne olyan hely, ahová ezt fel lehetne építeni.

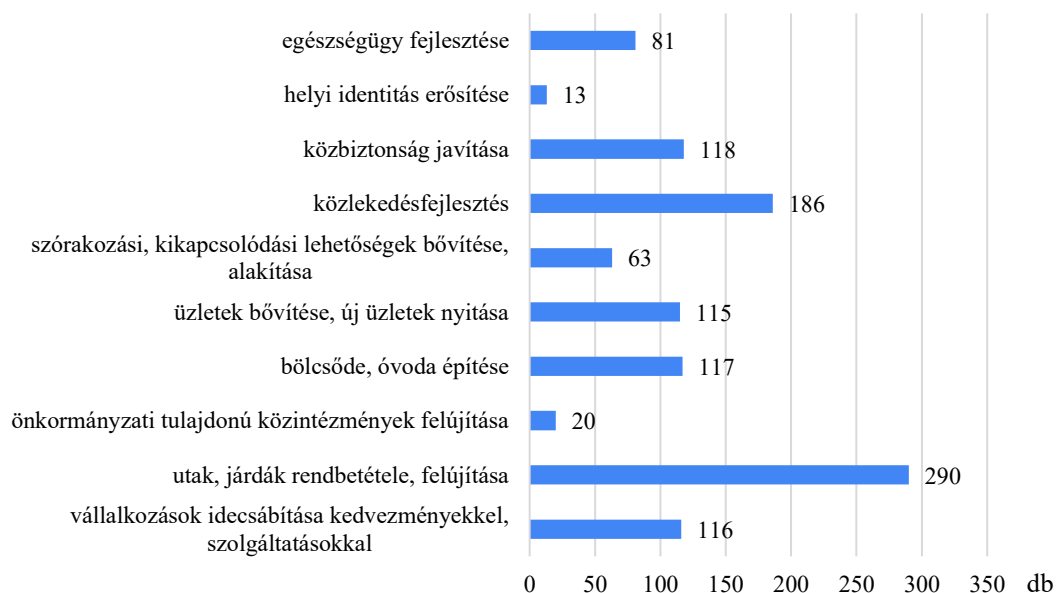


8. ábra: Milyen problémákat tapasztal Erdőkertes fejlődésének köszönhetően?

Forrás: saját kutatás alapján saját szerkesztés, 2020

Nemcsak a problémák között, hanem a támogatandó fejlesztések között is kimagaslik az erdőkertesi útkérdés (9. ábra). Itt még többen jelölték (73%), mint a problémáknál. Az önkormányzat számításai szerint a település mellékúthálózata kb. 65 km, melynek, mint már az előzőekben említettem, a harmada aszfaltos (kb. 22 km). További számítások szerint, ha minden utat aszfaltburkolattal és az út szélén szegéllyel látnának el, az a jelenlegi árakon nagyjából 10 milliárd Ft-ba kerülne (összehasonlításként: Erdőkertes egy évi költségvetése intézményekkel együtt 1,8-1,9 milliárd Ft). Ebből fakadóan a jelenlegi állapoton martaszfaltozással lehet javítani, ennek pedig anyagilag is nagyobb realitása van (1000 tonna martaszfalt ára kb. 2,5-3 millió Ft). Mindentől függetlenül azt gondoljuk, a sok utcának, a változatos domborzati viszonyoknak köszönhetően ez a probléma nagyon sokáig fenn fog állni. A közlekedésfejlesztés kapta a második legtöbb voksot. Itt elsősorban új gyalogátkelőhelyek létesítésére lenne lehetőség, kiváltképp a település Vácegres felé eső felén. A meglévő, jelzőlámpa nélküli zebrákat sárga villogó fényjelzéssel, illetve az úttestbe épített LED-es érzékelőkkel lehetne biztonságosabbá, az autósok számára jobban figyelemfelkeltőbbé tenni. Emellett az önkormányzat szeretne a Katona József utcai buszmegálló és a Kéri utca között járdát építeni, a buszmegálló biztonságos megközelítése céljából. A diagramon is látható, hogy négy javaslat szinte azonos szavazatszámot kapott. A közbiztonság javítása elsősorban a Polgárőrség létszám- és eszközbővítésén keresztül valósulhatna meg. Erdőkertesben sajnos a kábítószer és az abból fakadó problémák is jelen vannak, ami ellen a Rendőrség is tehetetlen. Ez egy alapvetően zárt közösség, az eladókat lebuktatni, elfogni nagyon nehéz. Új üzletek nyitását házi kisboltokban, vegyesboltokban látjuk, nagyobb üzletet nem érné meg sem építeni, sem gazdaságilag fenntartani. A bölcsőde, óvoda építésénél valószínűleg a bölcsőde lehetősége sarkalhatta szavazásra a válaszadókat, tekintve hogy az óvodai ellátás nehezen, de megoldott a faluban (a nehézséget az egyre szaporodó gyermeklétszám okozza). Bölcsődére hosszú évek óta van igény, az önkormányzat pedig tavaly nyert a megvalósításhoz pályázati támogatást (200 millió Ft-ot), ami a növekvő építőipari árak miatt kevés. Kérdés, mi lesz a pályázat sorsa, hiszen többletforrást kellene a beruházáshoz biztosítani a kormányzatnak. A leendő bölcsőde a Fő út 187. szám alatt épülne, a település Vácegres felé eső részén. A vállalkozások becsábítása Erdőkertesre az alacsony adóbevételek miatt volna égetően fontos, mivel a falu adóerőképessége gyenge. Ugyan az újonnan megjelenő vállalkozások révén növekedne az önkormányzat iparüzési adóból származó bevétele, és ennek okán előbb-utóbb csökkenne az

állami támogatása, viszont a bevételnövekedés kompenzálná a kiesést. A lakosság pedig újabb szolgáltatásokat tudna igénybe venni helyben, így nekik is előnyére válna a vállalkozások számának emelkedése. A leendő Vállalkozói Park segíthetné elő legjobban ezt a folyamatot. Néhány kitöltő külön jelezte lehetőségként az iskolai oktatás színvonalának javítását, a tó köré pihenőpark kialakítását. Az iskolai oktatásra az önkormányzatnak sajnos nincs ráhatása, az erdőkertesi tó pedig jelenleg magántulajdonban van, viszont szabadidős potenciál rejlik benne.



9. ábra: Milyen helyi fejlesztéseket támogatna Erdőkertesben?

Forrás: saját kutatás alapján saját szerkesztés, 2020

A térségi fejlesztési javaslatokra adott szavazatok részben átfedésben vannak a veresegyházi javaslatokkal. Az erdőkertesiek esetében is az elkerülő út megépítése lenne az elsődleges kivitelezésre váró feladat (10. ábra): 399 válaszadóból 286-nak ez a lehetőség volt az egyik válasza a lehetséges kettőből. A Misszió bővítéséből, bővüléséből az erdőkertesi emberek is profitálnának, hiszen az új szakrendelésekért nem kellene Gödöllőre, Vácra, Kistarcsára utazniuk. Az autós közlekedés javítása, új utak nyitása előrébb szerepel, mint a veresegyháziaknál. Az ok egyszerű: az erdőkertesieknek sokkal fontosabb, hogy gyorsan, gördülékenyen tudjanak átmenni Veresegyházra. Veresegyházról az Andrassy úton keresztül közelíthető meg Erdőkertes, ez a fő közlekedési irány. Az „egérút” a Csibaj utca-Hegyalja utcán át vezet Erdőkertesre. Új utat egy helyen lehetne nyitni: Veresegyházon a Bokréta utca, Erdőkertesben a Veresegyházi utca összekötésével, utóbbi azonban homokos földút, így ezt legalább martaszfalt minőségű útra kellene kiépíteni ahhoz, hogy közlekedhető állapotban legyen. A vasútvonal felújítása és a helyi buszjáratok újragondolása egyformán fontos az erdőkertesieknek, ugyanannyi szavazatot kapott mindkét lehetőség. A vasút felújítása napirenden van, a vonal mentén élő települések közös levelet írtak az illetékes minisztériumnak, melyben kérték a mielőbbi cselekvést a vasútvonal mentén élő emberek miatt, Fóttól Vácig. Kérdés, hogy a következő európai uniós költségvetési ciklusban mekkora összeg juthat vasútfejlesztésre, és ez érinti-e a 71. számú vonalat. A helyijáratok újragondolása véleményem szerint fontosabb és a lakosság nagyobb részét érinti. Érdemes lenne a helyijáratokat sűríteni, valamint a jelenlegi, csak a központi utcákat érintő vonalat kiterjeszteni a település egészére, egészen a háromházi autóbusz-fordulóig. Ezzel kapcsolatban polgármester úr levélben fordult a Volánbuszhoz, választ azonban a felvetésre még nem kapott.



- elkerülő út megépítése, forgalomcsillapítás
- vasútvonal felújítása
- Misszió eü. központ bővítése
- autós közlekedés javítása (új utak nyitása a két település között)
- helyi buszjáratok újragondolása (új helyijáratok a két település között)
- közös rendezvények szervezése (pl. sportversenyek)
- kerékpáros közlekedés javítása

10. ábra: Milyen térségi fejlesztéseket támogatna erdőkeresiként, Vereasegyház és Erdőkeres vonatkozásában?

Forrás: saját kutatás alapján saját szerkesztés, 2020

Következtetések

Az elkerülő út kérdése megkerülhetetlen. Nemcsak a két vizsgált település, hanem az egész Gödöllő-Vác tengely tekintetében. Az út kérdése lassan két évtizede szerepel napirenden Vereasegyház környékének életében. Több tervet is készítettek a nyomvonalakra: honnan induljon s hová tartson, hol csatlakozzon be az M2-es autópályára az elkerülő. Már az utat érintő települések önéreje is megvolt az építéshez, mégsem történt semmi. Hol Szada községe, hol az állam gördített akadályokat az út elé. Most, 2020-ban úgy tűnik, ezek az akadályok elhárultak, mivel egyrészt Szada nagyközség is szeretné az utat, másrészt pedig az Innovációs és Technológiai Minisztérium szakmailag támogatja az elkerülő majdani létrejöttét. Véleményünk szerint a kormányzatban is felismerték ennek az útnak a szükségességét, s így a következő európai uniós ciklus első felében talán meg tud épülni az út. Ez az elkerülő nagyjából az M3-as autópályára jelenlegi, szadai lehajtójától indulna, és a vereasegyházi medveotthont kikerülve Szód magasságában torkolna az M2-es autópályára. Természetesen az elkerülő úthoz csatlakozó települési főutakat, úthálózatot is megfelelően meg kell tervezni, amelyek ráhordó útként funkcionálnak majd. Az elkerülőt 2x1 sávossá tervezzük; kérdés, hogy ez a jelenlegi mennyiségű autóforgalomban mit fog érni. Mekkora mértékben fog csökkenni Vereasegyház és Szada útjainak terhelése? Meddig és milyen mértékben képes csillapodni a forgalom azokon a szakaszokon, ahol jelenleg állandósulnak a torlódások? Egyfajta aggodalomként tekintünk ezekre a kérdésekre, mert véleményünk szerint olyan hamar alakulna ki csúcsidei torlódás az elkerülőn, amely nem tud érdemi forgalomcsökkenést eredményezni a belterületi utakon, azaz amilyen hamar rászoknának az autósok, olyan hamar szoknának le róla. Természetesen ez csak egy feltételezés, és nem biztos, hogy így valósul meg; először várjuk meg az elkerülő út szalagátvágását és azt, hogy birtokba veszi az utat a forgalom.

A másik térségi közlekedést meghatározó eszköz a vasút. A 71-es vonal Budapest szélétől Vácig egyvágányú, a megengedett sebesség a legtöbb helyen 60 km/h, de van ahol ettől

kevesebb. A vonatok Fóton, Veresegyházon, Örbottyánban és Vácrátóton tudnak keresztezni, itt vannak vasútállomások. A vonal teljes felújítása abszolút indokolt, illetve ahol lehet, kétvágányúsításra is szükség lenne a zavartalanabb és gyorsabb közlekedés szempontjából. Ha a megengedett sebesség 100 km/h-ra emelkedne, jelentősen rövidülne a menetidő, versenyképessé válna a vasút a közúttal szemben, s jóval többen vennék azt igénybe. Kérdés, hogy a következő EU-s ciklus költségvetéséből mennyi forrás jut ilyen célokra, illetve hogy mik a kormányzat szándékai, mely vonalakat szeretnék felújítani 2027-ig.

Erdőkertest vizsgálva a település helyzete azért speciális, mert meglátásunk szerint községi berendezkedés mellett városi típusú problémákkal áll szemben. Azt gondoljuk, ezeket az akadályokat a városi ranggal együtt járó magasabb finanszírozással könnyebben venné a település. Mindezt beárnyékolja az a tény, miszerint 2014 júliusában osztottak utoljára községeknek városi rangot, azóta nem gyarapodott ezen települések száma, ráadásul a várossá válás kritériumain is jelentősen szigorítottak. További problémát jelent még a változatos úthálózat, amely a korabeli parcellázások mentén fejlődött ki. A változatos domborzat előny a jó levegő és a természetközelség szempontjából, hátrány viszont az utcák karbantartása és fejlesztése szemszögéből.

Az útkérdés Erdőkertesben is kardinális kérdés. A 140 mellékutca hossza 65 km, ennek pedig hozzávetőleg 33-35%-a aszfaltozott – hossz mértékét, és nem az utcák mennyiségét figyelembe véve. Előfordulnak ugyanis olyan utak, melyeknek csak az eleje aszfaltozott, a további része martaszfalttal vagy zúzottkővel van burkolva. A többi, nem aszfaltos utcában martaszfaltos út, zúzottkő- vagy földút van. A martaszfaltos utcákban normálisan lehet közlekedni, utóbbi két úttípus viszont sok kellemetlenséget okoz a lakosságnak. Nemcsak a gépjárművekben okozott károkat, hanem a porfelverődést is gyakran szóvá teszik a lakosok. Természetesen az önkormányzat célja is az, hogy minél több utat aszfalttal vagy martaszfalttal burkoljanak, az anyagi források azonban végesek. A helyi adók megemelésével az lett volna az önkormányzat célja, hogy az ebből befolyó plusz bevételt teljes egészében új utak építésére fordítja, azonban a koronavírus-járvány sajnos ezt a tervet a 2020-as évre felülírta. Közlekedésfejlesztés tekintetében a forgalmasabb helyekre, elsősorban buszmegállók mellé telepítenék zebrákat. Erre van törekvés az önkormányzatnál, a zebrák tervezetése folyamatban van. Mivel Erdőkertes Fő útja hosszú, nagyjából 4,3 km, a gyalogátkelőket aszfaltba épített LED-es fényel világítanám meg. Ez a fény villogni kezd, ha gyalogos ér a zebra közelébe, vagy áthalad azon. Így már messziről észrevehetővé válik a gyalogátkelőhely és az azon történő mozgás. A megnövekedett autóforgalomnak köszönhetően a Fő téren és környékén kialakított parkolók munkanapokon, csúcsidőben telítettek, néhány jármű már a Rákóczi utcai házak elé kénytelen leállni, mert egy szabad férőhely sincs. Erre véleményünk szerint egyetlen megoldás lenne, mégpedig az, hogy aki teheti, otthon hagyja autóját és más módon közelíti meg a Fő tér környékét, illetve az ott lévő óvodákat és iskolát. Újabb parkolók kialakítására egyszerűen nincs már hely.

Végezetül, engedjenek meg némi kitekintést a jövőre nézve. Rengeteg kérdést tartogatnak a következő évek, évtizedek Veresegyház és Erdőkertes jövőjével kapcsolatban. A leginkább aktuális kérdés: meddig növekedhetnek még a települések? Hol lesz az a határ, ahol a lakosság szám tetőzik? Meddig tart ki a két település varázsa, népességvonzó képessége? Erdőkertes esetében a lakosság szám tetőzése hamarabb bekövetkezhet, egész egyszerűen azért, mert a falu kis méretéből fakadóan nem fog tudni több embert befogadni, mint amennyi elfér. Ezt kiszámoltatta az önkormányzat: hozzávetőleg 12000 ember fér el Erdőkertesben. Jelenleg a tartózkodási helyes lakosokkal együtt a 10 ezret közelítjük, a jelenlegi dinamikával 2020 év végén vagy 2021-ben át is lépjük ezt a határt. További kérdés, hogy a jelenlegi lakosság hány embert akar és képes befogadni saját településén? Veresegyházon voltak tervek több száz fős

lakóparkok építésére, ami komoly ellenállást váltott ki a lakosokban, mondván nem bír el több embert a város infrastruktúrája (különös tekintettel az úthálózat).

Érdekes kérdés a jelenlegi fiatalok tükrében a két település népességmegtartó képessége. Helyben tervezik-e elképzelni jövőjüket a fiatal generációk? Van-e bennük önállósodási szándék, ha igen, mekkora? Költözés esetén merre indulnának? Mekkora részük vándorolna az agglomeráció szélére, s hányan választanák a fővárost? Mikor jelenik meg a városfejlődés harmadik fázisa, a dezurbanizáció? Dr. Pásztor László polgármester arra számít, hogy amint egyre jobban megtelik Erdőkertes, a szegényebb, hátrányosabb helyzetű településrészek is felértékelődnek, a jelenleg itt élők ingatlanait felvásárolják, ezek az emberek ebből a pénzből pedig az agglomeráción kívülre, Vácegresre, Galgamácsára vagy még távolabb költöznek. Így a helyi lakosság minősége emelkedne, a szociális kiadások csökkennének, több pénz maradna fejlesztésre. Meglátásunk szerint ez a folyamat körülbelül 10 év múlva kezdődhet el. További kérdés, hogy a helyben maradó fiataloknak – akár Veresegyházon, akár Erdőkertesén – mekkora kedve lesz a gyermekvállaláshoz? Lesz-e intézményi és humán kapacitás a még inkább megnövekedett gyermeklétszámot ellátni?

Ugyancsak a népességmegtartó képességhez tartozik a helyi identitás kérdésköre is, ami a kitöltők szerint egyáltalán nem fontos, véleményünk szerint azonban nem megkerülhető téma. Hogyan lehet a helyi identitást kialakítani az új beköltözőkben? Mikor mondhatják el magukról, hogy ők „veresiek” vagy „kertesiek”? Ilyennek érzik-e magukat? Büszkék-e saját településükre? Mennyire könnyen költöznének el lakóhelyükről? Véleményünk szerint folyamatos közösségépítéssel és a hagyományok megélésével el lehet vetni a helyi identitás magvait, ami aztán idővel képes lesz kicsírázni. Ez egyúttal a településen belüli közösségben gondolkodást is a köztudatba tudná emelni.

Ezzel, illetve az előbb vázolt kihívásokkal csak lokálpatrióta, saját települését szeretni és szervezni, a változásokra gyorsan és hatékonyan reagálni képes vezető tud megküzdni.

Irodalomjegyzék

1. Farkas, Tibor; Bruder, Emese; Kolta, Dóra; Gerencsér, Ilona (2020): Diverse migration processes of rural youth and young adults in Hungary In: Schafft, Kai; Stanic, Sonja; Horvatek, Renate; Maselli, Annie (szerk.) Rural youth at the crossroads: Transitional societies in central Europe and beyond. New York (NY), Amerikai Egyesült Államok: Routledge (2020)
2. Káposzta József (2020): A vidékfejlesztés helye a regionális tudományban, Tér és Társadalom, 34(1), o. 37-40. doi: 10.17649/TET.34.1.3235. eISSN: 2062-9923
3. Káposzta József-Némediné Kollár Kitti (2017): Smart települési modellek vizsgálata nemzetközi és hazai kezdeményezések alapján, avagy mi lehet a minta a periférián? Studia Mundi-Economica Vol. 4, No. 3. pp. 57-66. ISSN 2415-9395 DOI: 10.18531/Studia.Mundi.2017.04.03.57-66
4. Nagy Molnár M. -Lendvay E. (2018): New method to support decision making process in the local economic development of Hungary. REGIONAL STATISTICS 8: 2 pp. 69-91.
5. Nagyné Molnár M. (2013): Factors of success in case of local society. DETUROPE: CENTRAL EUROPEAN JOURNAL OF TOURISM AND REGIONAL DEVELOPMENT 5: 3 pp. 63-70.
6. Ritter K. (2008): A helyi fejlesztés esélyei – agrárfoglalkoztatási válság és területi egyenlőtlenségek Magyarországon. Területi Statisztika 48. (5) pp. 554-572. ISSN 0018-7828

7. TeIR-Települési Statisztikai Adatok Rendszere (2020): Veresegyház és Erdőkertes lakosság száma
8. Tóth, Tamás (szerk.): Sikeres/jó önkormányzati működés gazdaságbiztonsági és szociális/társadalmi biztonsági dimenziói. Gödöllő, Szent István Egyetemi Kiadó (2019), 148 p. ISBN: 9789632698243
9. Tóth, Tamás: Gazdaságfejlesztési lehetőségek a jól működő településeken. *STUDIA MUNDI - ECONOMICA* 5: 1 pp. 59-67., 9 p. (2018) DOI: 10.18531/Studia.Mundi.2018.05.01.59-67