

## DUNAHARASZTI A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓ HÁNYATATOTT SORSÚ TELEPÜLÉSE

### Bevezetés

A budapesti agglomeráció Magyarország és Közép-Európa meghatározó területi egysége, fontos tényező mind gazdasági, mind kulturális téren. A főváros és az őt körülölelő települések közös történelme és jelene azonban közel sem alakult olyan simán, mint az a nyugati nagyvárosok esetében megfigyelhető volt. A kezdeti „egymásra találást” a második világháborút követően úr-szolga viszony váltotta fel, melyben a politikai céloknak alárendelődve a „Nagy-Budapestet” körbevevő agglomerációs települések játszották az alárendelt szerepet, megszakítva ezzel egy amúgy összetartozó térség egybeforrását. A politika által befolyásolt, szakmai érveket figyelmen kívül hagyó, meggondolatlan területfejlesztések során kialakuló szerkezeti hibákat a mai napig nem sikerült orvosolni. A térség életében a rendszerváltás sem hozta meg a közös fejlesztéseket, a településhatárokon túlnyúló összefogást. Bár az agglomerációban az addigi alvóvárosok felébredtek, szemük azonban mégsem nyílt ki annyira, hogy átlássanak a szomszédos településekre és az ezredforduló után is számos a megoldatlan probléma. Budapest és az agglomeráció egyik ütközőzónájában található Dunaharaszti helyzete is hasonló. A város fejlődésére mindig is döntő hatással volt a főváros közelsége, ezért is szeretném a budapesti agglomerációs politika Dunaharasztra kifejtett hatásait górcső alá vetni. Céлом ezzel elsősorban az, hogy a települést térben és szerkezetben el lehessen helyezni az agglomerációban, illetve érzékeltetni szeretném, hogyan képes az átgondolatlan területfejlesztés meggátolni a települések fejlődését. E tanulmány első felében ezért a budapesti agglomeráció kialakulásáig vezető utat mutatom be, majd – ezzel párhuzamosan – a második részben Dunaharaszti történelmét, szemléltetve ez által azokat a folyamatokat, amelyek a döntő hatással voltak mind az egész agglomerációra, mind pedig magára a városra.

### A budapesti agglomeráció kialakulása. A fővárosi agglomeráció kezdetei

A történelemben visszatekintve kijelenthető, hogy az 1800-as évek közepéig számottevő városodás Pest-Buda-Óbuda akkori közigazgatási területeit leszámítva nem történt a jelenkori agglomeráció területén. Bár a környező falvak fejlődésére pozitív hatással volt a „piacközpont” közelsége, mégsem alakult ki városellátó gazdálkodás, valamint a népességszám sem gyarapodott. Jellemző volt a várost körülvevő, a Duna mentén, valamint a Budai-hegységben fekvő településekre a betelepített németajkú lakosság magas aránya. Ezekhez a településekhez tartozott többek között Budakalász, Solymár, Budakeszi, Soroksár és Dunaharaszti is.

A negyedmillió város az abszolutizmus idején (1850–1870) kezdett számottevő hatást gyakorolni a környező településekre. Ebben az időszakban indult meg – jellemzően a pesti oldal északi szektorában – az elővárosok kialakulása, mely a falusi átlagot meghaladó népességnövekedéssel is együtt járt. Ennél is nagyobb jelentőségű volt azonban a városellátó agrárgazdaság kibontakozása. Mivel a közlekedés korabeli állapota nem tette lehetővé a romlandó élelmiszerek nagyobb távolságokra szállítását, így a város környezetében sorra alakultak a korábbi, egyszerű piacozáson alapuló kapcsolatokhoz képest specializáltabb kertkultúrával rendelkező és agrártermékek feldolgozására, értékesítésre szakosodott települések. Ilyen település volt többek között Soroksár is.<sup>92</sup> Az idénymunkásokat leszámítva nem volt számottevő a városhármas munkaerővonzása, azonban Buda hegyvidéki területein már ebben az időben megjelentek a nyaralótelepek és a villák.

Az agglomeráció kialakulásának kezdete egybeesik Budapest európai nagyvárossá válásával. A kiegyezést követő városegyesítés (1872) után Budapest gyors fejlődésnek indult. A korlátozott állami szuverenitás, az ipar rohamos fejlődése, a tudatos városfejlesztési politika – melynek köszönhetően megépült többek között a mai Andrássy út a Szabadság-, valamint a Margit-híd – és a Fővárosi Közmunkák Tanácsának létrehozása lehetővé tette, hogy a város a századfordulóra Európa nyolcadik legnagyobb városává váljon. Ez utóbbi szerv látta el

92 Beluszky 2007:131.

a városrendezés feladatait. Ekkor még a szó szoros értelmében vett agglomerációt olyan települések alkották, melyek a mai főváros részeit képezik. Ilyen volt többek között az akkor már fejlett iparral rendelkező Újpest, a hivatali-alkalmazotti réteg kitelepülése következtében egyre gyorsabban növekvő, kertvárosi jellegű Rákospalota, valamint a fővárost kiszolgáló, agrártermelésre berendezkedett Soroksár. Főként a városellátó agrárgazdaságnak és az egyre felkapottabbá váló üdülőtelepeknek köszönhetően a jelenlegi agglomerációban is megindult a népességnövekedés és városiasodás. Ezen települések közé tartozott többek között, Dunaharaszti, Törökbálint, Dunakeszi, vagy éppen Solymár. Az infrastruktúra fejlesztésével a Főváros egyre könnyebben megközelíthetővé válik. 1887. augusztus 7-én útjára indul az első HÉV-szerelvény a ráckevei vonalon, valamint a vasúthálózat bővítése is lendületet kap. Ezek a közlekedési fejlesztések nagyban befolyásolták az agglomeráció és benne Dunaharaszti fejlődését is.

A századforduló után a Budapest környéki települések még inkább „közelebb kerülnek” a fővároshoz. Az egyre bővülő iparosodásnak köszönhetően és az első világháborút lezáró békeszerződések hatására egyre többen költöznek Budapestre a jobb megélhetés reményében. Az olcsóbb lakhatási és megélhetési körülmények miatt a munkát keresők zöme is inkább az elővárosokban és az agglomerációban telepedik meg. Az első autóbuszjáratoknak köszönhetően elérhetővé válnak az olyan, budai oldalon lévő települések is, mint például Budakeszi, Budaörs vagy Solymár. A Vác-Budapest vasútvonal mentén pedig kialakul a – Dunakeszi, Alag, Alsógöd, Felsőgöd, Sződliget által alkotott – „Váci tengely”, melynek mentén gyors iparosodás indul. Észak-keleten Fót, Csömör, Veresegyháza, Keleten Kerepes és Kistarcsa társadalmi szerkezete alakul át a leginkább, míg az Alföld felé haladva egyre jobban megmutatkoznak az agglomerálódás jelei. A szervezett parcellázásoknak, a házhelyosztásnak, helyi infrastrukturális fejlesztéseknek köszönhetően sok településen, köztük Vecsésen, Maglódon, Taksonyban és Dunaharasztiin is gyors ütemben növekszik a népesség és ezzel párhuzamosan csökken az agrárkeresők aránya is. A fent említett fejlesztéseknek köszönhetően egyre több budapesti polgár találja meg új otthonát az agglomeráció valamelyik településén, felvállalva a fővárosban lévő munkahelyekre ingázást is.

Budapest és az agglomeráció rendezésével kapcsolatos feladatok ebben az időszakban a már fen-

tebb említett Fővárosi Közmunkák Tanácsának hatáskörébe tartoztak. A térség problematikájával foglalkozók közül leginkább Harrer Ferenc emelhető ki, aki már az első világháború előtt javaslatokat dolgozott ki egy Budapestet körülvevő agglomerációs gyűrű létrehozására. Ez a térség akkor 30 települést foglalt volna magába, amelyeket – városiasodottságuk fokától függően – két csoportra osztott. Kilenc települést alkalmasnak ítélt arra, hogy a főváros részévé váljon, a többenél viszont meghagyta volna a viszonylagos függetlenségüket. A téma az első világháborút követően lekerült a napirendről, és egészen 1933-ig, amikor is az akkori belpolitika főváros-ellenességének, valamint az elszakított területekről a város környékre letelepülők miatti népességrobbanásnak köszönhetően Harrer Ferenc ismét felvetette Budapest és környékének rendezési tervét, szerinte ugyanis ez volt a főváros belső átalakításának feltétele. A felvetését egy esetleges „Budapest megye” létrehozásáról eleinte mind Budapest, mind Pest megye vezetői – különböző okokból kifolyólag – ellenezték, de végül 1937-ben megszületett a „Városrendezésről és építésügyről” szóló törvény, melyben már modern közigazgatási elképzelések körvonalazódtak egy, a városi magot körülölelő, gyűrűsen kialakított településhálózatról. A programot végül csak 1947-ben hagyta jóvá a főváros, de – az időközben megszűnt Közmunkák Tanácsa helyébe lépő – Építéstudományi Központ 1950-ben elutasította azt.

### Nagy Budapest születésétől a rendszerváltásig

A második világháborút követően, a negyvenes évek végén két jelentős változás is történt, mely hosszú évekre meghatározta Budapest és térségének fejlődését. Az egyik lényeges változás a szocialista társadalmi berendezkedés átvétele volt. A magántulajdon és az önkormányzatiság felszámolása, a kollektivizálás, valamint a kitelepítések új feltételeket hoztak létre. A másik fontos befolyásoló tényező, hogy 1950. január 1.-vel létrejött Nagy Budapest. Az olvasztótégelyként funkcionáló főváros létrejöttének mikéntjét – azt, hogy mely települések olvadtak be – a tudományos érvek mellett leginkább a politika befolyásolta.<sup>93</sup> Az agglomeráció szerves összefonódása helyett ugyanis a törvényhozók elsődlegesen a munkásság és a parasztság megfelelő arányát kívánták biztosítani városi lakosságon be-

93 Perger 2006:17.

lül. A szocialista iparosítás éveiben Budapest adta az ország ipari termelésének több mint felét, melynek következtében rohamtempóban emelkedett a munkaerőigény. Miután azonban a fővárosi lakásépítések nem bírták tartani a tempót a jobb élet reményében az ország többi részéről Budapestre költözők áradatával, a hatvanas évektől Budapest közigazgatási területére való betelepülést adminisztratív módon korlátozták. Ez intézkedéseknek köszönhetően a népességnövekedés a hatvanas évek végétől már az új agglomerációs gyűrűre koncentráldott, mely ugyanakkor nem járt együtt az ipar kitelepülésével, valamint Budapesten kívüli fellendülésével. Ennek oka az ipartelepítési tilalom volt, mely 64 – a fővárost körülvevő – települést érintett. Így azok csupán a fővárosban dolgozó munkások „szálláshelyei” voltak. Az alvótelepülések utcái napközben általában kihaltak voltak, lakói Budapestre jártak dolgozni, vásárolni, szórakozni, valamint a szolgáltatásokat is ott vették igénybe. A hetvenes években elkészült Országos Településfejlesztési Konceptió a településhierarchia élére emelte Budapestet, és bár kitért az agglomerációs városok fejlesztéseire, mégis úgy kezelte azokat, mint bármely más vidéki települést, figyelmen kívül hagyva többek között, hogy a főváros közelsége milyen hatással van az itteni körzetközpontokra, mennyire „beárnyékolja” azokat. A települések itt is ugyanolyan fejlesztési lehetőségeket kaptak, mint az ország többi részén levők, holott azoknak jóval kevesebb betelepülővel kellett számolniuk. Ráadásul – mivel a mezőgazdasági területek lakóterületté minősítését tiltotta a földtörvény –, az építkezések a régi belterületekre korlátozódtak. Ezen folyamatok együttesen azt eredményezték, hogy sok helyen túlszűfolt, rendszertelen, strukturálatlan képet alkot a településkép, melyet ezen felül alacsony infrastrukturális ellátottság és alacsony szolgáltatási színvonal jellemez. A hirtelen népességnövekedés következtében a Budapesthez közeli települések beteltek és ezért az újonnan érkezők egyre távolabb, a főbb közlekedési útvonalak mentén elhelyezkedő településeken tudtak csak letelepedni. A szocializmus idejében élte fénykorát az agglomerációs övezet és a főváros közötti ingázás is. Előfordultak olyan települések, mint például Verseg, Gyal és Göd, ahol a lakosság több mint 80%-a ingázott a településük és a főváros között. Ezt az egyoldalú kapcsolatrendszert tovább erősítette a közlekedési hálózat sugaras kiépítése is. A hetvenes évektől Budapesten ráadásul kezdetét vette még egy folyamat, mely a későbbiekben nagy hatással lett az agglomerációra. Ez pedig a szuburbanizáció.

Összességében megállapítható erről az időszakról, hogy a főváros környéki települések fejlődését és az agglomeráció térszerkezetét mindvégig egy felülről lebontott közigazgatási rendszer befolyásolta, melyben egyértelműen Budapest volt a kedvezményezett fél az agglomeráció többi településével szemben. Az agglomeráció települései közigazgatásilag beolvadtak Pest megyébe és a körzethatárok merevsége miatt az igazgatásszervezés rendkívül bonyolulttá és rugalmatlanná vált. Ezt a helyzetet az Országos Területfejlesztési Konceptió pedig csak tovább nehezítette. Kivételként említeném meg e folyamatok közül az agglomeráció 1971-es statisztikai célú lehatárolását, mely Budapestet és 44 további települést foglalt magába, valamint az 1976-os településcsoportokra történő lebontást.

### **A rendszerváltásról az ezredfordulóig**

A rendszerváltás gyökeres változásokat hozott a főváros és az agglomeráció, valamint az agglomeráció települései közötti kapcsolatban. A piacgazdaság és az önkormányzatiság újbóli megjelenése háttérbe szorította az állam érdekeit és az agglomeráció fejlődése – annak ellenére, hogy Budapest gazdasági szerepe tovább erősödött – áttért arra a „természetes” útra mely a nyugati országokban addigra már régen elterjedt. A fentebb említett szuburbanizáció folyamata a 90-es években felerősödött. Ennek oka elsősorban az olcsóbb megélhetés reménye mellett a hétköznapi nyugodtabb eltöltése volt. A nyugati és az északi szektorba a magasabb telekárak miatt elsősorban jobb módúak költöztek ki, míg a déli és keleti szektorba inkább a szegényebb rétegek. Budapest népessége ennek megfelelően 1990 és 2000 között 10%-al csökkent (2 millió 16 ezerről 1 millió 830 ezerre), míg az agglomerációé ugyanennyi százalékkal nőtt (567 ezerről 625 ezerre). A leggyorsabban azok a települések növekedtek, ahol idejében megkezdtek a külterületek belterületbe vonását, illetve bizonyos területek lakóterületté nyilvánítását. Ezt a folyamatot persze nagy részben kényszer szülte, hiszen a finanszírozási problémákat a helyi önkormányzatok úgy tudták a legegyszerűbben megoldani, ha a tulajdonukban lévő területeket értékesítik. Az önkormányzatok többek között az így befolyt összegek révén kezdhették meg az előző rendszer által örökölt hagyott infrastrukturális elmaradás felszámolását. A gázvezetékekkel ellátott lakások aránya például az agglomerációs gyűrűben 1990-ben csupán 32% volt, 1997-re ez az

arány elérte a 79%-ot. A rendszerváltást követően új és látványos jelenség volt továbbá az agglomerációs gyűrűben megjelenő gazdasági szuburbanizáció is, melynek következtében egyre több vállalat települt ki a fővárosból az olcsóbb telephelyek és kedvezőbb adózási körülmények miatt. Emellett a főváros környékén gombamód szaporodtak az elsősorban külföldi tőkével létesülő zöld mezős beruházások is. Ezek az új kereskedelmi-logisztikai és ipari központok elsősorban a főbb közlekedési útvonalak mellett épültek. Legelső példa erre az M7-es és M1-es autópálya közös szakasza mellett létesült úgy nevezett „Nyugati kapu” volt. Az M0-ás gyorsforgalmi út építése folytán azonban az ilyen jellegű ipari beruházások egyre több Budapest környéki településen is megjelentek. Az ipari parkok kialakítására kapott állami támogatások szintén erősítették a külföldi vállalatok letelepedését. Ilyen ipari parkok létesültek ezidőtájt többek között Vácra, Gödöllőre, Üllőre, Dunavarsányra, Szigetszentmiklóson. Az újonnan megjelenő ipari beruházások pedig az eredményezték, hogy megindult a budapestiek ingázása az agglomerációs gyűrűbe. Az előbb említett folyamatoknak köszönhetően a térség kapcsolatrendszere jelentősen átalakult. Az agglomerációs települések önállósodtak, fővárostól való függésük nagyban meggyengült, a települések egymás közötti kapcsolata viszont megerősödött, a különböző szolgáltatások elérése érdekében már nem volt szükséges a fővárosba történő ingázás.

Közigazgatásilag azonban továbbra is megállapítható, hogy Budapest és a többi agglomerációs települések között a rendszerváltást követően is egyértelmű határvonalak rajzolódtak ki. Az önkormányzati rendszer nem nyújtott megoldást a településhatárokon túlnyúló problémák megoldására, a fejlesztések összehangolására. A térség problémáinak kezelését végül az 1996-os területfejlesztési törvény alapján létrehozott Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács (BAFT) volt hivatott rendezni. Ennek a szervezetnek feladat volt egyrészt a térségi fejlesztési érdekek összehangolása kommunikáción alapuló, többlépcsős egyeztetési folyamat koordinálásával, másrészt a térségi fejlesztési célok összehangolása a terület egészére vonatkozó jövőképek kialakításával, illetve a stratégiai célok fejlesztési programokká való lebontásával, azonban a megfelelő eszközök hiányában ez a szervezet is leginkább csak egyfajta fórumként szolgált. Az területfejlesztési törvény 1999-es módosításával a BAFT-ot ideiglenesen meg is szüntették és feladatait egészen a 2004-es újjáalakulásáig a Közép-Magyarországi

Fejlesztési Tanács örökölte meg, megszüntetve egy időre Budapest és az agglomeráció közötti egyeztetésnek lehetőséget adó fórumot.

## Az agglomeráció napjainkban

A Központi Statisztikai Hivatal 2003-ban készítette el a nagyvárosi településegységek jelenleg is érvényes lehatárolását. Eszerint az ország területén 21 nagyvárosi településegységet találhatunk. A fővárosi agglomeráció területét a budapesti agglomeráció területrendezési tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény szabályozza, melynek egyes elemeit 2011-ben módosították. Eszerint a fővárost 80 településből álló agglomerációs gyűrű veszi körül. Az évezred elejéhez képest az agglomerációban található városok száma 17-ről 33-ra emelkedett. Ennek köszönhetően napjainkban a fővárosi agglomerációban élők háromnegyede városokban lakik. Ezen városok nagy része egyértelműen az agglomerálódás „terméke”. Az olyan települések, mint például Szigetszentmiklós, vagy Gyál, szinte a semmiből jöttek létre. Az egykori agrárfalvaknak – nem meglepő módon – városi tradíció sincsenek, hiszen nagy részük a rendszerváltás után kapta meg a városi rangot, leginkább a lakónépesség számának hirtelen gyarapodása miatt. Míg a főváros népessége a 2001–2011 közötti időszakban 2,8%-al csökkent, és lakónépességének száma a népszámlálási adatokat figyelembe véve 1.729.400 fő, addig az agglomerációban további növekedés (19%) figyelhető meg és lakossága eléri a 805.848 főt. Az adatokat jelentősen befolyásolja az agglomerációba betelepülők száma. Az említett időszakban összesen 153.888 betelepülő érkezett a fővárosba és környékére. Azonban ha természetes szaporodást, illetve fogyást vesszük figyelembe úgy megállapítható, hogy a bevándorlások nélkül jelenleg 70.782 fővel kevesebben élnének a térségben, mint 2001-ben. A természetes fogyás leginkább a fővárosban szembeötlő. Míg itt 74.823 főre tehető a természetes fogyás addig az agglomerációs gyűrű 4041<sup>94</sup> fős növekedést mutat. A lakónépességről megállapítható továbbá, hogy folyamatosan öregedő. Budapesten a száz gyermekkorú lakosra jutó idős korúak száma eléri a 208 főt, míg ugyanez a szám az agglomerációs övezetben 117. A fővárosból a legtöbben továbbra is a déli szektorba költöznek, a legkevesebben pedig a délkeleti szektorba.

94 *Közlemények a budapesti agglomerációról*, 16. A településszerkezet és a népesség változása 2001 és 2011 között – a népszámlálási adatok tükrében, 6. p.

Bár az utóbbi időben vannak példák arra, hogy az agglomerációból a reurbanizáció hatására sokan visszaköltöznek a fővárosba, azonban számuk – legalább is egyelőre – elenyésző. Ezt a folyamatot szeretné valamelyest elősegíteni, valamint az agglomeráció további népességnövekedését megfékezni a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény módosítása, melyet 2011. május 23-án fogadott el az Országgyűlés. A módosított törvény korlátozná az infrastrukturális és a közösségi közlekedés arányos fejlődése nélkül nagyarányban megnövekedett agglomerációs települések további népesség-növekedését. A módosítás – összhangban 2008-ban módosított Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvénnyel – megpróbálja koordinálni az ingatlan- és területfejlesztési elképzeléseket. Meghiúsíthat zöldmezős beruházásokat, de periférikus elhelyezkedésű barnamezős területek megújítását, funkcióváltását is korlátozhatja. Szabályozza továbbá a lakóparkok, valamint a nagyobb, kereskedelmi, szolgáltató rendeltetésű építmény létesítésének módját is úgy, hogy azoknak, kötőtpályás közösségi közlekedés megállóhelytől rövid úton, illetve a közforgalom számára szabályosan használható közúton könnyen megközelíthetőnek kell lenniük.

Mivel az új törvény erőteljesen korlátozza az agglomerációba tartozó településeken – az új lakóterületek mellett – az ipari területek kialakítását, azok elhelyezkedését és méreteit, ezért az eddigiekhez képest igencsak megnehezedik a Budapest környéki településeken fejleszteni kívánó vállalkozások helyzete, melyen az elhúzó gazdasági válság nyomai is meglátszanak. Nem létesülnek új ipari területek, sőt az egykor virágzó ipari parkokban egyre több létesítményre tehetik ki a „zárva” táblát. A kis- és középvállalkozások helyzete pedig – az állami források elapadása miatt – szinte teljesen reménytelen. Az azonban kijelenthető, hogy a Budapest és agglomerációja által jelentett hatalmas – 2,5 milliós – felleveőpiac, a hazánk többi részéhez viszonyítottan kiemelkedőnek mondható infrastrukturális feltételek továbbra is nagyobb vonzerővel bírnak az külföldi cégek számára, az ország többi régiójához képest.

A közlekedési infrastruktúra korábban említett problémái a mai napig komoly gondot okoznak az agglomerációban. Bár az M0-ás gyorsforgalmi út meghosszabbításával, valamint a déli szektor nemrég befejezett bővítésével, a Budapest közvetlen közelébe tartozó települések egymás közötti megközelíthetősége jelentősen könnyebbé vált, minél távolabb megyünk a fővárostól, annál inkább ne-

hézkesebbé válik a települések közötti átjárhatóság. Az M0-ás körgyűrűn kívül már nincsenek további gyorsforgalmi-, vagy autópályák, melyek összekötnék a Budapest felől kiinduló sugárirányú főbb útvonalakat. A kötött pályás közlekedés problémája még súlyosabb. Bár az összes jelentős magyarországi vasútvonal áthalad az agglomeráción, a szintén sugárirányú vonalak összeköttetése abszolút hiányzik, a pályák és az azon közlekedő szerelvények állapota – legalábbis a keleti és a déli szektorban – rendkívül rossz. A tömegközlekedésre serkentőleg ható P+R parkolók hiányát pedig még nem is említettem. A települések közötti mobilitást tovább nehezíti az agglomerációt kettészelő Duna. Az Északi és az Észak-nyugati szektor közötti átjárást szinte teljesen lebénítja a folyót átívelő hidak hiánya. Az infrastruktúra egyéb területein – például a csatornázottság és a gázhálózatok kiépítettsége – a térség jól áll.

Ha a települések fejlettségét jellemző mutatókat vizsgáljuk, megfigyelhető egy Észak-nyugat Dél-kelet irányú „lejtés”. Ez a különbség pedig megnyilvánul a településen élők, valamint a frissen kitelepülők társadalmi összetételében és gazdasági helyzetében is. Ezt az állapotot erősítik továbbá az olyan tényezők, mint a vonzó természeti környezet (Dunakanyar, Pilis, Budai-hegység), valamint a már említett „Nyugati kapu”.

A jelenlegi budapesti agglomeráció kialakulása tehát egy hosszú, évszázados folyamat eredménye, melyet tanulmányozva megfigyelhető, hogy a térséget alkotó települések fejlődése azokban az időszakokban volt a leginkább biztosított, mikor saját önkormányzatisággal rendelkeztek, valamint infrastrukturális fejlesztéseket hajtottak végre. A felülről irányított, fővároscentrikus településfejlesztés jól látható módon nem kedvezett sem Budapestnek, sem az agglomerációnak. A térség fejlődésének legfontosabb indikátora (véleményem szerint) a közlekedés fejlesztése volt. Elég, ha csak a század elején történt HÉV- és vasútvonalak, vagy a 90-es években kezdődött M0-ás körgyűrű építésére gondolunk. Különösen igaz ez azokra a településekre, melyek a főváros szomszédságában terülnek el. Ezek közé a települések közé tartozik Dunaharaszti is.

### **Dunaharaszti helye a budapesti agglomerációban. Várostörténet a 19. század közepéig**

Dunaharaszti a Ráckevei-Duna bal partján, a Pesti síkságon fekszik. Területe már a bronzkorban is lakott volt, a rómaiak idején pedig kereskedelmi

út vezetett át a Dunán a térségben (a mai M0-ás helyén), melynek védelmére erődöket emeltek. A honfoglalás után fejedelmi törzs szállásterülete volt. Az oklevelek már 1229-ben megemlítik a nevet, mint Haraszty Zoim földesúr birtokát. Innenről kezdve virágzásnak indult egészen a török idősza-  
kig, amikor szinte teljesen elpusztult, pedig Mátyás időszejében még a térség legnagyobb iskolával rendelkező települése is volt.

A törökök kiűzése után német telepesek érkeztek a területére, leginkább a mai Bajorország területéről. Az újratelepítés gyorsan zajlott, ezt jól mutatja, hogy míg 1696-ban a felmérések szerint 45 család élt itt, addig 1703-ban már 82. Rövidesen pedig ismét területközponttá vált, majd a 19. század végéig átlagos ütemben fejlődött. Az ekkoriban még szinte tisztán németajkú faluban leginkább földműveléssel és mezőgazdasággal foglalkoztak.

### „Kéz a kézben Budapesttel”

A település második virágkorának kezdete egybeesik Budapest nagyvárossá válásával. Az addigi falut ugyanis a főváros egyesítésével egy időben 1872-ben emelték nagyközségi rangba. Az akkori vezetés célja ezzel nem volt más – az önálló ügyintézésre való törekvés mellett –, mint hogy a Pest környékén letelepedni szándékozók a településre csábítsa. Ezen törekvés gyümölcse azonban csak lassan érett be és majd 5 évtized kellett hozzá.

A fellendüléshez tehát nem a községgé válás adta meg a kezdő löketet, hanem három olyan fejlesztés, amelyek közül kettő az agglomeráció kialakulásához vezető úton is döntő lépésnek bizonyult. Az első ezek közül a mai Budapest-Kelebia vasútvonal megépítése volt, melyen 1882-ben indult meg a közlekedés. E stratégiai fontosságú vasútvonal mellett Haraszti kezdetben csupán egy megállóhelyet kapott, ám a vasút megnyitása után hirtelen lezajló népességnövekedésnek, valamint a megtelepült gyáraknak köszönhetően – az akkor már Dunaharasztnak (1910) hívott községben – 1916-ra vasútállomás is épült, mely már képes volt – az utasforgalom mellett – teheráru fogadására, átrakására is.

A második és talán legfontosabb lépés a község Budapesti tömegközlekedésbe való bekapcsolódása volt az előbb (1882-ben) Budapest Közvágóhíd – Erzsébetfalva – Soroksár útvonalon megépített, majd 1887-ben Dunaharaszti állomással kibővített HÉV-vonal révén. Az így 15,7 km-re bővült vonalszakasz nagymértékben megkönnyítette a telepü-

lésen lakók fővárosba történő ingázása, valamint a teheráruk szállítása mellett a pihenni vágyó budapestiek kiutazását az akkor már üdülő településként is szolgáló községbe. A vonalat 1892-ben tovább építették Ráckeveig, ezáltal még több települést bekapcsolva a személy- és teherszállításba. Az Budapesti Közlekedési Vállalat és a környező települések előrelátását bizonyítja, hogy a közlekedés fejlesztése – legalábbis a tervszinten – nem állt meg. További tervek részét képezték ugyanis egy Dunaharaszti Taksonnyal és később Tassal, valamint egy Dunaharaszti Alsónémedivel összekötő szakasz építése, azonban a tervek közül – melyek mai napig létjogosultsággal bírnának – csupán tervek maradtak. A HÉV és a vasútvonal által Budapest vérkeringésére rácsatolt település számára ez is bőven elegendő volt, hogy a fejlődés útjára lépjen, hiszen most már nemcsak egy Pesttől egynapi járásra fekvő, kicsiny mezőgazdasági falucska volt. Az infrastruktúra fejlődésének köszönhetően Dunaharaszti üdülőtelepüléssé vált, melyet egy korabeli – a Ráckevei vonal településeit bemutató, 1930-ban kiadott – füzet így ír le: „A község nagyobbik része villasor, budapesti tisztviselők kertés családi házaival. Dunaharaszti egyre keresettebb nyaralóhely, amelynek fő vonzereje az itt elhúzódó soroksári Dunaág”. „Két modern strandfürdője a BHÉV állomásának közvetlen közelében van...”<sup>95</sup> E térséget egyébként egy ideig elkülönülten a mezőgazdasági jellegű és túlnyomó részben svábok lakta Alsó-falutól, Újharasztnak nevezték. A település üdülőhellyé vált és polgárosodott. Kaszinók és különböző egyesületek alakultak. Lakosságának száma 1930-ra felülmúlta mind Ráckeveét, mind pedig Szigetszentmiklósét. Polgári- és tánciskolája révén pedig a térség iskolaközpontjává vált. Jól megfigyelhetők tehát az agglomerálódás korábban leírt folyamatai.

A népesség-növekedés fontos mozgatói – a közlekedés fejlesztése mellett – a településen történt parcellázások voltak, melyet 1900-ban maga a település fölbirtokosa, Földváry Mórné, született báró Laffert Izabella indított. A parcellázásokkal egy időben létrejött a Haraszti Nyaralótelepesek Egyesülete is, melynek feladata az utcák kiépítése, fásítása és fenntartása volt. Az Egyesület egészen 1948-ig fenn állt és nagyban hozzájárult a mai – viszonylag egységes és strukturált – településképp létrehozásához.

A fent említett intézkedéseknek köszönhetően ebben az időszakban ugrásszerűen megnőtt a község népessége. Míg lakosainak száma 1870-ben 1748 volt, addig 1920-ra ez a szám elérte az 5921-

95 Helméczy et al 2000:16.

et, 1941-re pedig a 10.018-at, tehát 71 év leforgása alatt a település lakóinak száma közel hatszorosára nőtt.

Gazdasága a turizmusnak és az ipar kitelepülésének hála, rohamosan fejlődött. Olyan ipari létesítmények létesültek, mint például a mézshomoktéglyagár, a Dunaharaszti Faipai és Fakereskedelmi Részvénytársaság, a Vetter-féle bőrgyár, vagy a Hollósy és Társa nád-, gyékény- és fűztermelő gyár üzeme, mely 18 szakmunkásnak és száznál több további munkaerőnek adott közvetlenül, továbbá több mint 200 főnek közvetve munkát. Az iparban dolgozók többsége azonban továbbra is Budapesten dolgozott. Több – a mostani agglomeráció területén lévő – településhez hasonlóan, a mezőgazdaság fontossága háttérbe szorult. Részből az akkori magyar asszimilációs politikának és nyomásgyakorlásnak hatására, részben pedig főváros közelsége miatt (a községbe települő magyar nemzetiségű lakosoknak köszönhetően) a századfordulót követő 40 évben a magukat német anyanyelvűnek vallók aránya a 83,5%-ról 8,4%-ra csökkent. Ennek ellenére községben is működött a Magyarországi Német Népművelési Egyesület, valamint a harmincas évek közepétől a Volksbund megalapításával is próbálkoztak, de a helyi svábok ellenállásába ütközve csupán 1942-ben alakulhatott meg a csupán 32 tagú szervezet.

Dunaharaszti tehát – köszönhetően a főváros-hoz való közelségének, valamint a közlekedést és az infrastruktúrát érintő fejlesztéseknek – nagyon gyors fejlődésnek indult. Ennek nyomán Dunaharaszti a korszak végére a budapesti agglomeráció déli részének vezető településévé vált.

## **Dunaharaszti az alvóváros**

A második világháború nagy pusztítást végzett a településen, mivel 1944 novemberében és decemberében több mint egy hónapig „frontváros volt”. A község 2496 lakóházából 1479 megsérült vagy elpusztult. A következő csapást a település lakosságára az 1956-os földrengés és az azt követő árvíz mérte, mely során 80 ház vált lakhatatlanná. Ám a település fejlődését ezek a katasztrófák csupán ideig-óráig vetették vissza. A fejlett iparral rendelkező üdülővárosból alvóvárossá válás leginkább a szocialista vezetés által folytatott tervszerűtlen területfejlesztéseknek volt köszönhető. Alvóváros alatt olyan települést értek, amely nagyváros – jelen esetben Budapest – vonzáskörzetében található, kevés

munkahellyel rendelkezik, az aktív népességének nagy része a közeli nagyvárosban dolgozik, a különböző fogyasztási-szolgáltatási igényeit is ott elégíti ki. Ennek köszönhetően az alvóvárosokban csupán a lakófunkció dominál, éjszakai népessége pedig a nappali többszöröse.

A háborút követően 1956-ig az egykor magánkézben lévő, virágzó iparral rendelkező településen – az országos tendenciának megfelelően – mindent államosítottak. A kis- és magánkereskedők fokozatosan eltűnnek a településről és helyüket a szövetkezeti boltok vették át. Az infrastruktúra fejlesztésére a háborút követő tíz évben nem költöttek. A községnek gyakorlatilag egy kövezet útja volt, a Fő út, amely törvényhatósági út volt, ezért nem követelt községi karbantartást. Mindent elmond erről az időszakról, hogy a közvilágítási lámpahelyek száma – 1950-1955 db. – kevesebb, mint a háborút megelőző években. Egyedül az intézmények terén látható némi fejlődés. 1951-ben megalakul az első – 20 fősre tervezett – bölcsőde, a Szántó-féle vendéglő „bérbevitelével” pedig kialakítják a mai napig üzemelő Kultúrházat. A magánorvosi rendszerről SZTK körzeti rendszerre történő átállítás keretén belül pedig a Végrehajtó Bizottság központi orvosi rendelőt alakít ki. Az 1957-től 1989-ig tartó Kádár-korszak agglomerációs politikája mély álomba jutatta a települést. Lakosságának száma 1960 és 1980 között 12.474-ről 17.272-re nőtt. A betelepülők és az őslakosok nagy része a fővárosba járt dolgozni és mivel szabadidejük nagy részét szintén a pesti szórakozóhelyeken töltötték, így Dunaharaszti leginkább csak pihenni tértek vissza. Egy a hatvanas években készült tervtanulmányban Budapest regionális bizottsága Dunaharaszti már azon hat alvóváros közé sorolja, melyeket későbbi funkcióik szerint, pusztán e célból szeretnének betelepíteni fővárosba járó munkásokkal. Ezért a településen egy 20 000 fő befogadására alkalmas lakótelep létrehozását javasolták, sőt ennek helyét zárolták is. Bár a tervből végül nem lett semmi, az agglomerációs politikának, valamint Budapest közelségének köszönhetően a hetvenes évekre Dunaharaszti a három legtöbb Pestre bejáró dolgozót adó település egyikévé válik. Jól jellemzi ezt az a számadat is, mely szerint 1980-ban, a Dunaharasztiin élő, összesen 8606 aktív keresőből 5067 személy dolgozott a fővárosban, és csupán 2440 a településen. A község állami besorolása is megváltozott, hivatalosan mezőgazdasági településből olyan agglomerációs településsé vált, ahol mindent az alvóvárosi feladat teljesítésének vetnek alá. Ennek köszönhetően a te-

lepülés vezetése a – zömében fiatal – betelepülők számára nagyszámú olcsó építési telkeket biztosított. Dunaharaszti terebélyesedni kezdett. 1960 és 1979 között összesen 2441 új lakóház épült, közel annyi, mint amennyivel a település 1940-ben összesen rendelkezett. 1976-ban az agglomerációs övezetek alcsoportokra bontásával Dunaharaszti – nagyságrendje, valamint közlekedési csomópont jellege miatt – a Budapesti Agglomeráció VIII-as számú település csoportjának alközpontjává vált. Igaz, ez a gyakorlatban nem járt különösebb előnyökkel.

A helyben dolgozó lakosság nagy része a helyi termelőszövetkezetben talált munkát. Az ipart ebben a korszakban elsősorban a Budapestről induló főút mentén, a település északi és déli részén letelepülő cégek képviselték. Ilyen volt többek között a MAHART Hajójavító Üzemigazgatóság Dunaharaszti üzeme, ahol 200-240 fő dolgozott, az AUTÓKER vállalat raktárbázisa 153 fős létszámmal, a DMRV Dunaharaszti Üzemfőmérnöksége 200-220 fővel, a TEXGRAF ipari szövetkezet gyár-szerű üzemegysége 180 alkalmazottal, valamint a dunaharaszti központtal rendelkező Dunaharaszti Sütőipari Vállalat, amely fénykorában közel 1000 dolgozót foglalkoztatott.

A településen szolgáltatási és vendéglátó szektor szinte nem, vagy alig volt jelen ebben az időben. A magánkisiparosok száma a rendszerváltásig nem tudta elérni azt a számot, mint a háború előtt. Ez összesen 300 főt jelentett. A boltok kínálatát az egész Kádár-korszakban szegényesség jellemezte. A vendéglátóipar pedig az egész időszakot figyelembe véve kimerült 14-15 db vendéglőben, kocsmában és italboltban. A lakossági szolgáltatás terén az Elektromos Művek kirendeltségén, a Dunaharaszti és Vidéke Takarékszövetkezeten és az 1967-ben nyílt OTP fiókon kívül nem nagyon találunk számottevő szereplőket.

Infrastruktúra terén szintén megfigyelhető volt – az agglomeráció többi alvóvárosában is észrevehető trend –, hogy a gyors terjeszkedést és a hatalmas városnövekedést az infrastruktúra bővülése csak részlegesen tudta követni. Ráadásul, mivel az ehhez szükséges anyagi eszközök felett a járás, illetve a megye rendelkezett, ezért Dunaharaszti ezen a téren is a járási központ Ráckeve és a körzetközponti rangot kapó Szigetszentmiklós mögé szorult. Ennek köszönhetően a rendszerváltás idején meglévő, 123 utcának csupán 6-8%-a volt ellátva szilárd útburkolattal. A település csatornázottságával hasonló volt a helyzet, bár az ivóvíz ellátottság viszonylag jónak mondható

volt, hiszen 1990-re 3262 lakás volt ellátva vezetékes vízzel.

1990-ig bezárólag elmondható, hogy Dunaharasztiin az egy bölcsőde, négy óvoda, három általános iskola mellett egy középfokú oktatási intézmény is létesült. A gimnáziumi oktatás 1962-ben kezdődött. A mai helyére a gimnázium 1969. december 8-án költözött és 1973-ban vette fel Dunaharaszti szülöttének, Baktay Ervin India-kutatónak nevét. Az 1975/76-os tanévtől vízügyi szakközépiskolai osztály indult, az iskola neve ekkor lett Baktay Ervin Gimnázium és Vízügyi Szakközépiskola. A szakmunkások szakközépiskolája levelező tagozat 1973-ban indult. Az 1977/78-as tanévtől a szakképzés tanműhely-épülettel bővült ki.

Közlekedés szempontjából legmeghatározóbb továbbra is a HÉV volt, megelőzve a vonattal történő közlekedést, hiszen előbbieik jóval sűrűbben indultak. A tömegközlekedés leginkább a fővárosba irányult. Helyi autóbuszjáratból csupán két vonal létezett. A település fejlődését kedvezően befolyásoló, jelentős, a térségben közlekedést megkönnyítő beruházások nem történtek ebben az időszakban.

Kulturális élet legfőbb színterévé a József Attila Művelődési Ház vált. A kultúrotthon 1950-ben kezdte meg működését az 1936-ban épült Szántó-féle vendéglőben. Az épületet kezdetben bérelte a községi tanács és a tulaj ott lakhatott, később azonban el is kellett költöznie, hogy az új gondok odaköltözhessen. Az ötvenes években leginkább táncprogramokat, időnként színházi- és filmbemutatókat, politikai gyűléseket tartottak. A hatvanas években – a különböző szakkörök mellett – már nyelvtanfolyamokat és ismeretterjesztő előadásokat is tartottak, valamint itt volt a Szervezett Dolgozók Klubjának székhelye is. Az évtized végén végrehajtott felújításoknak köszönhetően pedig a 70-es években olyan együttesek játszottak a 400 fő befogadására alkalmas nagyteremben, mint a Neoton, vagy a Piramis. A művelődési ház mellett a könyvtár és a Béke Filmszínház nyújtott kikapcsolódási lehetőséget a kultúra kedvelőinek. A Községi könyvtár is ebben az épületben kezdte meg a működését 1954-ben 500 kötettel és 40 olvasóval. Ezek a számok 1977-re elérték a 28 ezret valamint a 2400-at. A 369 fő befogadására alkalmas – napjainkban már nem működő – moziban pedig fénykorában 92 300 fő is megfordult évente.

Bár a dunaharaszti svábokat – köszönhetően a község akkori vezetőinek, akik még az okirat-hamisításoktól sem riadtak vissza, hogy megmentseék őket – nem érintette igazán a világháború utáni



kitelepítési hullám, zaklatásokban és birtokelkobzásokban nekik is bőven volt részük. Ez utóbbiak vezettek ahhoz, hogy megkezdődött a német ajkú lakosság asszimilálódása. Becslések szerint a világháború és a rendszerváltás között 2.500–4000 sváb nemzetiségű lakosa volt a községnek, ennek ellenére saját nemzetiségi képvisellettal nem rendelkeztek, az országos nemzetiségi szövetséggel sem volt semmilyen kapcsolatuk, és az ötvenes évek végétől évente megrendezett nemzetiségi napokat leszámítva hagyományaik sem ápolták egészen a nyolcvanas évek végéig, amikor is az egyre kiterjedtebb és szabadabb németországi és ausztriai kapcsolatrendszereknek köszönhetően egyre többen fordultak vissza a sváb kultúra és hagyomány felé. Az alvóvárosi sajátosságokból fakadó hátrányok a 80-as évekre váltak igazán láthatóvá. Az, hogy a település nem volt több egy Budapest környéki, saját, komolyabb iparral vagy fejlődési perspektívával nem rendelkező községnél, megváltoztatta az addig pozitív mérlegű migrációs tendenciát is. Különösen akkor, amikor a fővárosba bevándorlás ismét szabadabbá vált. Jól követhető ez a lakónépesség számának alakulásában. Amíg 1980-ban 17.272 lakosa volt a községnek, addig 1990-re ez a szám 15.247-re zuhant, megszakítva ezzel egy évszázados növekedési periódust, a település pedig, a Kádár-korszak végére végképp elveszítette vezető szerepét a térségben mesterségesen ipari várossá emelt Szigetszentmiklóssal szemben.

### **Dunaharaszti a rendszerváltás után**

Dunaharaszti fejlődése szempontjából az 1990-es év fordulópontot jelentett. Amellett, hogy a település lakói újra átvehették az irányítást a község felett, befejeződött a Budapest körüli M0-ás körgyűrű M1-es M7-es M5-ös autópályákat, valamint a 6-os, 7-es, 5-ös és 51-es főutakat összekötő déli szektorának megépítése, mely nem csupán a Pest-közei települések közti átjárást könnyítette meg, hanem a határok nyitottá válásának következtében megnövekedett kamionforgalom is kiterelődött a fővárosból. Ennek révén Dunaharaszti közlekedés földrajzi helyzete alapvetően megváltozott, a község, mely addig csak helyi közlekedési központ volt, az ország egyik közúti közlekedési csomópontjává vált. Azáltal, hogy a település közvetlen közelében több fontos főútvonal található, a korábban már említett „Nyugati kapu” után az M0-ás Dunaharaszti csomópontja vált a második legforgalmasabbá. Ez azonban még egymagában nem jelentett volna ha-

almas fellendülést. Legalább ilyen fontos volt, hogy a lakosság tiltakozásának eleget téve a gyorsforgalmi út forgalmát nem az akkor már meglévő, a településen áthaladó 510-es útra terelték, hanem az 51-es számú főutat „átalakítva” egy külön utat építettek, mely megkerülte községet. Ez a fejlesztés, valamint a város határában földekkel rendelkező termelőszövetkezet felbomlása, területeinek kárpótlási céllal történő felosztása tette lehetővé a későbbiekben a település határában lévő 100 hektáros iparterület létrehozását. Az első nagy multinacionális cég, amely itt megtelepedett a Schwarzmüller Járműgyártó és Kereskedelmi Kft. volt még 1990-ben. A cég később olyan követőkre talált, mint a Coca-Cola, a MAN Kft, vagy a Gebrüder Weiss logisztikai cég. A rendszerváltást követően a községbe települő cégek által befizetett adóból származó bevételek közel megharmincszorosodtak. Az újonnan létrejött iparterületen dolgozók száma 1994-ben 309 fő volt, addig öt év múlva ez a szám elérte a 2054 főt. Az infrastruktúra-fejlesztések is újraindultak. A településen szinte mindenhol elkészült a közvilágítás, megépült a község szennyvíztisztító telepe, elkezdődött a csatornázás és felgyorsult a gázellátást biztosító hálózat kiépítése. A szilárd burkolatú utak hossza 9 év alatt megduplázódott, míg a hírközlő hálózatra bekapcsoltak száma megtízszereződött.

A fent említett pozitív hatások következtében Dunaharaszti lakosainak száma lassan újra növekedni kezdett. Ez elsősorban a betelepülőknél volt köszönhető, hiszen a természetes szaporulat ebben az időszakban már negatív volt. A népesség száma így érte el az 1990-ben mért 15.247 főről 1998-ra a 16.277 főt. Az új iparterületeknek és az egyre bővülő szolgáltató szektornak köszönhetően csökkent az ingázók száma, valamint egyre több Dunaharasztiin foglalkoztatott személy jött más településekről.

A lakosság, valamint a településen létrejövő munkahelyek számának növekedése következtében szükségessé vált a település egészségügyi és szociális intézményeinek bővítése. Az addigi egyetlen gyógyszerár mellé további kettő létesült, valamint újabb, modernebb épületbe költözött a gyermekorvosi rendelő, és a községi orvosi rendelőt is kibővítették. Szociális téren is történtek fejlesztések. Az Öregek Napközi Otthona – 1990-től Területi Gondozási Központ – által biztosított egész napos ellátást 1999-ben már 34 fő látogatta rendszeresen és 145 fő részesült napi étkeztetésben házhozzállítás keretében. Az önkormányzati intézet mellett megjelentek a magánalapításúak is.

A rendszerváltás után a település kulturális élete is fellendülésnek indult. Amellett, hogy a József Attila Művelődési Ház programjaiból eltűntek a pártprogramok, egyre több civil szervezet vette bérbe az épület egyes helyiségeit gyűlések és előadások céljából, majd 1998-ban a könyvtár is elköltözött. Saját, kétszintes épületet kapott a város központjában, könyvtárája pedig annyira megnövekedett, hogy az ország második legnagyobb könyvtárányú községi könyvtára lett. Közvetlen a rendszerváltás után új kulturális épület is csatlakozott a fent említettekhez. A Helytörténeti Emléktárban gyűjtötték össze és állították ki a település történelméhez köthető tárgyakat, iratokat. A civil szféra is megjelent a községben. A 48 különböző civil szervezet között voltak sportegyesületek, alapítványok, nemzetiségi és kulturális alapítványok.

A haraszti svábok életében szintén fordulópontnak bizonyult a rendszerváltás. Megalakult a Német Ifjúsági Hagyományörző Egyesület, melynek berkein belül három tánc csoport is működik és tagjainak száma 1999-re elérte a 130 főt, újjászervezték a Nemzetiségi Asszonykórust, valamint a 17 tagú Dunaharaszti Német Nemzetiségi Baráti Kör Kórust. Ezekon felül újraélesztették a tradicionálisan sváb szokásokat, valamint a német nemzetiségi napokat – Haraszti Sváb Napok név alatt – többnapos rendezvénysorozattá bővítették. Fontos mérföldkő volt továbbá, hogy a helyi svábok 1994-ben megválaszthatták kisebbségi önkormányzatukat is. A község ebben az időszakban tehát kezdett ismét magára találni. Ez a fejlődés nagy részben egy, a térség életére is pozitívan ható infrastrukturális fejlesztésnek volt köszönhető, bebizonyítva ezzel a települések egymás közötti összekötésének, a tranzithálózatokba bekapcsolódásnak, valamint a Budapestről sugarasan kiinduló autópályák és autóutak egymással történő összekötésének fontosságát. A kulturális élet felpettségzése, a szociális és egészségügyi hálózat fejlesztése pedig szintén hozzájárult ahhoz, hogy a település vonzóvá váljon az főváros közelébe letelepülni vágyóknak.

### **Dunaharaszti az ezredforduló után és napjainkban**

Dunaharaszti 2000-ben nyerte el a városi rangot. Lakosainak száma a 2000-es években tovább növekedett. 2013-es adatok szerint a város lakosságának a száma 20.396, a lakásoké pedig 7955 volt. Ezzel Dunaharaszti az agglomeráció 11. leg-

népesebb települése, és a lakások számában is csupán 9 település előzi meg a rangsorban. Ugyanakkor, ha település területének nagyságát nézzük, kiderül, hogy ebben a viszonylatban csupán a 24. legnagyobb. Ezek az adatok bizonyítják egyrészt, hogy a település az utóbbi két évtizedben mennyire vonzóvá vált, valamint azt is, hogy a folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően a városba költöző családokat meg is képes tartani. Ugyanakkor a számok felhívják a figyelmet arra is, hogy a település egyre inkább közelít befogadóképessége felső határához, hiszen az 1870 óta eltelt időszakban a településen élő lakosság száma több mint tízszeresére nőtt. A népességnövekedés köszönhető – többek között – annak, hogy leginkább Budapestről, de a távolabbi településekről is sok, főként kisgyermekes család (kb. évi 3-400 fő) választotta lakhelyéül a települést fővárosához való közelsége, a fejlett infrastruktúra és a nyugodt, kisvárosias hangulata miatt. A 2011-es népszámlálás adatai szerint a város lakosságának 82,6%-a tartotta magát magyar, 5,5%-a német, 1,2%-a cigány, 0,2%-a bolgár nemzetiséghez tartozónak. Mind a három említett kisebbség rendelkezik kisebbségi önkormányzattal a településen.

A város területe jelenleg 2917 hektár. A történelmi városmag a jelenlegi Óváros a Duna vonalában kialakult Fő út mentén terül el. A népesség növekedésével kelet felé két másik – főként lakóövezetként funkcionáló – terület kapcsolódik hozzá: a Ligetváros és a Kertváros. Pest felé a jelenlegi 510-es főút mentén kapcsolódik az Óvároshoz az Újhegyi-dűlő, mely már üdülőterület funkcióval lett kikapcsolva. Ez a terület jelenleg a város központi részétől elzárt, elkülönülő rész, hiszen a M0-s körgyűrű elvágja a városzövegtől. A város rekreációs zónáinak legjelentősebb területe a Szigetek városrész, mely a Fő útról a szigeti lejárón keresztül érhető el a városközpont felől, és a Duna–Tisza Csatorna és a Ráckevei (Soroksári) Duna holtágai szeparálják. A legfiatalabb, de területét tekintve a legnagyobb – csak részben belterületbe eső – üdülőterület a Tavak városrész. A régió és Dunaharaszti kereskedelmi, ipari és logisztikai ágazatának fellendülésével kapcsolódtak keletről és délről a városrészhez az Iparterületek, melyek főként volt mezőgazdasági területekből lettek kikapcsolva. A városrészként nem besorolt területek külterületek, és főként mezőgazdasági területek, erdők, szántók és közlekedési útvonalak tartoznak ide.

1. ábra Dunaharaszti városrészei



Forrás: Dunaharaszti Integrált Városfejlesztési Stratégiája 2009.

Dunaharaszti ezen felül egy több mint félezer négyzetkilométeres – a Kis-Duna és az 50-es főközlekedési út közti – kistérség központja. Ebbe a kistérségbe tartozik többek között Taksony, Alsónémedi és Dunavarsány. Gazdaságára továbbra is az ipar térhódítása jellemző. Ez a tény, valamint az, hogy a városvezetés az utóbbi években célul tűzte ki a turizmus fellendítését, a mezőgazdaság jelentős visszaeséséhez vezetett. A budapesti agglomeráció déli térségébe az elmúlt két évtizedben egyre több – főleg külföldi tőkéből épülő – gyűjtő-elosztó raktárbázis, logisztikai és kereskedelmi központ alakult ki. Ez alól Dunaharaszti sem kivétel. A város iparterületein – a gyártó üzemek mellett – számos logisztikai cég raktárbázisa található, és idetelepültek az olyan bolthálózatok is, mint a TESCO vagy az ALDI. A településen regisztrált vállalkozások száma megközelíti a 2500-at és az idetelepült cégek közül számos multinacionális cég neveit is megtalálhatjuk.

A városban a munkavállalási lehetőségek száma oly mértékben megnőtt, hogy egyszerre tudja a helyi lakosság és a környező települések igényét ellátni. A bejáró ingázásra vonatkozó felmérés szerint a legtöbben Budapestről érkeznek, de olyan – távoli – településekről is érkeznek a városba dolgozni, mint Gyál vagy Dabas. Az infrastruktúra kiépítettsége a

térségi átlagnál jóval magasabb. A villany-, víz-, gáz- és telefonhálózat teljesen kiépült. A csatornázottság 2006-os adatok szerint 80 százalékos, ami közel 5600 ingatlan bekötését jelenti 97 km hosszan, a szilárd burkolatú belterületi utcák aránya pedig jelenleg 95%-os. Térségi szerepe szempontjából döntő fontossággal bír, hogy naponta közel 200 vonat-, autóbusz- és HÉV-járatpár köti össze a fővárossal és vonzáskörzete többi településével. Valamint a városban helyi buszjárat is üzemel több vonalon. A fővárossal való összeköttetést elősegítendő, 2009-ben nagy befogadású P+R parkoló készült a Dunaharaszti felső HÉV-megálló szomszédságában. A város piaca, mely egyike a legnagyobbaknak a megyében, minden héten kétszer (szerdán és szombaton) megtelik a környékről érkező árusokkal és vásárlókkal. Öt bankja térségi szerepkörrel is működik. Élelmiszer-nagyáruházai és egyéb szaküzletei 10-15 kilométeres körzetben bírnak térségi vonzeróval. Ezek közül meg kell említeni az ipari területen az elmúlt évtized végén épült Tesco hipermarketet, valamint az Aldi és Lidl szupermarketeket. A multik letelepülése azonban szerencsére nem viselte meg a kisebb üzleteket. A mai napig nyílnak a város különböző részein a kisebb üzlethelyiségek, de leginkább a Fő út mentén, a legkülönbözőbb szolgáltatásokat nyújtva a helybeliek számára. A településen egy

bölcsőde, négy óvoda, három általános iskola és egy gimnázium működik. Az óvodás gyermekek száma 830, az általános iskolásoké pedig 1400 körül mozog. A 2008–09-es tanévtől nem indult vízügyi képzés, 2011 júniusával pedig visszaállt a tisztán gimnáziumi profil. A gimnáziumban tanulók létszáma 2009-es adatok szerint 422 fő volt. Dunaharaszti továbbá Alapfokú Művészetoktatási Intézmény (zeneiskola) is működik 233 diákkal. Itt meg kell jegyezni, hogy bár az iskolákat és óvodákat folyamatosan bővítik, főként az óvodai és bölcsődei férőhelyek száma hagy még azonban rengeteg kívánni valót maga után. Dunaharaszti egyik legnagyobb problémája jelen pillanatban az egészségügyi ellátás igen gyenge intézményi színvonala. A városban egy gyermekorvosi és kettő felnőttorvosi rendelő van, ahol a tb. által finanszírozott kezeléseket végzik. Három gyermek-, valamint 10 háziorvos praktizál, ehhez jön még hozzá a védőnői szolgálat. A rendelők állapota és kapacitása elég szomorú képet mutat. Már a Dunaharasztinál jóval kisebb Dunavarsányban is nagyobb egészségház üzemel, jóval fejlettebb laborral. Az orvosi ügyeletnek a rendelkezésre álló egy darab gépjárművével pedig nemcsak Dunaharaszti, hanem Taksony területét is le kell fednie. A városban működik továbbá négy gyógyszertár, valamint számos magánrendelő.

A városban több mint harminc különböző célú egyesület és alapítvány működik. A sportegyesületek és szakosztályok száma pedig húszon felül van. Ezek közül a legnagyobb taglétszámmal a DMTK futballcsapata működik, amely jelenleg az NB 3-ban szerepel. A településen rengeteg vallási felekezet megtalálható. Jól mutatja ezt az a tény, hogy a városban 9 templom, illetve imaterem van. A legnagyobb létszámmal a 2011-es népszámlás adatai szerint a római katolikusok rendelkeznek (31,7%). Ez főként a hívő lakosok hagyományosan sváb felmenőinek vallási hovatartozásával magyarázható. Kulturális élete is egyre sokszínűbb. A helyi szervezetek közül a Polgári Kör, a József Attila Művelődési Ház, a Zeneiskola, a kisebbségi önkormányzatok és az egyházak hagyományosan kulturális és nemzeti napokat rendeznek. Rendszeresen a művészeti kiállítások, zenei rendezvények, szellemi fórumok, irodalmi összejövetelek, melyeknek a művelődési házon és Szent István templomon kívül leginkább a gimnázium épülete, a nemrégiben felújított Laffertkúria ad otthont. A helyi svábok identitásának további erősödése is megfigyelhető. Köszönhető ez a város vezetésében is részt vevő helyi vállalkozók egy szűk körének, akik 2007-ben létrehozták a Német

Nemzetiségi Tájháza, ahol minden évben számos, a svábság hagyományait ápoló kulturális eseményt rendeznek. Ezen felül a sváb ének- és tánc csoportok egyre több nemzetközi meghívásnak tesznek eleget, valamint egyre több külföldi csoport érkezik bemutatónkat tartani a településen. 2013-ban pedig húsz éves jubileumát ünnepelte a németországi Altdorffal kötött testvérvárosi kapcsolat is. A fentieket összegezve elmondható tehát, hogy Dunaharaszti ismételtén jó úton halad afelé, hogy újra elnyerje a második világháború előtti fényét és egy nagyméretű alvóvárosból az agglomeráció meghatározó településévé nője ki magát. Jól mutatják ezt a bevándorlási adatok is, melyek szerint a Budapestről kivándorlók nagy előszeretettel választják lakóhelyüknek a várost, hiszen friss kimutatások szerint a Budapestről 2001 és 2011 között elvándorló 264.967 fő közül 6492 fő választotta Dunaharaszti, és ezzel az agglomerációban a 10. legkedveltebb települése lett a fővárosból kiköltözőknek. A város pedig a fejlett infrastruktúrájának, a rendezett környezetnek, a nyugodt kisvárosi jellegnek, pezsgő kulturális életének, valamint Budapest közelségének köszönhetően sikeresen meg is tudja tartani újdonsült lakóit.

## **Összegzés**

Magyarországon a szuburbanizáció folyamata leginkább a budapesti agglomeráció esetében vált látványossá és térformálónak. Tanulmányom első felében ennek a folyamatnak a történetiségét vizsgáltam, megemlítve azokat a főbb momentumokat, amelyek mind a mai napig nagy hatással vannak az agglomeráció településeire, köztük Dunaharaszti is. Az 1872-es egyesítést követően egyre jelentősebbé váló főváros mindig újabb és újabb kihívásokat támasztott az öt körülvevő településekkel, illetve településhálózattal szemben. Jól megfigyelhető, hogy kezdetben az ipar és a polgárosodás hatására Budapest határain kívülre szorult az élelmiszertermelés. Ebben az időszakban a legtöbb agglomerációs település arra rendezkedett be, hogy a fővárost élelemmel lássa el. Következő lépcsőfokként jelent meg a turizmus. A munkában megfáradt nagyvárosi emberek egyre inkább választották a környező településeket szabadidejük eltöltésére. Ez a folyamat főként azokat a településeket érintette kedvezően, ahol a természeti adottságok (vízfelületek vagy dombságok) megvoltak. Az agglomerációs folyamatokat felgyorsították az olyan mobilitást elősegítő és a települések közötti összeköttetést biztosító

beruházások, mint a vasútépítés és a főváros közeli települések bekapcsolása a budapesti közlekedési hálózatba (HÉV).

Az agglomeráció eliparosodását Nagy-Budapest létrejötte akadályozta meg. A szocialista rendszer egy főváros-centrikus országot képzelt el, mind politikai, mind gazdasági téren. E törekvésnek leginkább a budapesti agglomerációban található települések látták kárát. A főváros nem tudta felszívni a hatalmas ipara által a térségbe vonzott munkaerőt, ezért a környező falvakat, községeket és városokat nevezték ki egyfajta „munkásszállónak”, ahova az ember csupán aludni tér vissza, idejét és pénzét pedig a fővárosban költi el. Így az akkori döntéshozók – egy-két szerencsésebb települést leszámítva – nagyobb fejlesztéseknek sem látták értelmét a térségben. Változást ezen a téren a rendszerváltás hozott, amikor is a települések visszakapták a jogot, hogy a fejlesztésekre felhasználható javak felett ismét saját maguk rendelkezzenek. A Budapestet elkerülő tranzitútvonal megépítése szintén kedvezően hatott a főváros közvetlen közelében lévő településekre, azok bekapcsolása a nemzetközi úthálózatba megteremtette a lehetőségét az iparterületek létrehozásának. Azonban azáltal, hogy egyre több ember és ipari termelő egység költözött ki az agglomerációba, újabb gondok jelentek meg – többek között a zöldterületek fogyása, melyeket az utóbbi években törvényi rendelkezésekkel próbálnak szabályozni. Az agglomerációnak ez a tény, valamint a közlekedés további fejlesztése, a települések vertikális összekapcsolása jelenti a közeljövő nagy kihívásait.

A tanulmány második felében a fentebb említett, az agglomerációban végbemenő folyamatok Dunaharasztra kifejtett hatását próbáltam bemutatni. Szemléltetni szerettem volna, hogy a főváros közelsége mikor és milyen hatással volt a településre. Megfigyelhető ugyanis, hogy a város életére nem mindig volt pozitív hatással a főváros közelsége. A 19. század vége felé, amikor Budapest egyesítést követően megindultak az agglomerációt is érintő vasúti fejlesztések, Dunaharaszti is fejlődésnek indult. Az akkor még saját önkormányzatisággal rendelkező mezőgazdasági faluban üdülőtelepek jöttek létre és a főváros közelségének köszönhető népesség-növekedés hatására megindultak a parcellázások és az infrastrukturális fejlesztések is. A fejlesztések hatására tehát település lakosságának száma a századfordulóhoz képest megnégyszereződött, és az egykori mezőgazdasági kistelepülésből iparral rendelkező nagyközségé vált. A világháború után a felülről irányított településvezetés alvóvárossá alakította az addig

dinamikusan fejlődő Dunaharaszti. A Budapesten dolgozó munkások szálláshelyének szánt településen az infrastruktúra és a helyi ipar fejlesztése nem követte betelepítések ütemét, ennek eredményeképpen a 1980-as évekre a település népességnövelő ereje meggyengült. Így történhetett meg az, hogy 1949 és 1990 között a település lakosságának száma csupán másfélszer lett nagyobb úgy, hogy 1980 és 1990 között egy közel 12 százalékos csökkenés is megfigyelhető volt. Ennek a folyamatnak vetett véget a rendszerváltás – melynek hatására a település újból saját kezébe vehette sorsának irányítását –, valamint az M0-ás körgyűrű megépítése. A fővárosban növekvő telek- és ingatlanárak önmagukban nem jelenthették azt, hogy a Budapestről kiköltözők Dunaharaszti választják későbbi lakhelyüknek. Legalább olyan fontos tényező a lakhelyválasztásnál a települést jellemző fejlett ipar és infrastruktúra, melynek létrejöttére nagy hatással volt az önkormányzatiság és a fent említett gyorsforgalmi út megépítése. A 2000-ben városi rangot kapó település a rendszerváltást követően tehát ismét fejlődésnek indult mind gazdasági, mind pedig kulturális téren. 23 év alatt lakóinak száma közel annyi fővel nőtt, mint 1949 és 1990 közötti 41 év alatt összesen, és bár az agglomerációhoz hasonlóan Dunaharaszti is kezdi lassan kinőni magát, a település városfejlesztési stratégiája továbbra is egy vonzó településkép kialakítását tűzte ki célul. Ebben a főszerepet a szabadidő helyben történő tartalmas eltöltése és a már meglévő infrastruktúra további fejlesztése mellett a környező településekkel kialakítandó szorosabb együttműködés kapta. Megállapítható továbbá az a tény, hogy Budapest közelsége nem minden esetben fejt ki pozitív hatást a környező településekre. A főváros és az agglomeráció fejlődése nagyban függ a Budapest határain átvívelő, de demokratikus elveken működő együttműködéstől, valamint az agglomerációban található települések közötti kapcsolatot biztosító közlekedés fejlesztésétől. Az agglomeráció kialakulásának kezdeti időszakig visszatekintve megállapítható továbbá az, hogy Dunaharaszti is csupán azokban az időszakokban tudott fejlődést felmutatni, mikor ezek a feltételek adóttak voltak.

### **Absztrakt**

A budapesti agglomeráció nem csupán Magyarország, hanem Közép-Európa egyik gazdasági és kulturális téren is meghatározó régiója. A fővároson kívül további 80 települést is magában foglaló

településhálózat kialakulásához azonban hosszú út vezetett, mely nem mindenesetben volt konfliktusmentes. Kezdetben a települések kölcsönösen kihasználták egymás kedvező adottságait és az újonnan születő metropolisz köré egy természetes úton létrejövő agglomeráció kezdett körvonalazódni. Ezt a folyamatot a szocializmus felülről irányított településfejlesztése akasztotta meg egészen a rendszerváltásig, amikor a fővárost és környékét érintő közlekedés-fejlesztéseknek és az önkormányzatok újraalakulásának köszönhetően ismét magukra találtak az agglomeráció települései. Tanulmányom célja bemutatni, hogy a fent említett folyamatok miként hatottak Dunaharasztra, hogyan alakították át szerkezetét, továbbá igazolni szeretném azon feltevésemet, hogy a főváros közelsége nem minden esetben (illetve időszakban) volt pozitív hatással az agglomeráció egyes településeire, ehhez további feltevételek teljesülése is szükségesnek bizonyult.

### Abstract

The agglomeration of Budapest is an important economic and cultural region not only for Hungary, but also for Central Europe. Besides the capital include another 80 villages metro area, whose foundation was a long and not always conflict-free way. At the beginning of the individual towns have mutually exploited their good circumstances, and so nice and slow a natural agglomeration has formed around the newly formed city. This naturalistic development was slowed down in the course of socialist development steered the country until the fall of the communist regime, from which, thanks to the development of communities and the infrastructure of the capital, agglomeration is re-awakened. The aim of my work is to show how the above-mentioned processes on the site took Dunaharaszti influence and structural changes took place. I would also like to show that the close location of the villages to the capital were not positive for the individual towns of the agglomeration anytime. Other requirements had to be met for it.

### Felhasznált irodalom

- Andorka Rudolf 2006 *Bevezetés a szociológiába*. Budapest, Osiris Kiadó.
- Babbie, Earl 2008 *A társadalomtudományi kutatás gyakorlata*. Budapest, Balassi Kiadó.
- Beluszky Pál 2007 *Közép-Magyarország*. Pécs–Budapest, Dialóg Campus Kiadó.
- Helméczy Mátyás et al 2000 *Dunaharaszti története I.*, Dunaharaszti, Dunaharaszti Helytörténeti emléktár, 260 p.
- Helméczy Mátyás et al 2000 *Dunaharaszti története II.*, Dunaharaszti, Dunaharaszti Helytörténeti emléktár, 286 p.
- Helméczy Mátyás et al 2001 *Dunaharaszti története III.*, Dunaharaszti, Dunaharaszti Helytörténeti emléktár, 400 p.
- Farkas Péter 2006 *Egymásba kapaszkodva*. Budapest, L'Harmattan Kiadó.
- Giddens, Anthony 2008 *Szociológia*. Budapest, Osiris Kiadó.
- Általános információk a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről <http://www.terport.hu/kiemelt-tersegek/budapesti-agglomeracio/a-budapesti-agglomeracio-teruletrendezesi-terve> Letöltés ideje: 2013. szeptember 22.
- A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény 2011. évi módosítása <http://www.terport.hu/kiemelt-tersegek/budapesti-agglomeracio/a-budapesti-agglomeracio-teruletrendezesi-terverol-szolo-200> Letöltés ideje: 2013. szeptember 02.
- Pergler Éva 2006 *A Budapesti Agglomeráció*. Kézirat, Budapest. [http://store1.digitalcity.eu.com/store/clients/release/AAAABJFV/doc/bp\\_agglo\\_2007.12.18-11.27.33.pdf](http://store1.digitalcity.eu.com/store/clients/release/AAAABJFV/doc/bp_agglo_2007.12.18-11.27.33.pdf) Letöltés ideje: 2013. november 02.
- Tóth Géza – Schuchmann Péter 2010 *A Budapesti agglomeráció területi kiterjedésének vizsgálata 2010* [http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/terstat/2010/05/toth\\_schuchmann.pdf](http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/terstat/2010/05/toth_schuchmann.pdf) Letöltés ideje: 2013. szeptember 02.
- Dunaharaszti város honlapja*. [www.dunaharaszti.hu](http://www.dunaharaszti.hu) Letöltés ideje: 2013. szeptember 02.
- Dunaharaszti Integrált Városfejlesztési Stratégiája 2009*. <http://www.dunaharaszti.hu/dokumentumok/dhivs200905.pdf> Letöltés ideje: 2013. szeptember 22.

Kézikönyv a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló törvény alkalmazásához (2011) <http://www.terport.hu/kiemelt-tersegek/budapesti-agglomeracio/kezikonyv-a-budapesti-agglomeracio-teruletrendezesi-terverol> Letöltés ideje: 2013. szeptember 22.

*KSH: Magyarország közigazgatási helynévkönyve 2013.* január 1. [http://www.ksh.hu/docs/hun/hnk/hnk\\_2013.pdf](http://www.ksh.hu/docs/hun/hnk/hnk_2013.pdf) Letöltés ideje: 2013. szeptember 02.

Közlemények a budapesti agglomerációról 16. A településszerkezet és a népesség változása 2001 és 2011 között – a népszámlálási adatok tükrében. <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/bptelepuleszerk.pdf> Letöltés ideje: 2013. szeptember 02.

*KSH Helynévtár, Dunaharaszti* [http://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p\\_lang=HU&p\\_id=09584](http://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=09584) Letöltés ideje: 2013. szeptember 02.

Laki Ildikó 2013 *Társadalmi fenntarthatóság Budapesten.* [http://www.polgariszemle.hu/app/interface.php?view=v\\_article&ID=455](http://www.polgariszemle.hu/app/interface.php?view=v_article&ID=455) Letöltés ideje: 2013. október 02.

Tubákos Zsuzsanna 2010 *Dunaharaszti város közoktatási esélyegyenlőségi programja.* <http://www.dunaharaszti.hu/galeria/file/honlapra.pdf> Letöltés ideje: 2013. szeptember 02.

