

SZAKDOLGOZAT

Szeltner Dorina

2024



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

Szent István Campus

Vidékfejlesztés és Fenntartható Gazdaság Intézet

Vidékfejlesztési Agrármérnök alapképzési szak

**Agglomerációs hatások a szigetszentmiklósi és a ráckevei
járásban**

Belső konzulens Gubacsi Franciska
Egyetemi tanársegéd

Belső konzulens
intézete/tanszéke: **Vidékfejlesztés**
Fenntartható Gazdaság
Intézet/ Vidék- és
Területfejlesztési Tanszék

Készítette: **Szeltner Dorina**

Gödöllő

2024

Tartalom

1. Bevezető.....	3
2. Szakirodalmi áttekintés	4
2.1. Városfejlődés – urbanizáció	4
2.2. Város és falu	7
2.3. Magyarország közigazgatási egységei - A járások létrejötte.....	9
2.4. A budapesti agglomeráció kialakulása	12
2.5. Szigetszentmiklós és környékének szerepe az agglomerációban	14
2.6. Ingázás.....	15
2.7. Népszámlánövekedés – demográfiai változások	16
3. Alkalmazott módszerek.....	19
3.1. A szigetszentmiklósi járás	20
3.2. A ráckevei járás.....	21
4. Eredmények és értékelésük	23
4.1. Helyzetelemzés KSH adatok alapján a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásról.....	23
4.2. Kérdőív elemzés	34
4.3. Hipotézis vizsgálat	51
5. Következtetések és javaslatok.....	52
6. Összefoglalás.....	54
Irodalomjegyzék.....	56
Ábra jegyzék	59
Mellékletek	60
1.sz. melléklet: Kérdőív kérdések és válaszok a szigetszentmiklósi járásról	60
2.sz. melléklet: Kérdőív kérdések és válaszok a ráckevei járásról.....	63

1. Bevezető

Az agglomerációs folyamatok és hatások az elmúlt évtizedekben jelentős átalakulást eredményeztek Magyarország számos térségében, különösen a nagyvárosok környékén. A Budapest környéki agglomerációban, így a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban is erőteljes változások figyelhetők meg, amelyek meghatározzák a települések mindennapi életét, gazdasági helyzetét és jövőbeni kilátásait. Dolgozatom célja, hogy átfogóan bemutassam ezeket az agglomerációs hatásokat, különös tekintettel a népességnövekedésre, a demográfiai változásokra és a helyi közösségek életére gyakorolt hatásokra. A szigetszentmiklósi és a ráckevei járások bemutatásával kezdem, ahol részletesen ismertetem a térség földrajzi elhelyezkedését és a településszerkezetet. A két járás számos kisvárossal és községgel rendelkezik, amelyek mind különböző fejlődési utat jártak be. A települések agglomerációs szerepének erősödése a lakosságszám növekedésével is együtt jár, amit számos demográfiai adat is alátámaszt. A demográfiai adatok elemzése során a szakdolgozatomban részletesen vizsgáltam a következő területeket: népességnövekedés: az egyik legfontosabb mutató a térség fejlődése szempontjából. Külön elemeztem a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásokban bekövetkezett népességnövekedést, amely az elmúlt évtizedek során jelentős volt. Korosztályi megoszlás: ezen belül kiemelten figyeltem a fiatalabb korosztályok jelenlétét, és hogy ez hogyan hat az oktatási intézményekre, például az óvodások, általános iskolások és gimnazisták számának növekedésére. Nemek aránya: a térségben meglévő nemi arányokat is figyelemmel kísértem. Munkanélküliség: kiemelt figyelmet szenteltem a munkanélküliségi rátának, amely mindkét járásban jelentős mutató a gazdasági helyzet vizsgálatakor. A vándorlási egyenleg elemzése is fontos volt a térség fejlődésének megértése szempontjából. Lakásépítések száma: az épített lakások száma szintén meghatározó, különösen a népességnövekedés és a helyi gazdaság fellendülésének szempontjából. A kutatásom további részeiben saját kérdőívek segítségével is elemeztem a helyi lakosok véleményét az agglomerációs hatásokkal kapcsolatban, melyek eredményeit a következő fejezetekben részletezem. A szakdolgozatom témájának kiválasztása személyes indíttatásból történt, hiszen én is a szigetszentmiklósi járásban élek, Tökölön, születésem óta. Itt nőttem fel, és az évek során közvetlenül megtapasztalhattam, hogyan változik és fejlődik a környék. Családom és barátaim is mind itt élnek, és bár szeretem a környéket, valamint a környező településeket is, látom, hogy a fejlődéssel együtt nehézségek is jelentkeztek.

2. Szakirodalmi áttekintés

A szakirodalmi fejezetben először a városfejlődés folyamatát, az urbanizáció különböző szakaszait és hatásait mutatom be. Ezt követően a város és falu közötti különbségek, valamint ezek kölcsönhatásai kerülnek elemzésre. Részletesen tárgyalom Magyarország közigazgatási egységeit, különös tekintettel a járások létrejöttére és fejlődésére. A fejezet végén bemutatom a budapesti agglomeráció kialakulását, és Szigetszentmiklós szerepét a térségben, különös figyelemmel az ingázásra és a népességnövekedésre.

2.1. Városfejlődés – urbanizáció

A városfejlődés (urbanizáció) a társadalom és a gazdaság fejlődésének egyik legfontosabb folyamata, amely során a vidéki területek fokozatosan városiasodnak. „Kezdeté az ipari forradalomhoz, általában a modern gazdaság elrugaszkodásához (take-off) kapcsolódik. Hosszú évszázadok alig módosuló városi népességaránya után meglódul s ugrásszerűen növekedni kezd a városi népesség. Ennek fő forrása a faluról városokba történő vándorlás, fő jellemzője pedig a nagyvárosoknak a történelem során eddig még soha nem tapasztalt mérete s elterjedése a Földön.” (Enyedi, 2011.) Ez a folyamat a népesség koncentrációjával, a gazdasági tevékenységek átalakulásával és a technológiai fejlődéssel jár együtt. A városfejlődés első szakaszai az ipari forradalomhoz köthetők, amikor az ipari tevékenységek a városokba vonzották a vidékről érkező lakosságot. Az urbanizáció további fokozódása a 20. században gyorsuló mértékben folytatódott, a városok infrastruktúrája és szolgáltatásai pedig egyre jobban fejlődtek. Napjainkban a városfejlődés nemcsak a városok belső növekedését jelenti, hanem a városok környéki területek szuburbanizációját is, amikor az emberek a városokból a környező településekre költöznek. Ez egyúttal az agglomerációs folyamatok erősödését eredményezi, különösen a nagyvárosok, mint Budapest környékén. A modern városok fejlődéséhez elengedhetetlen a megfelelő infrastruktúra, közlekedési hálózat és gazdasági lehetőségek biztosítása. A vidékről a városokba történő migráció például feltartóztathatatlanul gyors lehet a már városokban élő emberek számára, akiknek élesebb versennyel kell szembenéznük a közös, korlátozott erőforrásokért. (Spence et al., 2009) A fenntartható városfejlődés ma már egyre nagyobb figyelmet kap, hiszen a növekvő népesség kihívások elé állítja a településeket, különösen a környezetvédelem és az élhető városi terek megőrzése terén.

A városfejlődés folyamata több szakaszra bontható, a városrobbanásra, a szuburbanizációra, a dezurbanizációra és a reurbanizációra.

A városfejlődés kezdeti szakasza a városrobbanás, amely a vidéki területeken élők számának drámai emelkedésével járt, de ezt a jelenséget ma már nem tapasztalhatjuk fejlett országokban. A városrobbanás fő indikátorának az ipari forradalom tekinthető, amely számos kihívást állított a vidéki közösségek elé, hiszen „a városrobbanás indikátora az ipari forradalom volt, amely társult azzal a problémával, hogy a vidéki térségek népessége megnőtt” (Bói, 2024). A népesség városokba áramlása országoként eltérő időszakokban következett be, és miközben Ázsia és Afrika fejletlen országaiban a városrobbanás folyamata még ma is tart, sok esetben nem az ipar vonzereje, hanem az éhhalál elől menekülés hajtja ezt a jelenséget (Bói, 2024).

Az urbanizáció a gazdasági fejlődés következményeként jelent meg, és már a kora újkorban is észlelhetők voltak a jelei: „Az urbanizálódás a gazdaságfejlődés következménye volt” (Salamon, 2011). 1600 körül körülbelül hatmillió ember élt az európai városokban, míg 1750-re ez a szám közel tízmillióra nőtt. A nagyobb városok, úgynevezett „metropolisok” száma is nőtt, a legnagyobbak között említhetjük London, Párizs, Nápoly és Isztambul városait (Salamon, 2011). A városok kettős arculata megmutatkozott: míg a középületek és szórakozási lehetőségek szépültek, a lakhatási körülmények gyakran katasztrofálisak voltak. A népesség túlnépesedése zsúfoltságot okozott, miközben a közlekedési és higiéniai körülmények súlyos problémákat jelentettek (Salamon, 2011).

A szuburbanizáció kifejezés a latin „suburbia” szóból ered, és a városi területek relatív dekoncentrációját jelenti. E folyamatok hátterében áll, hogy a belvárosi lakhatási körülmények egyre kevésbé feleltek meg az ott élők igényeinek. A tehetősebb lakosok számára lehetőség nyílt arra, hogy a város szélén vagy a külvárosban új ingatlanokat, kertes házakat vásároljanak. A személygépkocsik elterjedése tovább gyorsította a szuburbanizációt, hiszen „a személygépkocsik általánossá válásával még inkább felgyorsult a szuburbanizáció” (Bói, 2024). Az Egyesült Királyságban már a 20. század elején megindult a szuburbanizáció, míg más országokban, köztük az Egyesült Államokban, a világháborút követően vált jelentőssé, hazánkban pedig a rendszerváltást követően kezdődött el.

A nagyvárosokból kivezető utak mentén különféle szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások, mint például autókereskedések, logisztikai központok és bevásárlóközpontok telepedtek meg, amelyek új lakóterületek kialakulását segítették elő. A szuburbanizáció következtében a lakónépesség növekedése hozzájárult az oktatási és egészségügyi intézmények megjelenéséhez is.

Ugyanakkor a szuburbanizációhoz kapcsolódóan a bűncselekmények számának emelkedését is megfigyelhetjük, mivel a város központi részeiből kiköltöző családok helyére alacsonyabb egzisztenciájú személyek költöztek, ami „a belvárosi területek bűnözési fertőzöttségének növekedéséhez” vezetett (Bóí, 2024). A bűncselekmények új színtere a város peremén és külvárosi lakónegyedekben alakult ki.

Az új lakóterületek közelében, a kivezető utak mentén, jelentős méretű bevásárlóközpontok épültek, amelyek parkolói a késő délutáni órákban és ünnepnapokat megelőzően zsúfolttá váltak. „A városokon belüli mozgás egyik jellegzetessége volt a fejlett országokban az elmúlt évtizedekben az ún. szuburbanizáció” (Reketttye et. al., 2015) Ez a folyamat nemcsak a lakosság mozgását, hanem a kereslet átalakulását is magával hozta, mivel a kiköltözők korábban nem vásárolt termékek iránti kereslete jelentősen megnőtt. A hagyományos építőipar helyett a „csináld magad” mozgalom keretein belül használt termékek piaca emelkedett fel.

A szuburbanizáció jelensége a városlakók spontán kiköltözését jelenti a közvetlen elővárosi zónába, vagyis az agglomerációba. Ez a folyamat a következő jellemző fázisokat öleli fel: az „agglomeráció egészének népessége jellemzően továbbra is növekszik, gazdasági-, társadalmi- és településszerkezete átalakul” (Nagy, 2018). A korai fázisban a kiköltözők megtartják városi munkahelyüket, ami ingázást eredményez. Az érett fázisban viszont a központi városban található munkahelyek száma csökken, míg az elővárosokban növekedni kezd.

A dezurbanizáció, vagyis a városok népességének csökkenése, a fejlett országokban az 1970-es években vette kezdetét, melynek fő mozgatórugója a világgazdasági paradigmaváltás volt. E folyamat során a modern városi és ipari területek egyre vonzóbbá váltak a lakosság és a vállalatok számára. Először az Egyesült Államokban, majd Európában figyelhető meg, hogy a lakosok egyre nagyobb távolságra költöznek, érintve nemcsak az elővárosi övezeteket, hanem a távoli vidéki területeket is. "A dezurbanizáció (várostalanodás) során nemcsak a városok, hanem az elővárosok, a szuburbán részek lakossága is csökkenésnek indul" (Bóí, 2024). Ennek következtében a települések népessége, valamint a munkahelyek száma is csökken, ami a 1970-es évek eleje óta figyelhető meg. Azok, akik a városokat elhagyják, gyakran a vidéki nyugalomra vágynak, hogy elkerüljék a nagyvárosi problémákat, mint például a környezetszennyezést és a zajt. A dezurbanizáció sikerének kulcsa a fejlett infrastruktúra, például autópályák és gyorsvasutak megléte, amelyek lehetővé teszik, hogy a lakók naponta eljussanak a központi városokba, ahol a munkahelyek és az oktatási intézmények találhatók. "A dezurbanizációval kapcsolatban elmondhatjuk, hogy jóval kevesebb embert érint, mint a szuburbanizáció" (Nagy, 2018).

Ezért a dezurbanizációs jelenség hazánkban és világszerte is kisebb léptékű, mint a szuburbanizáció, és nem figyelhető meg tömeges elvándorlás. (Kocsis, 2010)

2.2. Város és falu

A városfejlődés jelensége több szempontból is megközelíthető, különösen, ha a falvakból való elvándorlás és a városok vonzereje kerül a fókuszba. Nagy Zoltán szerint a történelmünk során az emberek többsége falusi közösségekben élt, ahol a gazdálkodás biztosította az önellátást (Nagy, 2018). A falusi települések mérete és lélekszáma évezredek óta stabil maradt, igazodva a környékbeli földek eltartóképességéhez. Ma azonban a falusi lakosság aránya folyamatosan csökken, és egyre többen költöznek nagyvárosokba, amelyeket milliós lakosság jellemez (Nagy, 2018). A falvakból a városok felé irányuló népességvándorlás négy fő tényezőre vezethető vissza: a falvak magas szaporodási rátájára, a mezőgazdasági technológia fejlődésére, a nem mezőgazdasági termékek iránti növekvő keresletre, valamint a mezőgazdasági termékek viszonylag alacsony és ingadozó árára (Nagy, 2018).

A fejlődő és fejlett országok közötti különbségek a népességmozgás mozgatórugóiban is megmutatkoznak. Míg a fejlődő országokban a szaporodási ráta és a mezőgazdasági technológia fejlődése meghatározó tényező, addig a fejlett országokban inkább a nem mezőgazdasági termékek iránti kereslet és a mezőgazdasági árak bizonytalansága játszik szerepet (Nagy, 2018). A falusi élet tehát egyre kevésbé vonzó, a városok pedig egyre több lehetőséget kínálnak a lakosság számára.

A városok fejlődése azonban nem csupán a falvakból való elvándorlás következménye. A városoknak számos vonzó tényezője van, amely a népességet oda csábítja. Az agglomerációs hatások, vagyis a gazdaság térbeli koncentrációjából adódó előnyök, kulcsszerepet játszanak ebben a folyamatban (Nagy, 2018). A városokban a piacok közelsége és a nagyobb kereslet miatt alacsonyabbak az előállítási és szállítási költségek, ami elősegíti a gazdasági növekedést és a városi élet vonzerejét. A nagyobb termelési volumen lehetővé teszi a költséghatékonyságot, hiszen a munkaerő specializálódhat, a gépek és üzemek kihasználtsága pedig növekedhet (Nagy, 2018).

A városokban a kutatás-fejlesztési költségek is könnyebben oszlanak el a termékek nagyobb száma között, ami tovább növeli a hatékonyságot. Nagy Zoltán rámutat arra, hogy a városfejlődés gazdasági előnyei kiterjednek a különböző iparágakra, mivel a városi környezet kedvező feltételeket biztosít a termelés és a kereskedelem számára (Nagy, 2018).

Ez a fajta méretgazdaságosság segít fenntartani a városok növekedését, és tovább erősíti azok vonzerejét a vidéki népesség számára.

A városi élet nemcsak gazdasági előnyöket, hanem számos társadalmi lehetőséget is kínál. A városokban könnyebben hozzáférhetők az oktatási, egészségügyi és kulturális szolgáltatások, ami jelentős vonzerőt jelent a vidéki lakosság számára. Az urbanizáció folyamata tehát nem csupán gazdasági kényszer, hanem sok esetben a jobb életminőség keresésének következménye.

Az előnyök és hátrányok mellett fontos megvizsgálni a városok és a vidéki térségek közötti különbségeket is, hiszen ezek jelentősen befolyásolják az agglomerációs folyamatok alakulását. Az eltérő gazdasági, infrastrukturális és életmódbeli adottságok meghatározó szerepet játszanak a lakosság migrációs döntéseiben, és így az urbanizáció dinamikájában is. (Kocsis, 2010)

Az urbanizáció, vagyis a vidéki lakosság városokba áramlása, az ipari forradalom után vált globális folyamattá. Jászberényi Melinda és Munkácsy András szerint az urbanizáció alapvető fogalmai közé tartozik a városodás (a városok számának és lakosságának növekedése) és a városiasodás (a települések városias jellegének – infrastruktúrájuknak, gazdasági szerkezetüknek, a lakosság életmódjának stb. – minőségi változása) (Jászberényi–Munkácsy, 2018).

A városok és a vidéki térségek közötti fő különbség általában a magasabb életszínvonal és az eltérő életmód volt. A fejlett országokban azonban a különbség fokozatosan elmosódott, és a városi és vidéki térségek közötti eltérések inkább a lakosságszámban és a népsűrűségben mutatkoznak meg. A 20. század közepén az autó tömegcikké vált, és alapvetően átalakította a városok struktúráját. A belvárosok új funkciói – például kereskedelmi és turisztikai tevékenységek – súlyos terhet róttak az utazási, szállítási és parkolási lehetőségekre. Jászberényi Melinda és Munkácsy András szerint a középkori eredetű városmagok szűk utcahálózata különösen nehezen bírta el a motorizáció terheit (Jászberényi–Munkácsy, 2018). A kül- és elővárosok terjedése új kihívásokat hozott: ezek a települések nagyobb volumenű közlekedési igényeket generáltak, amelyek többsége személygépkocsival történik, mivel a tömegközlekedés fejlesztése gyakran késlekedve valósul meg. (Białobłocki, 2021)

Ahogy már korábban is említettem, a szuburbanizáció során a népesség, az ipar és a szolgáltatások a városokból a külvárosokba áramlanak, ezáltal növelve az utazási igényeket, amelyeket gyakran a személygépkocsival oldanak meg.

A dezurbanizáció jelenségekor pedig a lakosság a városokból a vidéki térségekbe költözik, míg a reurbanizáció során ismét a városközpontokba áramlik vissza (Jászberényi–Munkácsy, 2018). Ezek a folyamatok folyamatosan formálják a városi és vidéki területek közötti kapcsolatokat, és mindez közlekedési problémákat generál, mint például a növekvő energiafogyasztás és környezetszennyezés, valamint a szociális kapcsolatok romlása.

Az agglomerációk olyan térségek, ahol a városi és vidéki területek határai elmosódnak, és a nagyvárosok köré kisebb városok fejlődnek. Az ilyen agglomerációk – mint például Budapest vagy München – monocentrikusak, vagyis egyetlen központi város köré épültek (Białoblocki, 2021, Jászberényi–Munkácsy, 2018). Ezzel szemben a policentrikus agglomerációk több, saját városi identitással rendelkező településből állnak, amelyek szoros kapcsolatban vannak egymással. A metropoliszok és megavárosok olyan nagyvárosok, amelyek legalább egymillió, vagy tízmillió lakossággal rendelkeznek. (Kocsis, 2010)

A városfejlődés és az urbanizáció jelentős változásokat hozott a vidéki és városi térségek életében. Ezek a folyamatok a népességnövekedés szempontjából is meghatározóak, hiszen egyre több ember választja a városi életet a jobb lehetőségek és a magasabb életszínvonal reményében. A népesség növekedésével azonban új kihívások is megjelennek, például az ingázás problémája, amely mind a városok, mind a külvárosok közlekedését és infrastruktúráját befolyásolja.

2.3. Magyarország közigazgatási egységei - A járások létrejötte

Magyarország területi felosztását az Alaptörvény szabályozza. E szerint „Magyarország fővárosa Budapest. Az ország területe fővárosra, vármegyékre, városokra és községekre oszlik. A fővárosban és a városokban kerületek hozhatók létre.” 2013. január 1-jétől a települési és vármegyei szint között megjelent a járási szint, míg a vármegyei és országos szint között a tervezési-statisztikai régiók találhatók. A régiók nem klasszikus közigazgatási egységek, hanem az Európai Unió regionális politikájának célterületei. Az ország felépítése régiókból, azok vármegyékből, a vármegyék járásokból, a járások pedig településekből állnak, és minden szint az ország egész területét lefedi. Az alsóbb szintek teljes egészében beleillenek a felettük álló nagyobb egységekbe, tehát nincsenek átfedések a különböző szintek között. Különleges helyzetben vannak Budapest kerületei, mert települési szinten Budapest egyetlen közigazgatási egységnek számít, míg járási szinten a kerületek külön egységeket alkotnak.

Az ország jelenleg 8 tervezési-statisztikai régióra oszlik, ebből 6 régiót 3-3 vármegye alkot: Nyugat-Dunántúl (Győr-Moson-Sopron, Vas, Zala), Közép-Dunántúl (Fejér, Komárom-Esztergom, Veszprém), Észak-Magyarország (Borsod-Abaúj-Zemplén, Heves, Nógrád), Észak-Alföld (Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok, Szabolcs-Szatmár-Bereg), Dél-Alföld (Bács-Kiskun, Békés, Csongrád-Csanád), és Dél-Dunántúl (Baranya, Somogy, Tolna). Pest vármegye és Budapest külön régiót alkotnak. (KSH)

Az ország népességének mintegy 20%-a a Budapest régióban él; itt több mint kétszer annyian laknak, mint a legkisebb lélekszámú Dél-Dunántúl régióban. A legnagyobb területű régiók az Alföldön találhatók, míg Budapest területileg a legkisebb. A népsűrűség tekintetében Budapest messze kiemelkedik, ahol egy négyzetkilométeren 50-szer annyi ember él, mint Dél-Dunántúlon. A legtöbb járás Pest vármegyében található, összesen 18, míg Komárom-Esztergom, Nógrád, Tolna és Zala vármegyékben csupán 6 járást hoztak létre. A fővárosban 23 járás van, melyek határai a kerületekkel egyeznek meg. (KSH)

1. ábra: Magyarország közigazgatási terület beosztása, 2023.01.01.

(Forrás: KSH)

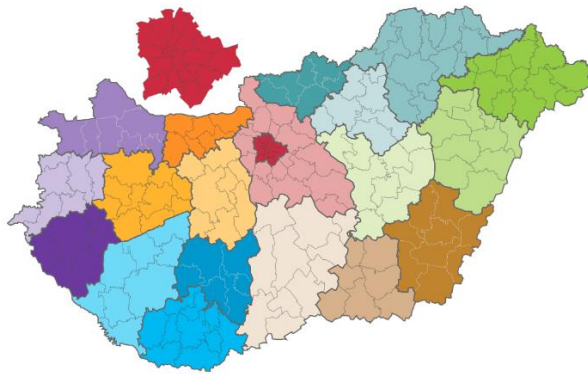


A járássok Magyarország közigazgatásában 2013. január 1-jével újból felállításra kerültek, „amelyek az eltérő történelmi korszakokban eltérő szerepet töltek be a települések és a megyei közigazgatási szint között” (Laki - Szabó, 2017). A döntés célja az volt, hogy az államigazgatás szintjén egy köztes egység jöjjön létre a települések és megyék között. A Magyar Program adott alapot a járássok, mint alsó középszint kialakításához. A járássok létrehozásáról szóló határozatot a 1299/2011. (IX. 1.) kormányhatározat rögzítette.

A kormány javaslata szerint a járások a megye és a települések közötti közigazgatási egységet képviselik, a járási hivatalok pedig a megyei kormányhivatal területi kirendeltségeiként működnek, és államigazgatási elsőfokú feladatokat látnak el. A törvényjavaslat társadalmi vita után került az Országgyűlés elé, ahol módosításra került, így a 2012. évi XCIII. törvény a járások kialakításáról több ponton eltért a kormányzat eredeti elképzeléseitől. 2012. augusztus közepén a kormány nyilvánosságra hozta a végleges járási beosztást: vidéken a tervezett 168 járás helyett végül 175 jött létre, míg Budapesten minden kerületben állami igazgatási hivatal működik. Így „mindösszesen 198 új hivatal jött létre 2013. január elsejével.” A vidéki városok közül 175 járásszékhely város lett, és az összes megyei jogú város ilyen státuszt kapott. A járásszékhely városok között 27 olyan található, amely az elmúlt 25 évben nyerte el városi rangját. (Veresné et.al. 2023)

2. ábra: Magyarország járásai

(Forrás: KSH)

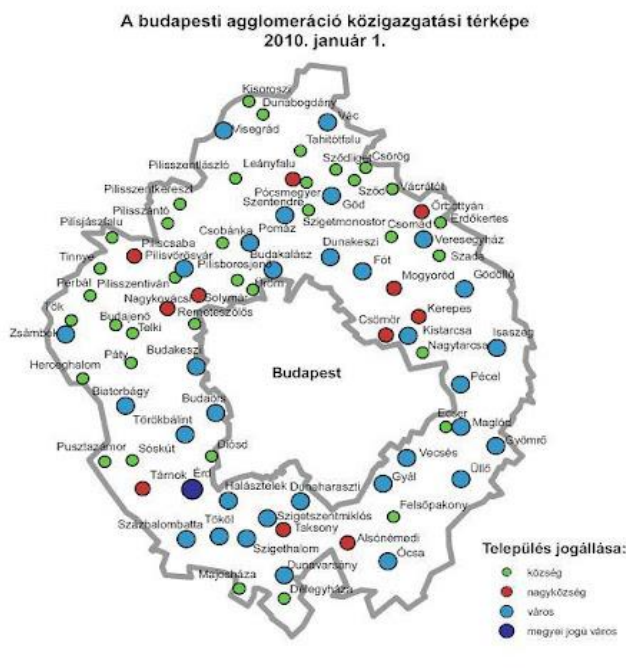


2.4. A budapesti agglomeráció kialakulása

A belföldi elvándorlás és a népességnövekedés dinamikája szorosan összefonódik a budapesti agglomeráció kialakulásának történetével. Az alábbi sorokban részletesen bemutatom, hogy miként alakult ki a budapesti agglomeráció.

3. ábra: A budapesti agglomeráció közigazgatási térképe

(Forrás: *terport.hu*)



A budapesti agglomeráció kialakulásának története Pest, Buda és Óbuda 1873-as egyesítésével kezdődött (Laki – Szabó, 2017). „Az iparosodó városban a munkahelyek számának növekedése egyes időszakokban meghaladta a munkavállalók számát, mely a fővárosba vonzotta a vidéki munkaerőt” (Laki - Szabó, 2017). Ez a folyamat a fővárost körülvevő településeket is érintette, jelentős népességnövekedést eredményezve. Már a századfordulón felmerült az igény Budapest és rohamosan bővülő elővárosi zónájának „viszonyának” rendezésére. Harrer Ferenc 1908-ban reformtervezetet dolgozott ki a közigazgatási rendszer átalakítására, de ezt mind a főváros, mind Pest megye elutasította, és a kezdeményezés megvalósítás nélkül maradt. A budapesti agglomeráció kérdése az első világháború után egy időre háttérbe szorult. 1933-ban Harrer ismét előtérbe helyezte az agglomerációs kérdést, majd 1937-ben megalkották a „Városrendezésről és az építésügyről” szóló törvényt, mely a főváros környékének rendezését a Fővárosi Közmunkatanács hatáskörébe helyezte.

A tervek modern közigazgatási koncepciókat tartalmaztak, amelyeket a belső városmag, a hozzá kapcsolódó elővárosok és a falusias „védőövezet” egységes közigazgatási szervezetének kialakítására szántak. Végül 1950-ben megalakult Nagy-Budapest, és 23 környező települést csatoltak a fővárosi közigazgatási területéhez. Ezt a lépést azonban kevésbé a természetes összefonódás, sokkal inkább politikai célok motiválták, mivel a szocialista államhatalom ezzel igyekezett a városi lakosság munkásszerkezetét megteremteni. Az első olyan Általános Rendezési Terv, amely az egész fővárosra érvényes volt, csak tíz évvel később lépett hatályba, ami tükrözte az akkori várospolitikai bizonytalanságait az elővárosok integrációja terén.

Az 1960-as években jóváhagyták Budapest és környékének általános városrendezési tervét, amely a fővárostól körülbelül 15 km távolságon belül elhelyezkedő 64 települést tekintett az agglomeráció részének. A '60-as években az urbanizációs folyamat felgyorsult, és a fővárosba irányuló migráció a '70-es években is folytatódott. 1960-ban készült el Budapest Általános Rendezési Terve, amely a külső területek fejlesztését szorgalmazta. Az ezzel kapcsolatos viták sokáig húzódtak, és későbbi kutatások arra mutattak rá, hogy a lehatárolást új kritériumok alapján kellene felülvizsgálni. (Losonczy et al., 2022)

Az 1980-as években a budapesti agglomeráció fejlődése és a közigazgatás átalakulása új fordulatot vett. 1984-ben megszűntek a járásek, és a tanácsi gazdálkodás szabályainak enyhítése közelebb vitte az önkormányzati rendszer kiépüléséhez. Ez a változás érintette a főváros és környékének közigazgatási megoszlását, mivel néhány előváros önálló városkörnyéket szervezett Budapest köré. 1989-ben jóváhagyták az új Általános Rendezési Tervet, amely már figyelembe vette az agglomerációs övezetet, de a fővárosi nézőpontot helyezte előtérbe, és az agglomerációs településeknek továbbra is alárendelt szerepet szánt.

1990-ben a Parlament elfogadta az önkormányzati törvényt, amely az agglomerációs településeknek jogi egyenlőséget biztosított a fővárossal és a kerületekkel. Az új törvény viszont egy széttöredezett önkormányzati szerkezetet hozott létre, és nem adott megoldást a területhatárokon átnyúló közszolgáltatások összehangolására. Bár lehetőséget biztosított az önkéntes együttműködésre, ez nem tudta pótolni a regionális koordináció hiányából fakadó problémákat. 1997-ben a 89/1997. (V.28.) számú kormányrendelet 81 településből álló agglomerációt határozott meg, beleértve Budapestet is. „Napjainkban érvényes lehatárolás 2005-ben készült el, mely az agglomeráció kiterjedését is meghatározta. Ennek értelmében jelenleg a 81 településből álló agglomeráció 38 várost, 11 nagyközséget és 32 községet foglal magába” (Laki -Szabó, 2017).

2.5. Szigetszentmiklós és környékének szerepe az agglomerációban

Az agglomerációs gazdaságok olyan előnyöket biztosítanak, amelyek abból adódnak, hogy vállalatok és emberek szoros földrajzi közelségben működnek városokban és ipari klaszterekben. Ezek az előnyök alapvetően a szállítási költségek csökkenéséből fakadnak: a legnagyobb különbség egy közelben lévő vállalat és egy távolabb elhelyezkedő cég között az, hogy könnyebb a közeli cégekkel való együttműködés és kommunikáció. (Glaeser, 2010.)

Az agglomerációs gazdaságok által biztosított előnyök a Csepel-szigeti térségben is jól megfigyelhetők, ahol a népesség és az ipar egyaránt jelentős növekedésen ment keresztül. A helyi nehézipari komplexumok, mint például a Csepel Művek és a Szigetszentmiklós környékén kialakított ipari parkok, döntő szerepet játszottak a térség gazdasági fejlődésében és a népességkoncentráció kialakulásában.

A lakott területek népessége jelentősen növekedett, és a települések kiterjedése is megnőtt, különösen a Csepel-szigeti térségben. Tenk András (2013) szerint ennek fő oka a Csepelen működő nehézipari komplexum bővülése volt, amelynek gyáregységei és telephelyei az 1940-es években kezdtek kiköltözni a környező területekre. A Csepel Autógyár például Szigetszentmiklóson és Szigethalmon hozta létre összeszerelő részlegeit, miután a szigetszentmiklósi repülőgépgyárat államosították 1949-ben. A Csepel Művek csúcspontján, az 1970-80-as években, már 40 000 munkavállalót foglalkoztatott, ezzel az egyik legnagyobb munkaadónak számított az országban. A telep területén található iparvágány-hálózat biztosította az anyagok és termékek gyors mozgását. A gyár kapuin keresztül a dolgozók Csepelről, Pesterzsébetről és az agglomeráció számos más településéről érkeztek munkába (Tenk, 2013). A Csepel Művek, valamint a hasonlóan nagy ipari létesítmények, mint például a Ganz-Mávag, Tungram és MOM, szintén jelentős munkaerőt vonzottak a térségbe (Kiss, 2010).

A kezdetben szocialista nagyipar növekedése erősítette a népességkoncentrációt Szigetszentmiklóson és környékén, ezt követte a fővárosból kitelepülő lakosság beáramlása. A budapesti agglomerációhoz tartozó települések lélekszáma például 1990 és 2001 között mintegy 108 000 fővel növekedett, és közben 38 000 új lakás épült a térségben. A népesség szuburbanizációját elősegítette a lakás- és ingatlanpiac liberalizációja, a jövedelemkülönbségek növekedése és a fokozódó motorizáció (Beluszky, 2007)

A Csepel Művek összeomlásával és a termelőszövetkezetek felszámolásával a térség gazdasága az 1990-es évekre hanyatlásnak indult, azonban a szuburbanizáció folytatódott, és az ipari, valamint szolgáltatási funkciók kiépülése egyre hangsúlyosabbá vált a térségben.

A mezőgazdaság szerepe viszont erősen visszaszorult, és a 2000-es évekre a térség gazdaságát a csúcstechnológiás, multinacionális cégek, mint a Samsung és a szolgáltatási ágazat nagy létszámot foglalkoztató vállalkozásai uralták (Tenk, 2013).

Az ipari létesítmények és a logisztikai központok terjeszkedése a termőföldek rovására történt, ami a fenntartható települési struktúrát is veszélyezteti. A primer szektor, tehát a helyi mezőgazdaság, szinte teljesen eltűnt, és csak néhány helyi termelő képviseli a környék korábbi mezőgazdasági hagyományait (Beluszky, 2007).

2.6. Ingázás

Egedy Tamás (2021) szerint Magyarországon a lakó- és munkahelyek térbeli elkülönülése és az ennek nyomán kialakuló ingázás folyamata már a 20. század elején megkezdődött. Budapest környékén jött létre elsőként a rendszeres (napi vagy heti) ingázás lehetősége az elővárosi tömegközlekedési hálózat (például villamos és HÉV-vonalak) kiépítésével, továbbá a gyáripar gyors fejlődésével (Kovács et al., 2001). Bár megbízható statisztikai adatok ebből az időszakból nem állnak rendelkezésre, az ipari munkahelyek akkori koncentrációjának elemzése alapján feltételezhető, hogy a második világháborút megelőzően az ingázók száma országosan nem haladta meg a 100-150 ezer főt. Ez a helyzet gyökeresen megváltozott a második világháborút követő másfél évtized során bekövetkezett társadalmi és gazdasági átalakulások következtében: 1960-ban – amikor elsőként rögzítették a népszámlálás során a lakóhely és munkahely kettősét – már 612 ezer fő, azaz a foglalkoztatottak 12,5%-a ingázott, tehát nem a lakóhelyén dolgozott. Az ingázás a szocializmus időszakában általánossá vált (Timár, 1980).

Az ingázók száma és aránya 1980-ig folyamatosan emelkedett, ekkorra több mint 1,2 millió fő, vagyis a foglalkoztatottak közel egynegyede ingázott. Ez a korszak jelentette a csúcspontját a szocialista típusú ingázásnak, mely főként az iparba irányult, leginkább falu-város viszonylatban zajlott, és gyakran nagy távolságokat is áthidalalt („fekete vonatok”) (Dövényi et al., 2011).

Napjainkban az ingázás szerkezete és dinamikája jelentősen átalakult. Az agglomerációs településekből a fővárosba való napi bejárás továbbra is meghatározó, de az ellenkező irányú, azaz a Budapestről az agglomerációba irányuló ingázás is egyre gyakoribbá vált, köszönhetően a városkörnyéki foglalkoztatási lehetőségek bővülésének. A COVID-19 járvány hatására tovább erősödött az otthoni munkavégzés elterjedése, ami sokak számára lehetővé tette, hogy a munkahelytől távolabb, akár az agglomerációban vagy vidéki térségekben éljenek.

Az utazási szokások is átalakultak, és sokan kerülnek a tömegközlekedést a járványhelyzet miatt, így az autós ingázás is nagyobb arányban van jelen. Emellett az agglomerációs térségekben egyre több munkahely jön létre, ami csökkenti az ingázási igényt. Az elektromos járművek elterjedése és a közlekedési infrastruktúra fejlesztése szintén hozzájárulnak az ingázás korszerűsítéséhez, miközben a környezeti fenntarthatóság is egyre fontosabb szemponttá válik.

2.7. Népeség-növekedés – demográfiai változások

Az emberi történelem során a népeség-növekedés különböző szakaszait figyelhetjük meg, amelyeket Czvikovszky Tibor, Mészáros László és Toldy Andrea (2019) kiemel, Patkós (2008) alapján.

Az első szakasz a paleolitikum (pattintott kőkor), amelyet azzal jellemezhetünk, hogy a születési és halálozási arányok egyaránt magasak voltak, miközben az átlagos élettartam alig érte el a 20 évet, ezáltal a népeség létszáma stabilan alacsony maradt. Az ezt követő neolitikus forradalom (csiszolt kőkor) jelentős előrelépést hozott az élelmiszer-termelésben, bár a népeség-növekedés továbbra is lassú ütemben zajlott; Krisztus születése idején a Föld lakossága nagyjából 250 millió főt számlált.

A középkorban bár a népeség létszáma valamelyest emelkedett, ez a folyamat a nagy járványok hatására ismét stagnált. A népeség ugrásszerű növekedése az ipari forradalom időszakában indult meg, ami részben a mezőgazdasági forradalomnak és a védőoltások elterjedésének köszönhető, ezek révén a halandósági arány csökkent, az átlagos élettartam emelkedett, és a születésszám továbbra is magas maradt.

Az utolsó szakaszt a modern jóléti társadalmak jelentik, ahol a születésszabályozás bevezetése által a születési arányszám csökken, ami a népeség stagnálásához vagy akár fogyáshoz is vezethet.

Napjainkban a népeséggyarapodás szinte kizárólag a fejlődő országokra jellemző, míg Európa lakossága csökken. Magyarország példája jól illusztrálja ezt a folyamatot: az 1870–1914 közötti gyors népszaporulat az ipari forradalom hatásaival magyarázható, amit az első világháború népeségcsökkenése követett. Az 1920–1941 közötti időszak ismét népszaporulatot mutatott, amit a határon túli magyarok bevándorlása is támogatott. A második világháború, majd az azt követő kitelepítések és a kivándorlás újból jelentős népeségvesztést eredményeztek. Ezt a Ratkó-korszak (1950–1956) népszaporulata részben kompenzálta, de az 1956-os forradalom után ismét sokan hagyták el az országot.

A természetes szaporulat 1980-ig fennmaradt, azóta azonban a születésszám csökkenése és az elöregedő társadalom miatt Magyarországon népességfogyás tapasztalható. Míg 2011-ben az ország lakossága 10 millió alá csökkent, 2018-ra ez a szám tovább esett 9 778 371 főre.

Magyarország népessége több mint négy évtizede folyamatosan csökken, amint azt Obádovics Csilla és Tóth G. Csaba (2023) is kiemeli. Az ENSZ statisztikái alapján ugyanez a csökkenő trend figyelhető meg a közép- és kelet-európai egykori szocialista országok többségében is.

Magyarországon a népességfogyás az alacsony fertilitási rátára és az ebből eredő alacsony születésszámmra, valamint a magas halálozási arányra vezethető vissza.

Az elmúlt két évtizedben egyedül a Közép-Magyarország régióban figyelhető meg népességnövekedés, amely főként Pest megye több mint 20%-os bővülésének köszönhető. Nyugat-Dunántúlon a népességszám stagnál, míg a többi régióban csökkenést tapasztalunk. A legnagyobb, 10%-ot meghaladó csökkenést Észak-Magyarországon, Dél-Dunántúlon és Dél-Alföldön figyelhettük meg a 2001 és 2022 közötti időszakban. Az ország népességének alakulását a születésszám, a halandóság és a vándorlási egyenleg együttesen befolyásolják, és ezen tényezők regionális szintű különbségei is jelentősek.

Az elmúlt húsz évben minden régióban negatív volt a születések és halálozások közötti egyenleg, a legjobb mutatókkal Pest régió rendelkezett, amit Észak-Alföld követett. A termékenység alakulásának megértése érdekében fontos a teljes termékenységi arányszám (TTA) vizsgálata, amely 1980 óta csökkenő tendenciát mutat, és 2011-ben érte el mélypontját 1,23-as értékkel. Ezt követően az arány kisebb ingadozásokkal emelkedett, bár 2016-tól kezdődően több régióban ismét lassult a növekedés. A régiók közötti eltérések jelentősek, hiszen Észak-Magyarországon a TTA 2001-ben 1,47-ről 2022-re 1,79-re nőtt, míg Budapest esetében mindössze 1,09-ről 1,16-ra. Az országos átlagtól való eltérés 2001-ben 0,38 volt, ami 2022-re 0,63-ra emelkedett (Obádovics – Tóth, 2023).

A termékenységi arány növekedése hozzájárul a népesség növekedéséhez, azonban annak hatása csak hosszabb távon, a megszületett gyermekek szülőképes korba lépésével válik érezhetővé. A születések számát továbbá befolyásolja a szülőképes korú nők száma és az első gyermek vállalásának átlagos életkora. 2001 óta, Pest megye kivételével, mindenhol csökkent a 15–49 éves nők száma, és a gyermekvállalási hajlandóság a rendszerváltás után visszaesett, ami az első gyermek vállalásának átlagos életkorát is kitolta.

Az átlagéletkor az első gyermek születésekor Magyarországon 2001-ben 25,3 év volt, ami 2022-re 29,2 évre nőtt, és jelentős regionális eltérések mutatkoznak: a legalacsonyabb életkorral Észak-Magyarország és Észak-Alföld rendelkezik.

A halandóság terén országos szinten javulás figyelhető meg az elmúlt évtizedben. A férfiak születéskor várható élettartama 2001 és 2022 között 68,2 évről 72,3 évre nőtt, míg a nőknél ez az érték 76,5 évről 79,1 évre emelkedett. Ugyanakkor az egyre növekvő regionális különbségek jelentősek, hiszen a férfiak esetében az élettartamok közötti különbség 2001-ben még 2,55 év volt, 2022-re viszont 4,3 évre növekedett.

A népességváltozásra a vándorlás is hatással van. A nemzetközi migráció az ország szintjén, valamint a belföldi vándorlás a régiók szintjén fontos szerepet játszik. Az elmúlt két évtizedben a KSH adatai szerint a nemzetközi migráció jelentős ingadozást mutatott: 2016-ban alig haladta meg a 2,5 ezer főt, míg 2018–2019-ben 30 ezer főt is meghaladta. A külföldi és magyar állampolgárok be- és kivándorlása együttesen átlagosan 15 ezer fővel növelte a népességet 2001 és 2022 között. A KSH adatai azonban nem tartalmazzák azokat a magyarokat, akik külföldön dolgoznak, de itthon rendelkeznek állandó lakcímmel és fizetnek társadalombiztosítást.

A nemzetközi migráció regionális szinten jelentősen tér el. Budapest, Pest régió, valamint Nyugat-Dunántúl, Észak-Alföld és Dél-Alföld pozitív migrációs egyenleggel rendelkeznek, míg Közép-Dunántúl, Dél-Dunántúl és Észak-Magyarország esetében a magyarok nemzetközi elvándorlása miatt negatív a mérleg. A belföldi vándorlás szintén a regionális egyenlőtlenségeket erősíti: Pest megye és Nyugat-Dunántúl a belföldi vándorlás nyertesei, míg a többi régió népességvesztő régióknak számít ezen a téren (Obádovics – Tóth, 2023).

Az elkövetkező években Magyarország régióinak népessége eltérő ütemben fog változni, ami alapján bizonyos területeken a lakosság növekedése várható, míg máshol jelentős csökkenésre lehet számítani. "Egyes földrajzi régiókban a népesség még az országos csökkenés ellenére is számottevően nő vagy legalábbis nem esik vissza jelentősen" (Obádovics és Tóth, 2023). Ezzel szemben más területeken drámai mértékű zsugorodás várható a következő három évtized során, bizonyos régiókban akár a negyedével is csökkenhet a népesség.

3. Alkalmazott módszerek

A szakdolgozatomban összehasonlító vizsgálatot készítettem a szigetszentmiklósi és a ráckevei járás között. A dolgozat elkészítése során szekunder vizsgálatot és kérdőíves felmérést folytattam. A szekunder mutatókat a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban vizsgáltam és a következőkre terjedtek ki: lakónépesség növekedése, nemek aránya, korosztályi megoszlás, óvodások, általános iskolások, gimnáziumban tanulók száma, munkanélküliek aránya, vándorlási egyenleg, épített lakások száma és lakásárak. A szekunder mutatókat a KSH és a TeIR oldaláról töltöttem le, a mutatókat 2012-2022 között vizsgáltam, kivéve a korosztályi megoszlást, mert ott a népszámlálás éveit (2001, 2011, 2022) vettem alapul. Ezen mutatók kiválasztása azért történt, mert véleményem szerint átfogó képet adnak a vizsgált járások helyzetéről, mind társadalmi, mind gazdaság szempontból.

A vizsgálat második felében a kérdőívet választottam, mint adatgyűjtésre alkalmazott eszközt, mivel így egyszerűen és hatékonyan tudom feltárni a lakosság véleményét. Ez a módszer nem jelentett megterhelést a válaszadók számára, az anonim válaszadás lehetősége ösztönzőleg hatott, többen töltötték ki és osztották meg a véleményüket. A kérdőíves kutatás 2024. júliusától augusztus végéig tartott. A két kérdőívet a helyi közösségi média oldalakon osztottam meg, külön a szigetszentmiklósi járáshoz tartozó településeken és külön a ráckevei járáshoz tartozó településeken.

A következő hipotéziseket állítottam fel, melyeket a kérdőíves válaszok alapján alátámasztottam vagy megcáfoltam:

1. Az agglomerációs hatások, mint a népességnövekedés, infrastruktúra terhelés, közlekedési problémák, negatívan befolyásolják a lakásárakat a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban.
2. A régóta vagy születésük óta a járásokban lakók többsége nem fogadja el az újonnan érkező lakosokat, ami feszültséget okoz a közösségekben.
3. Az agglomeráció pozitívan hat a közszolgáltatások fejlődésére.
4. A közösségi élet javult az elemzett járásokban az agglomerációs hatások következtében.
5. A ráckevei járás lakói optimistábbak a jövőt illetően, mint a szigetszentmiklósi járás lakói.

A dolgozatomban a már említett két járást, a szigetszentmiklósi és a ráckevei járást, vizsgáltam, melyeket ebben a fejezetben szeretnék bemutatni.

3.1. A szigetszentmiklósi járás

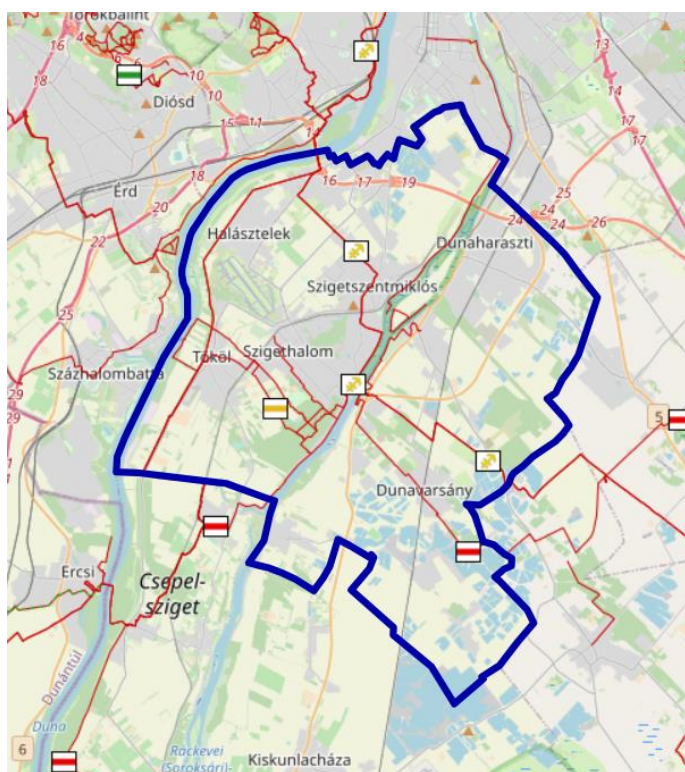
A szigetszentmiklósi járás Pest vármegye déli részén helyezkedik el, Budapest közvetlen közelében. Az járás területe nagyrészt sík, amelyet a Duna és annak mellékágai határoznak meg. A Duna közelsége miatt számos vízi és természeti érték található a térségben. A járás legnagyobb és egyben névadó települése Szigetszentmiklós, amely jelentős ipari és kereskedelmi központ. További fontos települések közé tartozik Halásztelek, Tököl, és Szigethalom. Ezek a települések is gyorsan fejlődnek, részben Budapest közelsége miatt. A szigetszentmiklósi járás gazdasága változatos, a mezőgazdasági tevékenységtől kezdve az ipari és kereskedelmi tevékenységekig. A térségben számos logisztikai központ és ipari park található, amelyek fontos szerepet játszanak a helyi gazdaságban. A Duna közelsége logisztikai előnyöket is biztosít, mivel a folyami szállítás is jelentős szerepet játszik. A járásban számos kulturális és turisztikai látnivaló található. A természetkedvelők számára a ráckevei-Duna-ág és a környező természetvédelmi területek nyújtanak kikapcsolódási lehetőségeket. Továbbá, a járás területén található települések számos kulturális programmal és rendezvénnyel várják az érdeklődőket. A közlekedés szempontjából a szigetszentmiklósi járás jól ellátott. Az M0-ás körgyűrű közelsége gyors és könnyű elérhetőséget biztosít a fővárosba, valamint az ország más részeibe. A járás területén tömegközlekedési lehetőségek is bőségesen rendelkezésre állnak, beleértve a busz- és HÉV járatokat is. Az oktatási intézmények száma és színvonala is kiemelkedő a járásban. Több általános iskola, középiskola, valamint szakiskola is található itt. Az egészségügyi ellátás terén is jól ellátott a járás, több orvosi rendelő és szakrendelő szolgálja a helyi lakosságot. Összességében a szigetszentmiklósi járás egy dinamikusan fejlődő, Budapest közelsége miatt stratégiaiilag fontos térség, amely számos lehetőséget kínál mind az itt élők, mind az ide látogatók számára.

A szigetszentmiklósi járás nyolc településből áll, melyek közül hat város: Szigetszentmiklós, Dunaharaszti, Halásztelek, Tököl, Szigethalom és Dunavarsány, míg három község: Délegyháza, Taksony és Majosháza. A járás települései javarészt városok, ami hozzájárul a dinamikus fejlődéshez és a népesség növekedéséhez. A 2022-es népszámlálási adatok alapján a járásban 128 273 fő él. Szigetszentmiklós, a település Szent Mihály tiszteletére kapta a nevét, és története a 13. századig nyúlik vissza. A Duna-Tisza közötti szigeteken fekszik, és 1989-ben városi rangot kapott. A város fontos ipari és kereskedelmi központ, virágzó kulturális és sportélettel. Dunaharaszti szintén gazdag történelemmel rendelkezik, és 1992-ben vált várossá, ipara és kereskedelme azóta jelentősen fejlődött. Dunavarsány 2000-ben kapott városi rangot, és ipara mellett mezőgazdasága is fontos szerepet játszik.

Halásztelek 1997 óta város, kulturális öröksége a halászat hagyományaira épül. Szigethalom modern oktatási intézményeiről híres, és 1989-ben lett város. Tököl története a középkorra nyúlik vissza, és soknemzetiségű közösséggel büszkélkedhet. Taksony történelmi nevezetességei mellett a mezőgazdaság fontos szerepet játszott a település életében, míg Délegyházán a mezőgazdaság és a szolgáltatások alkotják a gazdaság fő ágait.

4. ábra: A szigetszentmiklósi járás térképe

(Forrás: data2.openstreetmap.hu)



3.2. A ráckevei járás

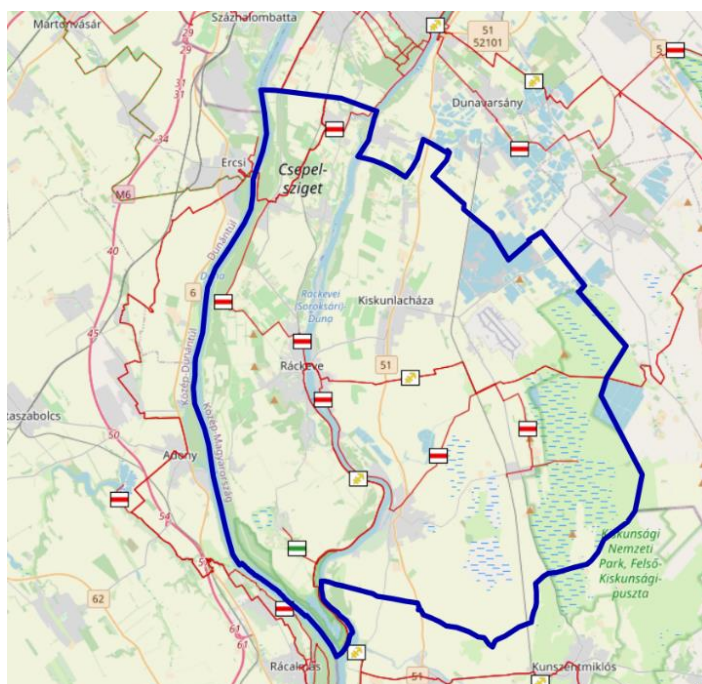
A ráckevei járás Pest vármegye része. A járás hivatalosan 2013-ban alakult, 11 település alkotja, székhelye Ráckeve városában található. A járás története azonban régebbre nyúlik vissza: már a járások 1983-as megszüntetése előtt is létezett, és 1898 óta viselte a ráckevei járás nevet. Korábban Pesti alsó járásként volt ismert, amelynek székhelye 1886 óta folyamatosan Ráckeve volt. Az 1950-es megyerendezést megelőzően Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegyéhez tartozott, azóta pedig Pest vármegyéhez csatolták.

A ráckevei járás számos települést foglal magában, amelyek közül Ráckeve az egyik legjelentősebb. Ráckeve a ráckevei-Duna-ág mentén helyezkedik el, és közúti megközelítését több út biztosítja, beleértve az 5101-es és a H6-os HÉV vonalát. A járást leginkább községek jellemzik, de két város is található benne: Ráckeve, amely egyben a járásszékhely is, valamint Kiskunlacháza.

Szigetújfalu a Csepel-sziget középső részén található, és szomszédos többek között Szigetcséppel és Szigetszentmártonnal, amely a sziget keleti oldalán fekszik. A közeli Szigetcsép a ráckevei-Duna és a Duna főága között terül el, 30 kilométerre Budapesttől. Apaj a Kiskunsági Nemzeti Park nyugati peremén található, míg Dömsöd a Soroksári-Duna partján fekszik, és vízi sportok kedvelői számára ideális. Makád, a Csepel-sziget legdélibb települése, mindkét Duna-ág által határolt terület. Lórév és Szigetbecse is a Duna közelében található; utóbbi híres André Kertész fotóművész emlékházáról.

5. ábra: A ráckevei járás térképe

(Forrás: data2.openstreetmap.hu)



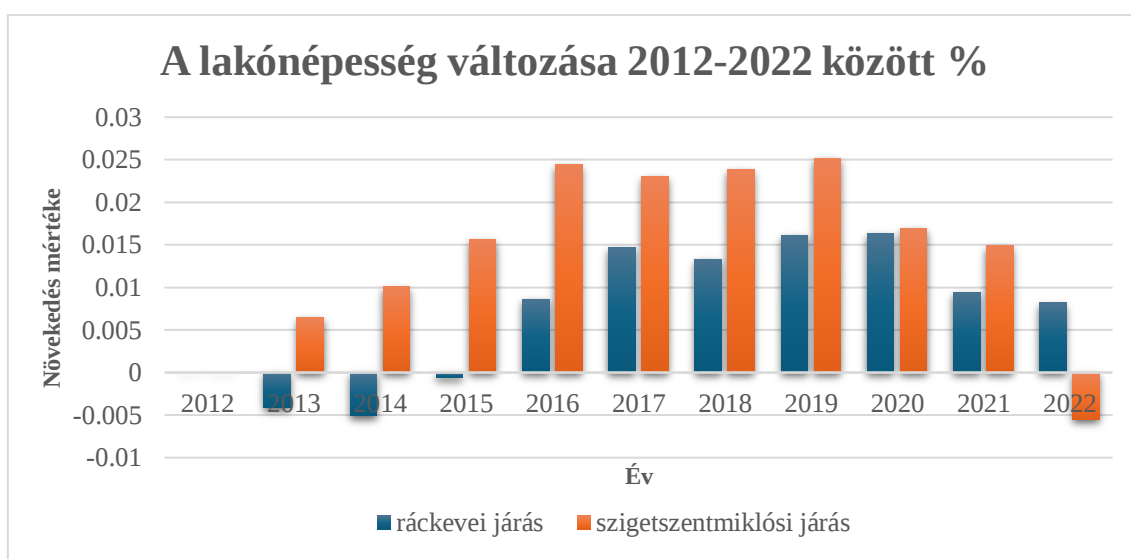
4. Eredmények és értékelésük

Az eredmények és értékelésük című fejezetben a kutatás során összegyűjtött szekunder adatokat és a kérdőívre beérkezett válaszokat fogom részletesen bemutatni. Ebben a fejezetben a szekunder mutatók alapján bemutatásra kerül egy helyzetelemzés a két járásról, míg a kérdőíves felmérés eredményei alapján bemutatom a lakosság véleményét és tapasztalatát az agglomerációs hatásokról, a fejezet végén a megcáfolom, illetve alátámasztom az általam felvetett hipotéziseket.

4.1. Helyzetelemzés KSH adatok alapján a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásról

6. ábra: A lakónépesség változása 2012-2022 között

(Forrás: saját szerkesztés KSH adatok alapján)



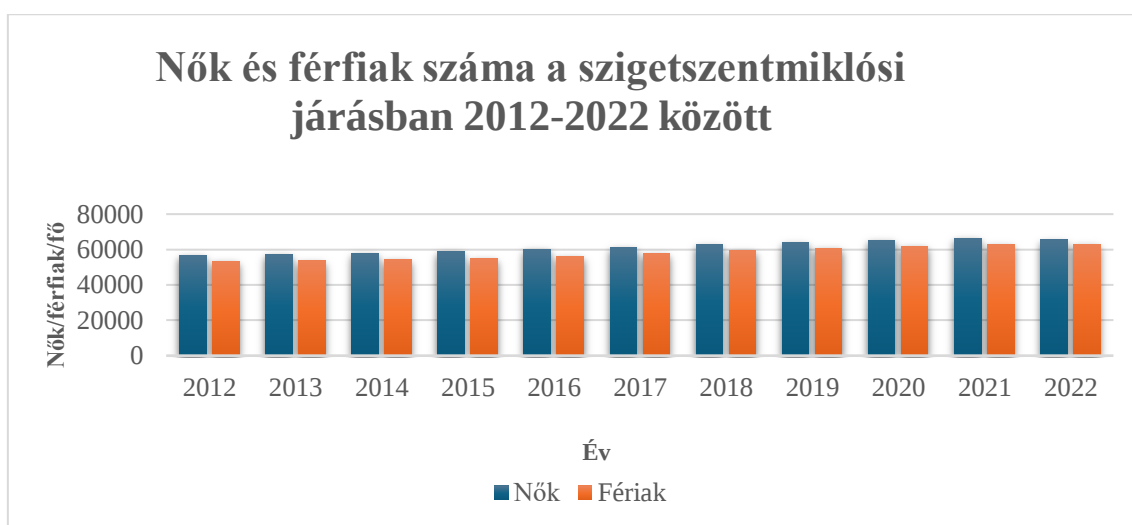
A lakónépesség változását vizsgálva 2012 és 2022 között a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban, jól láthatóak a két térség közötti különbségek. A szigetszentmiklósi járás lakossága 2012 és 2020 között folyamatosan növekedett, a legnagyobb mértékben 2016-ban (2,44%). Ezt követően 2021-ben még mindig pozitív volt a változás (1,49%), viszont 2022-ben először figyelhető meg csökkenés (-0,55%). A növekedés 2020-ig gyors ütemű volt, ami az agglomerációs területekre jellemző fejlődést tükrözi, azonban a 2022-es visszaesés azt sugallja, hogy a környék elérte a növekedési kapacitása határait. A ráckevei járás lakosságának alakulása eltérően alakult. Az időszak első felében, 2013 és 2015 között csökkenés volt tapasztalható, de 2016-tól a népesség lassú, de folyamatos növekedésnek indult. A legnagyobb növekedés 2017-ben következett be (1,47%), majd az emelkedés folytatódott, bár kisebb ütemben.

A 2022-es évben a ráckevei járás továbbra is növekedett (0,82%), bár az utóbbi években a növekedés üteme mérsékeltebbé vált.

Összességében elmondható, hogy míg a szigetszentmiklósi járás gyorsabb ütemben növekedett, de 2022-ben csökkenésbe fordult, addig a ráckevei járás lassabb, de stabilabb növekedést mutatott, és eddig nem jelentkezett negatív tendencia. Ezek a különbségek az agglomeráció különböző mértékű hatásaira, a gazdasági és infrastrukturális eltérésekre, valamint a lakossági igények változására vezethetők vissza.

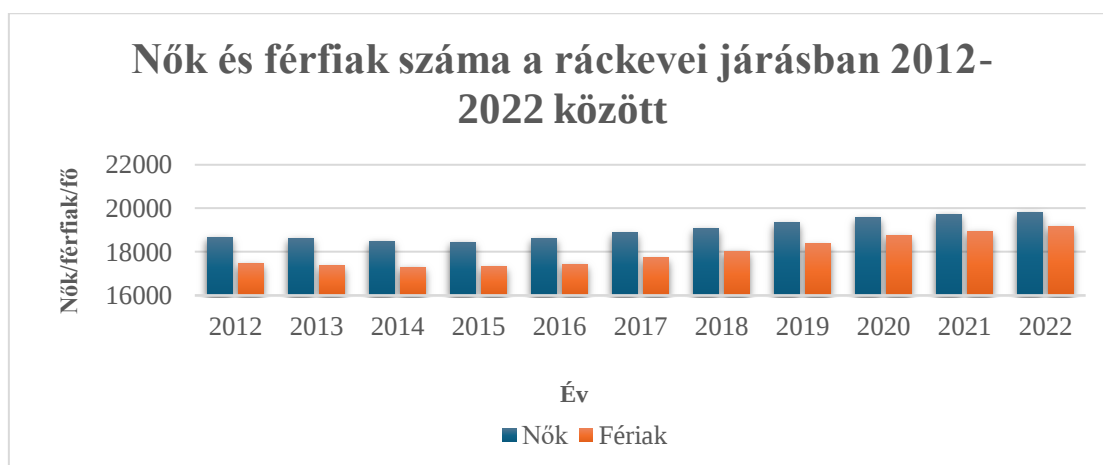
7. ábra: Nők és férfiak száma a szigetszentmiklósi járásban 2012-2022 között

(Forrás: saját szerkesztés KSH adatok alapján)



8. ábra: Nők és férfiak száma a ráckevei járásban 2012-2022 között

(Forrás: saját szerkesztés KSH adatok alapján)

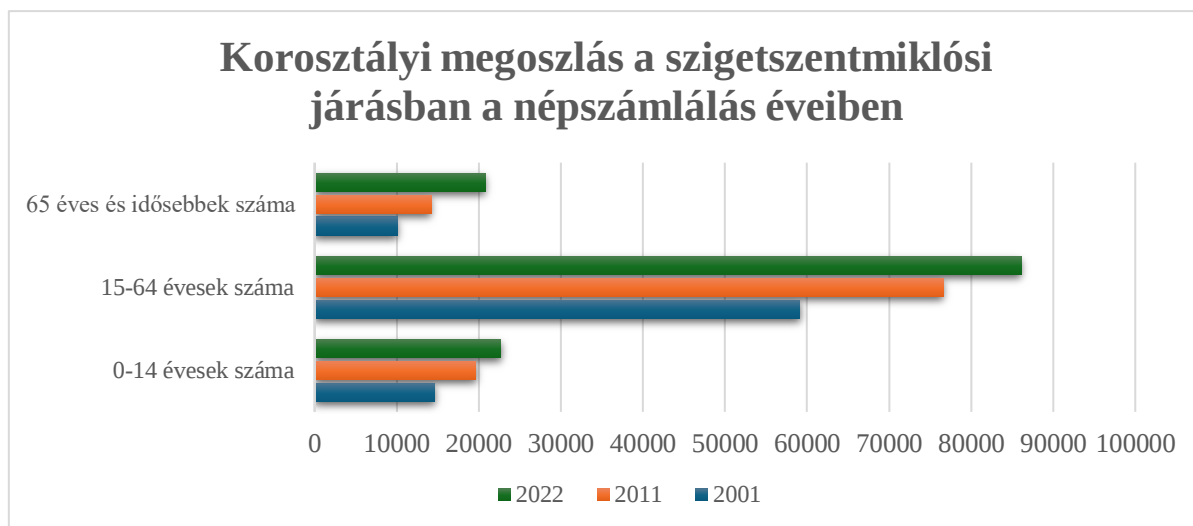


A szigetszentmiklósi és a ráckevei járások lakosságának nemek szerinti alakulása között jelentős eltérések figyelhetők meg 2012 és 2022 között.

A szigetszentmiklósi járásban a lakosság száma folyamatosan és jelentős mértékben növekedett, ahol a nők száma 2012-ben 56 769 fő volt, ami 2022-re 65 382 főre emelkedett. A férfiak esetében hasonló tendencia figyelhető meg, 2012-ben 53 264 főről 2022-re 62 891 főre nőtt a számuk. Ezzel szemben a ráckevei járásban a népességnövekedés sokkal lassabb volt. A női lakosság száma itt 2012-ben 18 674 főről 2022-re 19 822 főre nőtt, míg a férfiak száma 17 446 főről 19 160 főre emelkedett. Mindkét járásban a nők száma meghaladja a férfiakét, de Szigetszentmiklóson a különbség az idő előrehaladtával csökkent, míg a ráckevei járásban a nemek aránya stabilabb maradt.

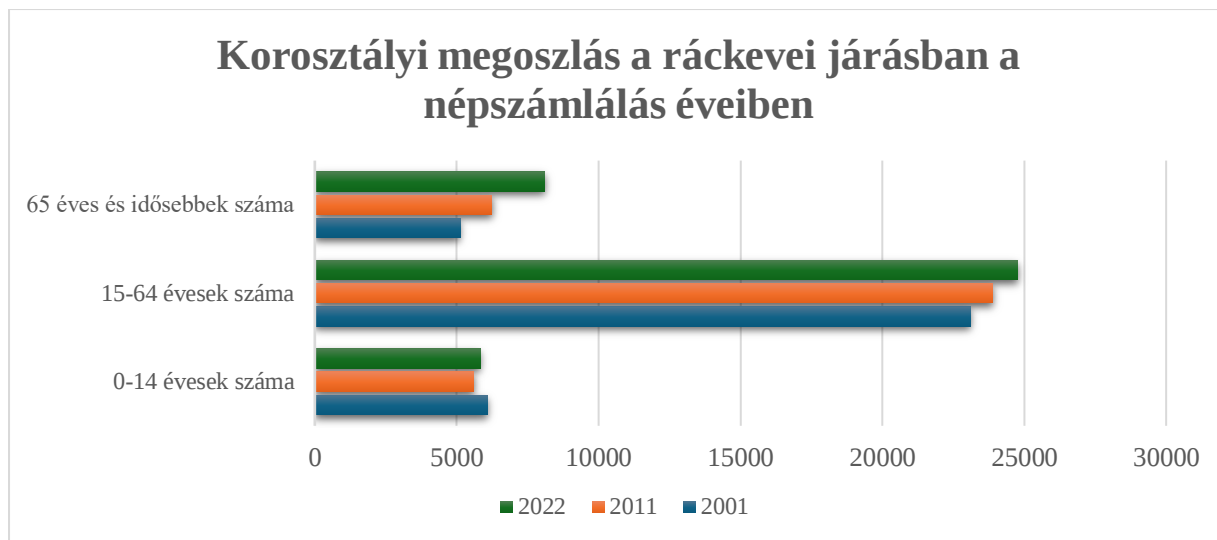
9. ábra: Korosztályi megoszlás a szigetszentmiklósi járásban a népszámlálás éveiben

(Forrás: saját szerkesztés TeIR adatok alapján)



10. ábra: Korosztályi megoszlás a ráckevei járásban a népszámlálás éveiben

(Forrás: saját szerkesztés TeIR adatok alapján)



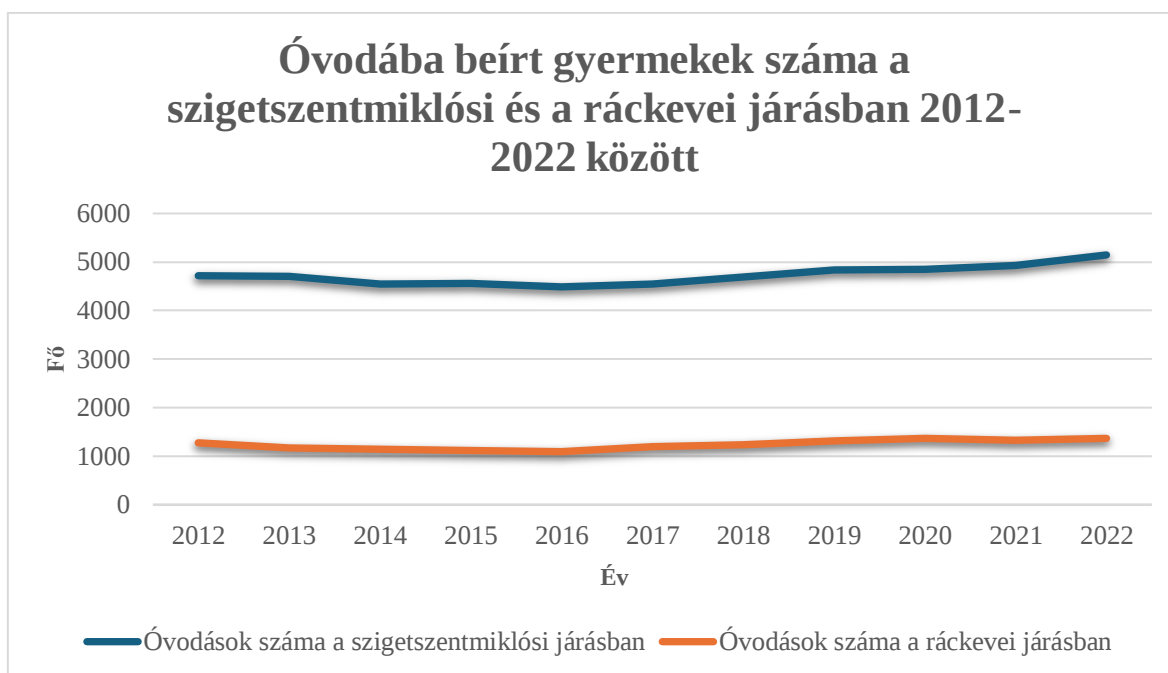
A két ábra a szigetszentmiklósi és a ráckevei járás korosztályi megoszlását mutatja a 2001-es, 2011-es és 2022-es népszámlálási adatok alapján.

A szigetszentmiklósi járásban megfigyelhetjük az adatok alapján, hogy a fiatal (0-14 éves) korosztály létszáma folyamatosan növekedett az elmúlt két évtizedben: 2001-ben 14 629, 2011-ben 19 656, majd 2022-re 22 673 főre emelkedett. A 15-64 éves korosztály szintén növekedett, 2001-ben 59 124 fő, 2011-ben 76 579 fő, 2022-ben pedig már 86 078 fő alkotta ezt a csoportot, ami az aktív korú népesség stabil bővülésére utal. Az idősebb (65 év feletti) korosztály létszáma is jelentősen emelkedett: 2001-ben 10 145 főről, 2022-re 20 799 főre nőtt. Az idősebb korcsoport növekedése a társadalom előregedésére is utalhat.

A ráckevei járásban szintén növekedés figyelhető meg, de kisebb mértékű. A fiatalok száma 2001-ben 6 085 fő volt, ami 2022-re 5 822 főre emelkedett, tehát a növekedés itt mérsékeltebb. A 15-64 éves aktív korúak száma 2001-ben 23 119 fő volt, 2022-ben 24 771 főre nőtt, ami szintén kisebb ütemű emelkedést jelez a szigetszentmiklósi járáshoz képest. Az idősek száma viszont itt is emelkedett: 2001-ben 5 117 főről 8 097 főre nőtt 2022-re, ami szintén az előregedés jele.

11. ábra: Óvodába beírt gyermekek száma a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban 2012-2022

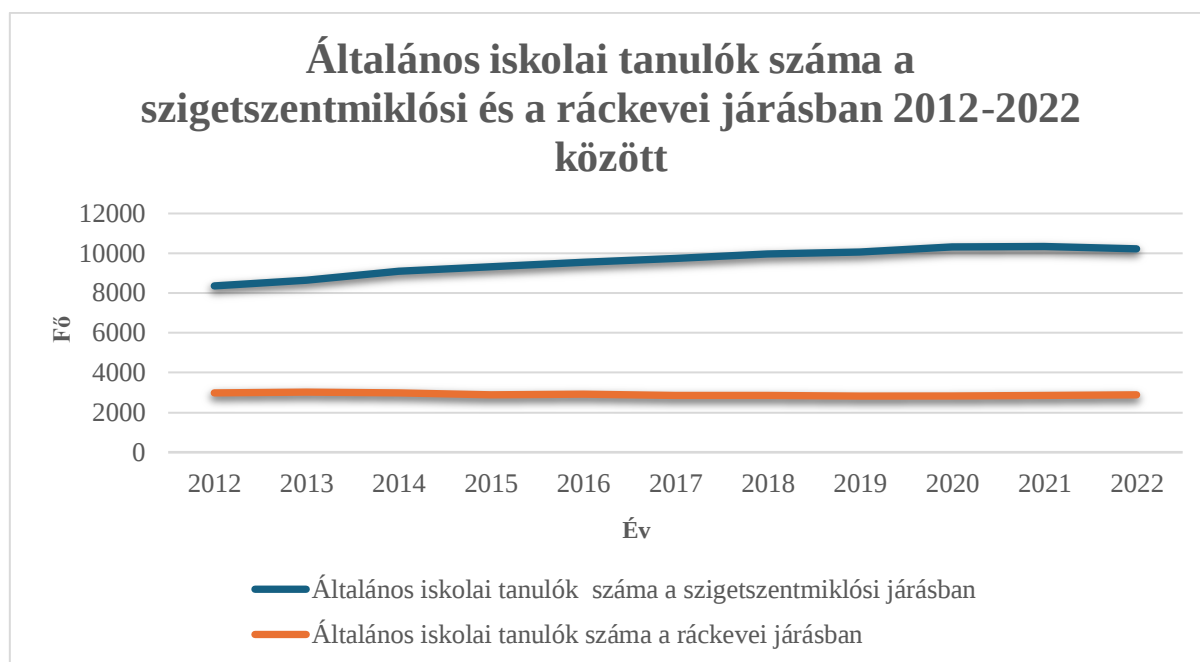
(Forrás: saját szerkesztés KSH adatok alapján)



Az óvodások száma a szigetszentmiklósi járásban 2012 és 2022 között folyamatos növekedést mutatott. Míg 2012-ben 4717 gyerek járt óvodába, addig 2022-re ez a szám elérte az 5146 főt, kisebb ingadozásokkal az évek során. A ráckevei járásban ezzel szemben az óvodások száma kevesebb változást mutatott. 2012-ben 1281 gyerek járt óvodába, majd 2022-re a létszám 1367-re emelkedett. A szigetszentmiklósi járásban tehát folyamatosan növekvő tendencia figyelhető meg, míg a ráckevei járásban inkább stagnálás tapasztalható, de 2019-től szintén megfigyelhető egy enyhe emelkedés.

12. ábra: Általános iskolai tanulók száma a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban 2012-2022 között

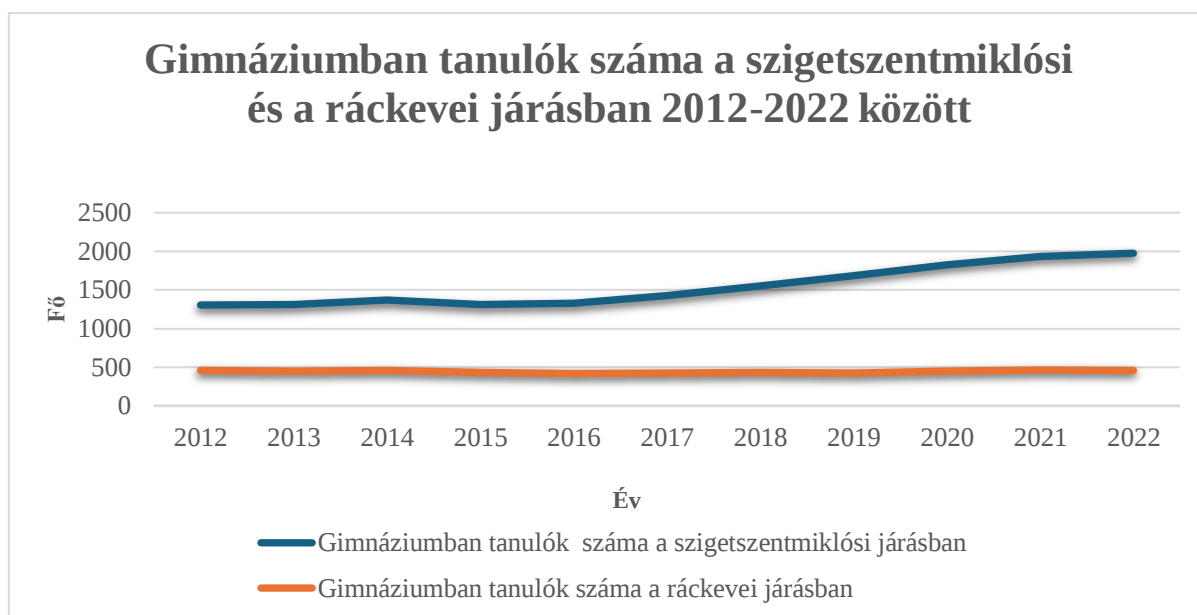
(Forrás: saját szerkesztés KSH adatok alapján)



Az ábrán az általános iskolai tanulók létszámának alakulása látható a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásokban 2012 és 2022 között. A szigetszentmiklósi járásban folyamatos növekedés figyelhető meg, 2012-ben 8360 diák járt általános iskolába, míg 2020-ra ez a szám elérte a 10 333-at, majd enyhe csökkenés után 2022-ben 10 232-re mérséklődött. Ezzel szemben a ráckevei járásban a tanulói létszám kevésbé változott, 2012-ben 2983 diák tanult az általános iskolákban, és 2022-re ez a szám 2894-re csökkent, enyhe ingadozásokkal az évek során. A szigetszentmiklósi járás növekedése összhangban áll a lakosság számának emelkedésével, míg a ráckevei járásban stagnáló vagy csökkenő tendencia figyelhető meg.

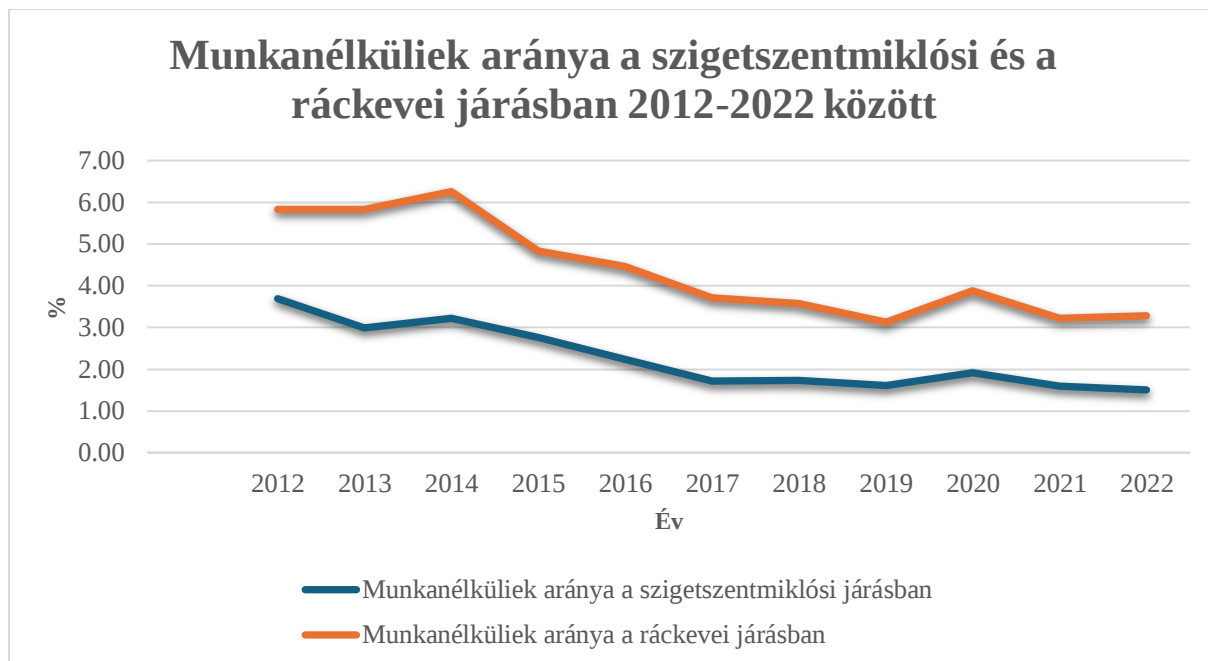
13. ábra: Gimnáziumban tanulók száma a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban 2012-2022 között

(Forrás: saját szerkesztés KSH adatok alapján)



A diagram a gimnáziumban tanulók számát mutatja be a szigetszentmiklósi és ráckevei járásokban 2012 és 2022 között. A szigetszentmiklósi járásban a gimnazisták száma folyamatosan növekedett az évek során, 2012-ben 1305 tanulóval indult, majd 2022-re ez a szám 1976-ra emelkedett. A legnagyobb ugrás 2018 és 2020 között figyelhető meg, amikor az adatok szerint 150-nél is több tanulóval nőtt a gimnazisták száma. A ráckevei járásban ezzel szemben enyhe csökkenés volt tapasztalható, 2012-ben még 459 diák járt gimnáziumba, 2022-ben pedig már csak 454. A szigetszentmiklósi járás esetében a növekvő tendencia feltehetően a nagyobb népességszámhoz és az ottani oktatási intézmények vonzerejéhez köthető.

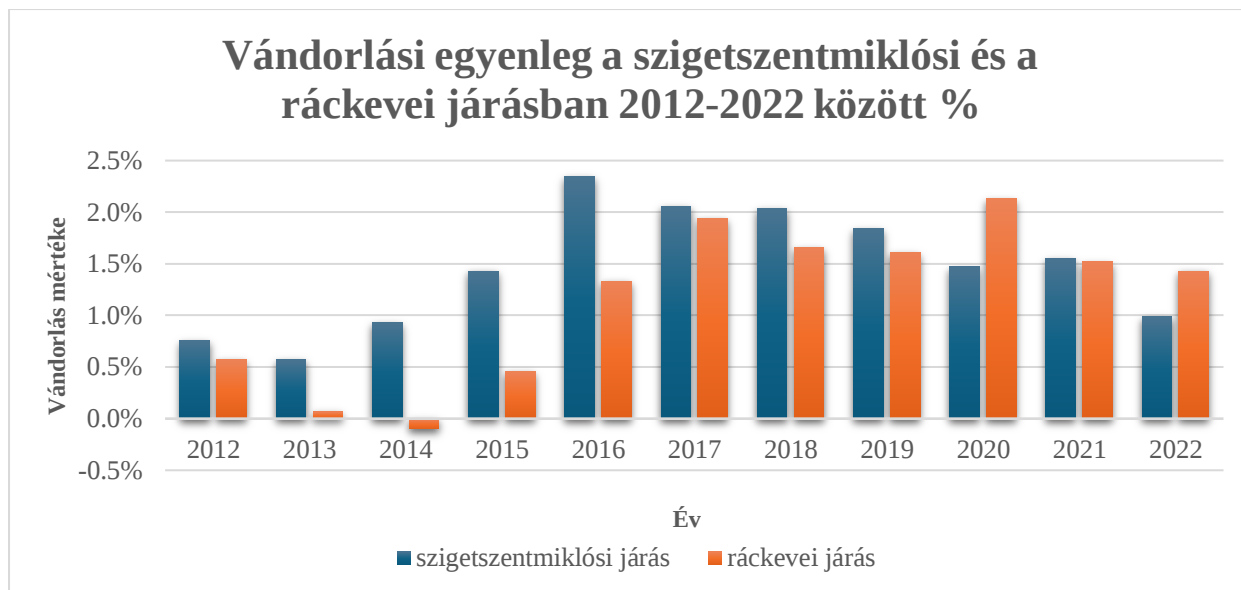
14. ábra: Munkanélküliek aránya a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban 2012-2022 között
(Forrás: saját szerkesztés KSH adatok alapján)



A diagram a munkanélküliség arányát mutatja a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásokban 2012 és 2022 között. Az adatok szerint a ráckevei járásban a munkanélküliség aránya magasabb volt, mint a szigetszentmiklósi járásban. 2012-ben a ráckevei járásban a munkanélküliségi ráta meghaladta az 5%-ot, míg a szigetszentmiklósi járásban ez az érték 3,5% körül mozgott. A ráckevei járásban 2014-re a munkanélküliség aránya enyhén megugrott, elérve a 6%-os csúcsot, majd fokozatos csökkenés következett, 2022-re pedig 3,5%-ra esett vissza. Ezzel szemben a szigetszentmiklósi járásban a munkanélküliségi ráta folyamatosan csökkent, 2012-től 2022-ig 3,5%-ról 2,5%-ra. Az adatok arra utalnak, hogy míg a ráckevei járásban nagyobb ingadozások voltak a munkanélküliségi arányban, addig a szigetszentmiklósi járásban stabilabb, fokozatos csökkenés tapasztalható. A két járás közötti különbségek valószínűleg gazdasági és fejlettségi különbségekre vezethetők vissza, hiszen a szigetszentmiklósi járásban gyorsabb urbanizáció és nagyobb gazdasági növekedés figyelhető meg, ami kedvezően hatott a munkanélküliség alakulására.

15. ábra: Vándorlási egyenleg a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban 2012-2022 között

(Forrás: saját szerkesztés KSH adatok alapján)



A vándorlási egyenleg adatait vizsgálva a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban 2012 és 2022 között, jól láthatóak a lakosság mozgásának trendjei. A szigetszentmiklósi járás vándorlási egyenlege az évtized első felében stabil növekedést mutatott, a legmagasabb értéket 2016-ban érte el (2,35%). Ezt követően 2017 és 2020 között némileg csökkent, de továbbra is pozitív maradt, és 2022-re 0,99%-ra mérséklődött. A lakosság beáramlása jelentős volt a járásba, ami az agglomerációs hatásokkal, illetve az akkor még kedvező közlekedési kapcsolatokkal magyarázható.

A ráckevei járás vándorlási egyenlege vegyesebb képet mutat. 2014-ben enyhe negatív értéket (-0,10%) regisztráltak, ami azt jelenti, hogy ekkor többen hagyták el a járást, mint ahányan beköltöztek. Azonban 2016-ban jelentős kiugrás történt (1,33%), amelyhez hozzájárult, hogy Kiskunlacházára 112 fő, Ráckeve-re 175 fő, míg Szigetszentmártonba 87 fő költözött. Ez a növekedés 2017-ben tovább folytatódott (1,94%), és bár az ezt követő években kisebb ingadozások voltak, 2020-ban ismét kiemelkedő adatot mutatott (2,13%). 2022-re a vándorlási egyenleg kicsit csökkent, de továbbra is pozitív (1,43%).

Összességében a szigetszentmiklósi járás vándorlási egyenlege stabilan magas volt az évek során, míg a ráckevei járásban a kiemelkedő 2016-os év után folyamatos, de lassabb növekedés figyelhető meg.

16. ábra: Épített lakások száma a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban 2012-2022 között

(Forrás: saját szerkesztés KSH adatok alapján)

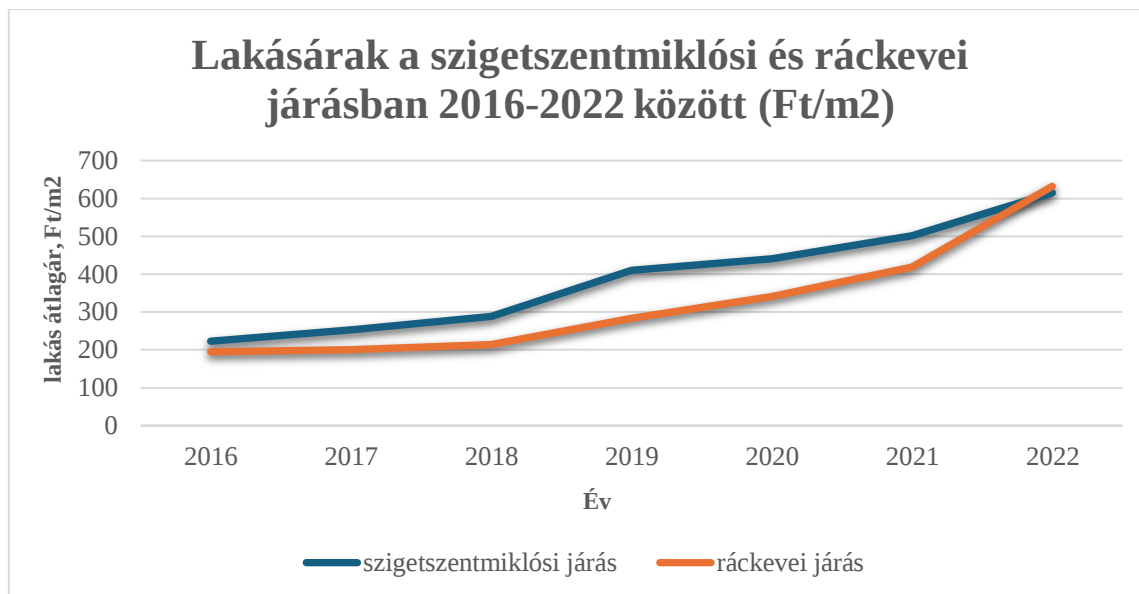


A táblázat az épített lakások számát mutatja be a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásokban 2012 és 2022 között. A szigetszentmiklósi járásban az épített lakások száma jelentősen ingadozott az évek során. 2012-ben 305 lakás épült, amely 2013-ra 136-ra esett vissza, de 2016-tól kezdve nagy ugrás következett be, amikor 538 lakás került átadásra. A legmagasabb értéket 2019-ben érte el, amikor 875 új lakást építettek. Az építkezések jellemzően ikerházak és sorházak voltak, bár néhány családi ház is épült a járásban.

Ezzel szemben a ráckevei járásban jóval alacsonyabb számokat láthatunk: 2012-ben mindössze 42 lakás készült el, majd 2014-re ez a szám 23-ra esett vissza. A legnagyobb építési hullám 2021-ben volt, amikor 135 új lakás épült. Itt a családi házépítés dominált, bár néhány sorház és ikerház is megjelent. Az évek során látható, hogy a szigetszentmiklósi járásban folyamatosan magasabb volt az építési aktivitás, ami feltehetően annak is köszönhető, hogy közelebb van Budapesthez és vonzóbb lehet a lakosság számára. A ráckevei járásban kisebb mértékű volt az ingatlanfejlesztés, de 2020 után itt is növekedést figyelhetünk meg. 2022-ben mindkét járásban csökkenés volt tapasztalható az épített lakások számában az előző évekhez képest.

17. ábra: Lakásárak a szigetszentmiklói és ráckevei járásban 2016-2022 között

(Forrás: saját szerkesztés KSH Ingatlanadattár adatok alapján)



A szigetszentmiklói és a ráckevei járás lakásárainak alakulását vizsgálva 2016 és 2022 között jelentős drágulást tapasztaltam mindkét területen. Szigetszentmiklós esetében a József Attila út forgalmas részeit elemeztem, míg Ráckeven a Gábor Áron utca adatait vettem alapul 2020-ig, majd az utolsó két évben a Templom kert és az Almafa utca lakásárait vizsgáltam.

Az adatok alapján Szigetszentmiklós esetében 2016 és 2022 között több mint kétszeresére nőtt az ingatlanok négyzetméterára. 2016-ban még 223 ezer Ft/m² volt, míg 2022-re már 615 ezer Ft/m²-re emelkedett. Ez a drágulás szoros összefüggésben van az agglomerációs hatásokkal, hiszen Szigetszentmiklós Budapesthez közeli fekvése miatt egyre vonzóbb célponttá vált a kiköltözők számára. A forgalmas József Attila út ellenére az árak jelentős növekedést mutattak, ami azt jelzi, hogy a kereslet erősödése ellensúlyozta az esetleges negatív tényezőket, mint a forgalom vagy a zaj.

Ráckeve esetében a lakásárak szintén drasztikus emelkedést mutattak. 2016-ban még alacsonyabbak voltak a négyzetméterárak, 195 ezer Ft/m², de 2022-re elérték a 632 ezer Ft/m²-t. Bár a drágulás mértéke itt is jelentős, Ráckeve esetében kiegyensúlyozottabb volt a növekedés. Érdekes, hogy míg korábban Szigetszentmiklós drágább volt, addig 2022-re Ráckeve átvette a vezetést. Ez a helyi sajátosságok, például a Gábor Áron utca forgalma és a vizsgált utcák eltérő vonzereje miatt alakulhatott így.

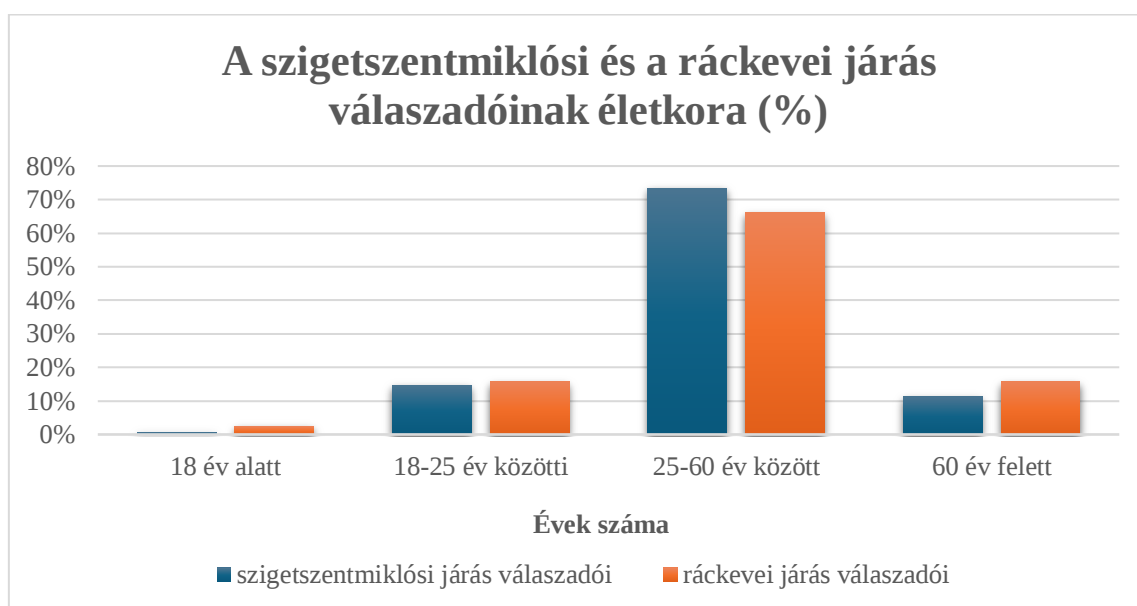
Összességében elmondható, hogy mindkét járásban jelentős lakásár-emelkedés figyelhető meg, melyet a fővárosi agglomerációs hatások, a megnövekedett kereslet, valamint a területek fejlesztése is befolyásolt. A lakásárak ilyen mértékű növekedése erősen tükrözi a térségek vonzerejének növekedését, bár az egyes járások között különbségek figyelhetők meg az áremelkedés dinamikájában.

4.2. Kérdőív elemzés

A szakdolgozatom ezen részében a két járás lakosai által kitöltött kérdőívek elemzésére és a válaszok vizsgálatára fogok fókuszálni. A ráckevei járásban összesen 121 fő, míg a szigetszentmiklósi járásban 143 fő vett részt a felmérésben. A kérdőív két fő részből állt: az első részben általános információkat kérdeztem meg a válaszadóktól, például, hogy melyik településen élnek, és mennyi ideje laknak ott. A második rész az agglomerációs hatásokra koncentrált, és olyan kérdéseket tartalmazott, amelyek arra irányultak, hogy a dugók, a zsúfoltság vagy egyéb urbanizációs jelenségek milyen mértékben befolyásolják az életüket. A kérdőív összesen 20 kérdésből állt, és annak érdekében, hogy minél szélesebb körben elérjem a célcsoportot, helyi Facebook-csoportokban osztottam meg, valamint sok ismerősömnek is elküldtem. Az elemzés célja, hogy feltárjam, mennyiben különböznek vagy egyeznek meg ezek a tapasztalatok a két járás lakosai között, és milyen tényezők játszanak kulcsszerepet az agglomeráció hatásaiban.

18. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás válaszadóinak életkora

(Forrás: saját szerkesztés kérdőív adatok alapján)



Az első kérdésben a válaszadók életkorát vizsgáltam, melynek eredményei alapján a két járás között némi eltérés tapasztalható. A szigetszentmiklói járásban a válaszadók 0,7%-a tartozott a 18 év alatti korosztályba, míg a ráckevei járásban ez az arány 2,5%. Az életkor szerinti megoszlás a 18-25 év közötti csoportban hasonló volt: a szigetszentmiklói járásban 14,7%, a ráckevei járásban pedig 15,7% esett ebbe a kategóriába. A legnagyobb csoport mindkét járásban a 25-60 év közöttieké volt, de a szigetszentmiklói járásban különösen magas, 73,4%-os arányban képviselték magukat, szemben a ráckevei járás 66,1%-os eredményével. Az idősebb korosztály, vagyis a 60 év felettiek aránya a szigetszentmiklói járásban 11,2%, míg a ráckevei járásban 15,7% volt. Az életkor szerinti eloszlás jól mutatja, hogy mindkét járásban a középkorúak csoportja a legdominánsabb, míg a fiatalok és az idősek aránya kisebb. Az életkor szerepe az agglomerációs hatások megítélésében is fontos lehet, hiszen az eltérő élethelyzetek különböző preferenciákat és véleményeket hozhatnak az urbanizációs folyamatokkal kapcsolatban.

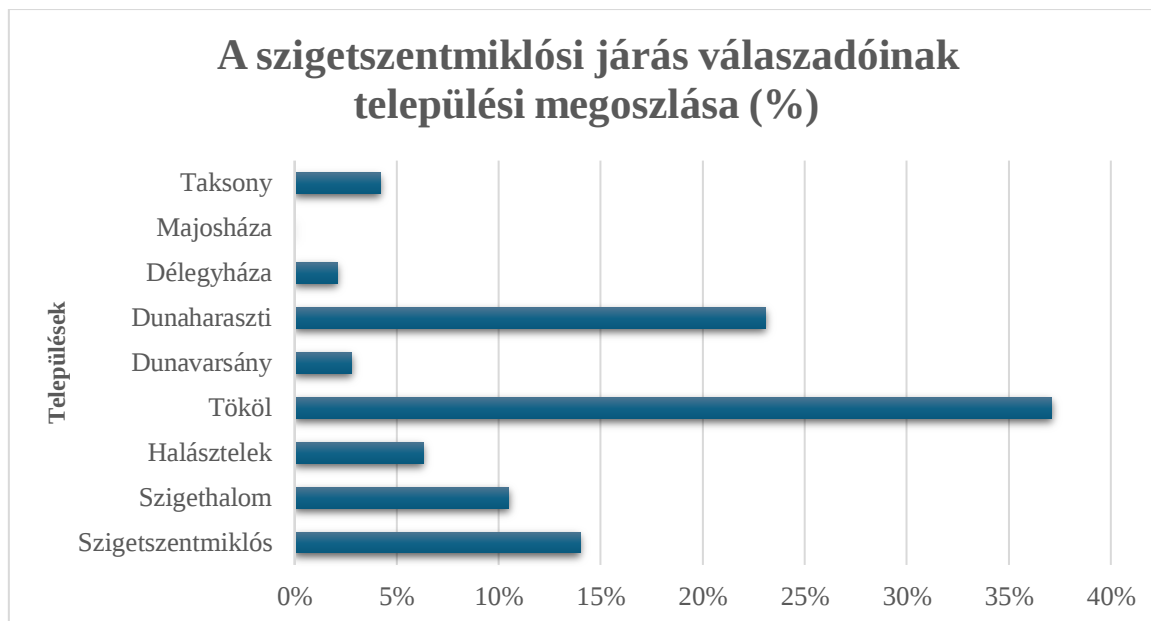
A második kérdés a válaszadók nemét vizsgálta, és az eredmények azt mutatják, hogy mindkét járásban jelentős többségben nők töltötték ki a kérdőívet. A szigetszentmiklói járásban a válaszadók 79,7%-a volt nő, míg a ráckevei járásban ez az arány még magasabb, 84,3% volt. Ezzel szemben a férfiak aránya mindkét területen jelentősen alacsonyabb: a szigetszentmiklói járásban 20,3%, a ráckevei járásban pedig csupán 15,7%. Ez a nemi megoszlás arra utalhat, hogy a felmérés iránt nagyobb érdeklődést mutattak a nők, ami akár a közösségi médián keresztüli elérés, akár az agglomerációs hatások iránti nagyobb érdeklődés eredménye is lehet.

A harmadik kérdés a kérdőívben arra vonatkozott, hogy a válaszadók mióta élnek a szigetszentmiklói, illetve a ráckevei járásban. A szigetszentmiklói járásban élő válaszadók több mint fele (52,4%) születése óta lakik a járásban, míg a ráckevei járás esetében ez az arány még magasabb, 56,2%. Ez azt jelzi, hogy a helyiek jelentős része hosszú távon kötődik lakóhelyéhez. A 10-15 éve itt élők aránya is figyelemre méltó: a szigetszentmiklói járásban 24,5%, a ráckevei járásban pedig 19,8% él ennyi ideje ezen a területen.

A 0-5 éve itt lakók aránya a két járásban közel hasonló: szigetszentmiklói járásban 13,3%, a ráckevei pedig 15,7%. Ezt követi a 5-10 éve itt élők csoportja, amely a szigetszentmiklói járásban 9,8%-ot, míg a ráckeveiben 8,3%-ot tesz ki. Az adatok azt mutatják, hogy mindkét járásban sokan hosszú ideje élnek, azonban egy kisebb, de jelentős csoport is jelen van, akik az elmúlt években költöztek be.

19. ábra: A szigetszentmiklósi járás válaszadóinak települési megoszlása

(Forrás: saját szerkesztés kérdőív adatok alapján)



20. ábra: A ráckevei járás válaszadóinak települési megoszlása

(Forrás: saját szerkesztés kérdőív adatok alapján)



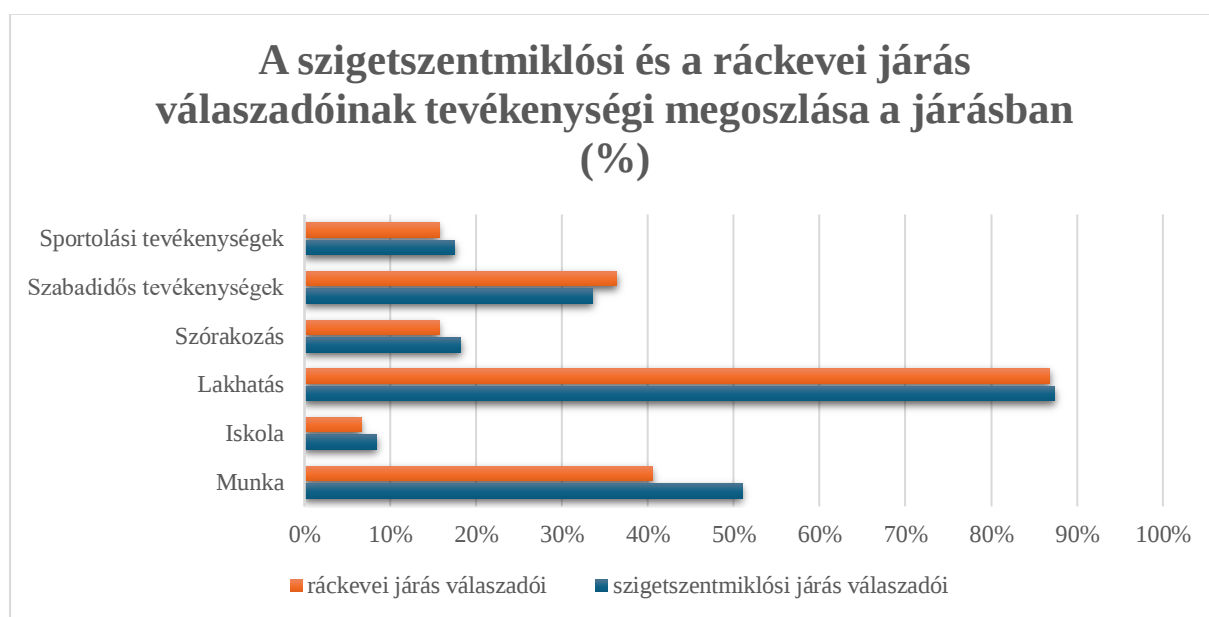
A negyedik kérdés arra irányult, hogy a válaszadók melyik településen élnek a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban. A szigetszentmiklósi járásban a válaszadók közül a legtöbben Tökölön élnek (37%), amelyet Dunaharaszti követ 23%-kal. Szigetszentmiklóson 14%-uk lakik, míg Szigethalmon 11%, és Halásztelken 6%.

A többi településen, mint például Dunavarsány (3%), Délegyháza (2%) és Taksony (4%), a válaszadók kisebb arányban vannak jelen, míg Majosházáról senki nem adott választ.

A ráckevei járásban a legtöbb válaszadó Ráckeven él, ahol 35%-uk lakik, Szigetcsépen pedig 31%-uk található. A kisebb településeken, mint például Kiskunlacháza (12%), Szigetújfalu (5%), Dömsöd (3%) és Apaj (3%), a válaszadók aránya kisebb. Szigetszentmártonban csak 1% él, és Lórév, Áporka, valamint Makád egyaránt 2%-os arányt mutat.

21. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás válaszadóinak tevékenységi megoszlása a járásban

(Forrás: saját szerkesztés kérdőív adatok alapján)



Az ötödik kérdés arra vonatkozott, hogy a válaszadók milyen tevékenységeket végeznek a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban. A szigetszentmiklósi járásban a legtöbben, 87,4%-uk a lakhatás miatt él ott, amit szorosan követ a munkavégzés 51%-os arányban. A ráckevei járásban szintén magas, 86,8%-os arányban választották a lakhatást, de a munkavégzés ott valamivel alacsonyabb, 40,5%-on áll. A szórakozási és sportolási lehetőségek igénybevétele hasonló a két járásban, 18,2% és 15,7% a szórakozást választók aránya, míg sportolási célból a szigetszentmiklósi válaszadók 17,5%-a, a ráckevei válaszadók 15,7%-a használja a járást. Szabadidős tevékenységekben azonban a ráckevei járás válaszadói valamivel aktívabbak, 36,4%-kal, míg a szigetszentmiklósi járásban ez az arány 33,6%. Az iskolába járók aránya mindkét járásban alacsony, 8,4% a szigetszentmiklósi és 6,6% a ráckevei válaszadók között. Ez az elemzés világosan mutatja, hogy mindkét járásban a lakhatás és a munkavégzés a fő motivációk a tartózkodásra.

22. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás válaszadóinak munkahelye

(Forrás: saját szerkesztés kérdőív adatok alapján)



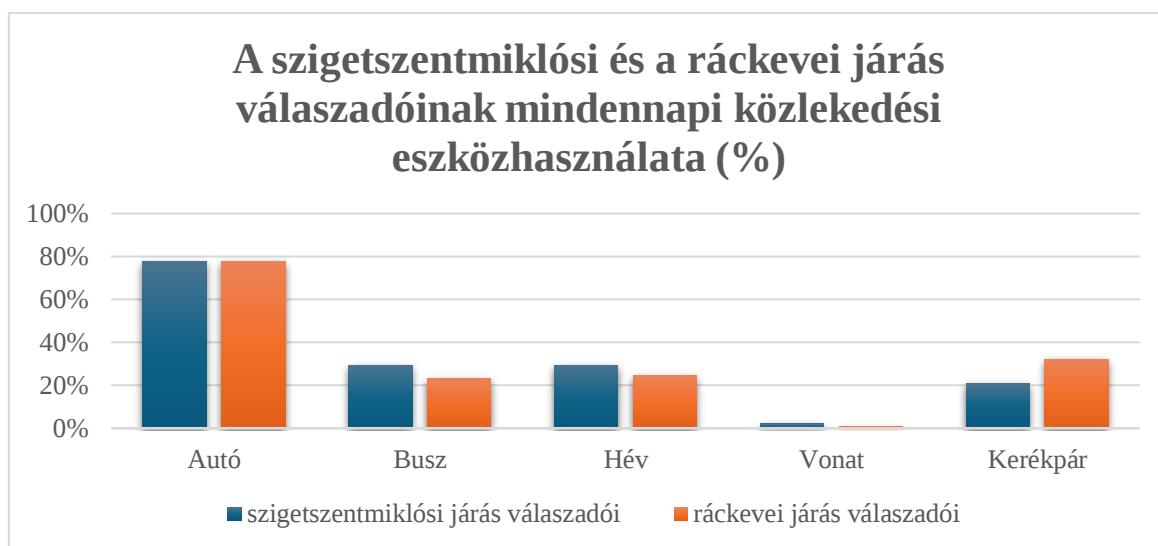
A hatodik kérdés a válaszadók munkahelyének elhelyezkedésére irányult, ahol három válaszlehetőség közül lehetett választani: a fővárosban, a járásban, illetve egyéb helyen. A szigetszentmiklósi járásban a legtöbben, 44,1%-uk helyben, tehát a járáson belül dolgoznak, míg 33,6% a fővárosban találta meg munkalehetőségét. Az "egyéb" kategóriába tartozó válaszadók aránya 22,3% volt, ahol sokan nyugdíjasként említették magukat, mások különböző településeken, például Törökbálinton, Alsónémediben vagy Vecsésen dolgoznak. Ezen kívül néhányan otthonról (home office) végzik munkájukat, vagy épp nem dolgoznak.

A ráckevei járás válaszadói között némileg eltérő a munkahelyek eloszlása. Az "egyéb" kategóriában itt is sok nyugdíjas szerepel, de vannak, akik otthon vannak gyermekükkel, vagy más járásokban, például a szigetszentmiklósi vagy kunszentmiklósi járásban, illetve vidéken dolgoznak. Itt a helyi munkahelyek dominálnak: a válaszadók 51,2%-a a ráckevei járáson belül dolgozik, míg 24,8%-uk a fővárosban találta meg a munkalehetőséget.

Az adatok alapján látható, hogy mindkét járásban a helyi munkahelyek jelentős szerepet játszanak, de a főváros közelsége miatt a budapesti ingázás is gyakori, különösen a szigetszentmiklósi járásban.

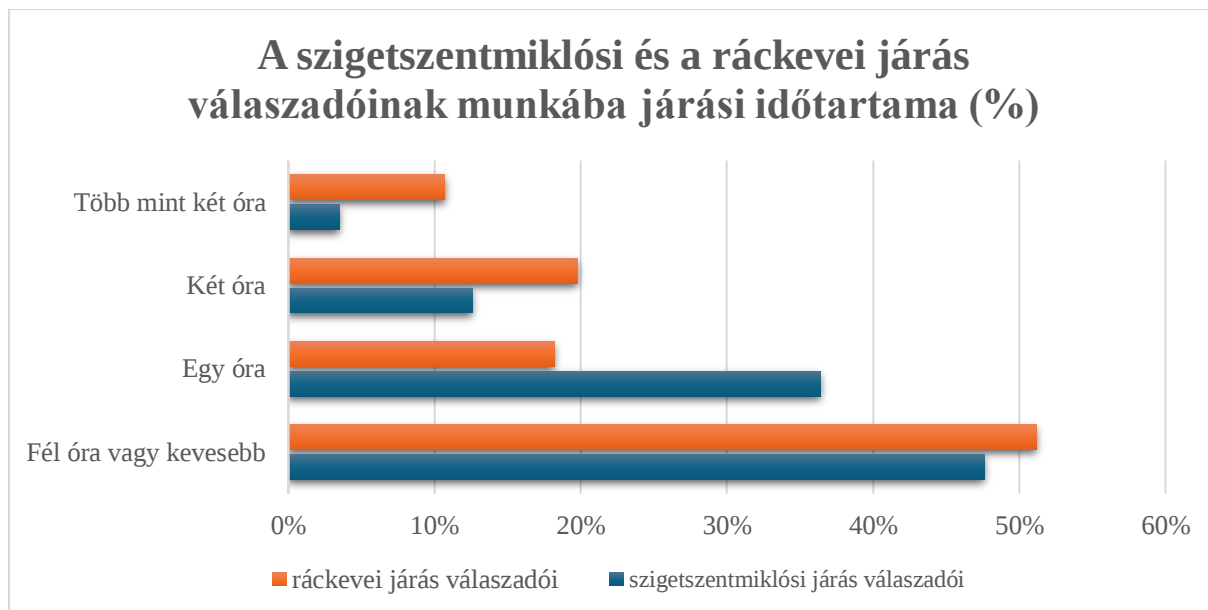
23. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás válaszadóinak mindennapi közlekedési eszközhasználatára

(Forrás: saját szerkesztés kérdőív adatok alapján)



A hetedik kérdés az volt, hogy milyen közlekedési eszközöket használnak a mindennapi tevékenységek során a szigetszentmiklósi és a ráckevei járás válaszadói. A szigetszentmiklósi járásban a válaszadók 77,6%-a autóval közlekedik nap mint nap, ami szinte megegyezik a ráckevei járás 77,7%-os arányával. Az autó tehát mindkét járásban a leggyakrabban használt közlekedési eszköz. A buszhasználat a szigetszentmiklósi járásban 29,4%, míg a ráckevei járásban 23,1%, ami azt mutatja, hogy valamivel többen választják a buszt a szigetszentmiklósi régióban. A HÉV-et mindkét járásban nagyjából azonos arányban használják, a szigetszentmiklósiak 29,4%-a, a ráckeveiek pedig 24,8%-a. Vonattal viszonylag kevesen közlekednek, mindkét járásban 2%-nál is alacsonyabb ez az arány. Érdekes, hogy a kerékpárhasználat a ráckevei járásban jóval magasabb (32,2%), mint a szigetszentmiklósiakban, ahol csak 21,0%-os az arány. Ez arra utalhat, hogy a ráckevei járás lakosai között népszerűbbek a környezetbarát és ma már talán időhatékonyabb közlekedési eszközök.

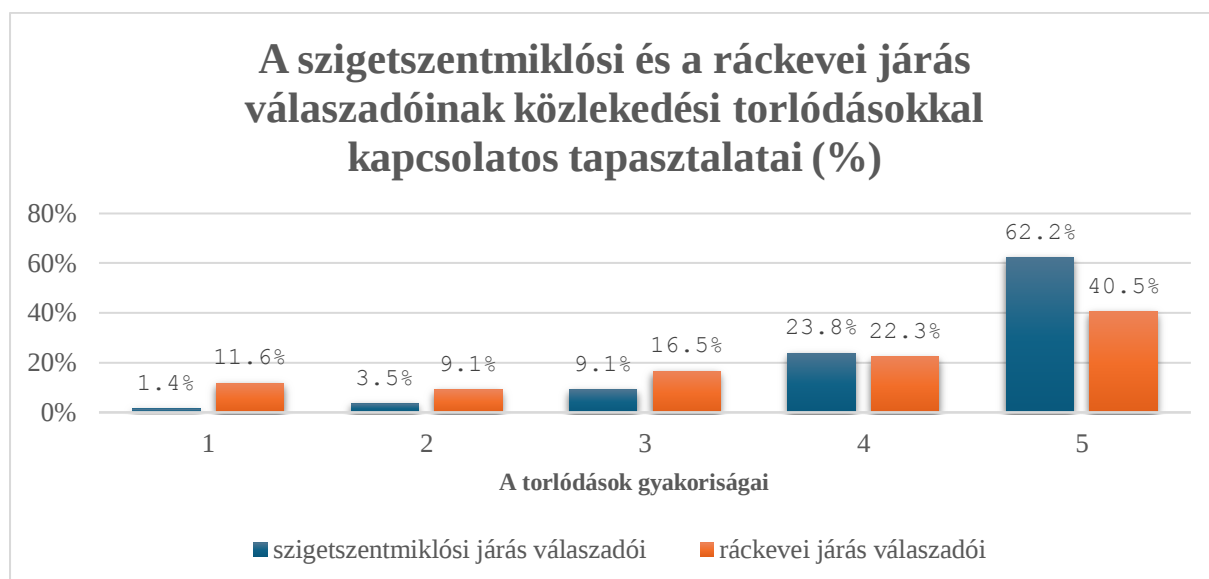
24. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás válaszadóinak munkába járási időtartama
(Forrás: saját szerkesztés kérdőív adatok alapján)



A nyolcadik kérdés arra irányult, hogy a válaszadók mennyi idő alatt jutnak el a munkahelyükre, illetve haza. A szigetszentmiklósi járásban a válaszadók 47,6%-a fél óra vagy annál kevesebb idő alatt éri el a munkahelyét, míg a ráckevei járásban ez az arány még magasabb, 51,2%. Ez azt mutatja, hogy mindkét járásban jelentős azok aránya, akik viszonylag közel dolgoznak a lakóhelyükhöz. Azonban egyórás munkába járási idővel a szigetszentmiklósi válaszadók 36,4%-a számolt, míg a ráckevei járásban ez csak 18,2%, ami arra utalhat, hogy a szigetszentmiklósiaknak több ideig tart elérni a munkahelyüket, mint a ráckeveieknek. A kétórás utazási időt a szigetszentmiklósi járásban 12,6% említette, míg a ráckevei járásban magasabb, 19,8% volt ez az arány. Végül, több mint két órát tölt munkába járással a szigetszentmiklósi válaszadók 3,5%-a, míg a ráckevei járásban 10,7%-uk tapasztal ilyet. Ez a kérdés segített megérteni, hogy a két járás lakosai között különbségek vannak a munkába járás időtartamában, és ezzel a mindennapi életüket is nagyban befolyásolja.

25. ábra: A szigetszentmiklói és a ráckevei járás választadóinak közlekedési torlódásokkal kapcsolatos tapasztalatai

(Forrás: saját szerkesztés kérdőív adatok alapján)



A kilencedik kérdés a közlekedési dugók és torlódások gyakoriságát vizsgálta a szigetszentmiklói és a ráckevei járásban. Az egyes osztályzat azt jelentette, hogy a választadók ritkán, az ötös pedig, hogy nagyon gyakran tapasztalnak torlódásokat. A szigetszentmiklói járás választadói közül mindössze 1,4% választotta az egyest, ami azt mutatja, hogy nagyon kevesen tapasztalják ritkán a torlódásokat. Ezzel szemben a ráckevei járásban az egyes osztályzatot 11,6% adta, ami arra utal, hogy náluk többen vannak, akik ritkán szembesülnek ezzel a problémával. A leggyakrabban torlódásokat tapasztalók (ötös osztályzatot adók) aránya a szigetszentmiklói járásban jelentősen magasabb, 62,2%, míg a ráckevei járásban ez az arány 40,5%.

A közepes gyakoriságot jelölő három és négy pontot választók aránya is eltér a két járás között. A szigetszentmiklói járásban 9,1% választotta a hármas, és 23,8% a négyest, míg a ráckevei járásban a hármasra 16,5%, a négyesre pedig 22,3% voksolt. Ezek az adatok arra utalnak, hogy a szigetszentmiklói járásban a közlekedési dugók jóval gyakoribbak, mint a ráckevei járásban, ahol a választadók többsége ritkábban szembesül ilyen problémákkal.

A tizedik kérdés is a szigetszentmiklói és a ráckevei járás lakóinak közlekedési dugókkal kapcsolatos tapasztalataira vonatkozott, különös tekintettel azok súlyosságának megítélésére. Az eredmények szerint a szigetszentmiklói járásban a választadók 65%-a az ötös skálán a leginkább súlyosnak értékelte a torlódásokat. Ezzel szemben a ráckevei járásban ez az arány valamivel alacsonyabb, 46,3%.

Érdekes, hogy a szigetszentmiklósi járásban senki sem választotta az egyes opciót, ami a legkevésbé súlyos kategóriát jelenti, míg a ráckevei válaszadók közül 6,6% úgy érezte, hogy a közlekedési dugók alig befolyásolják a mindennapi életet.

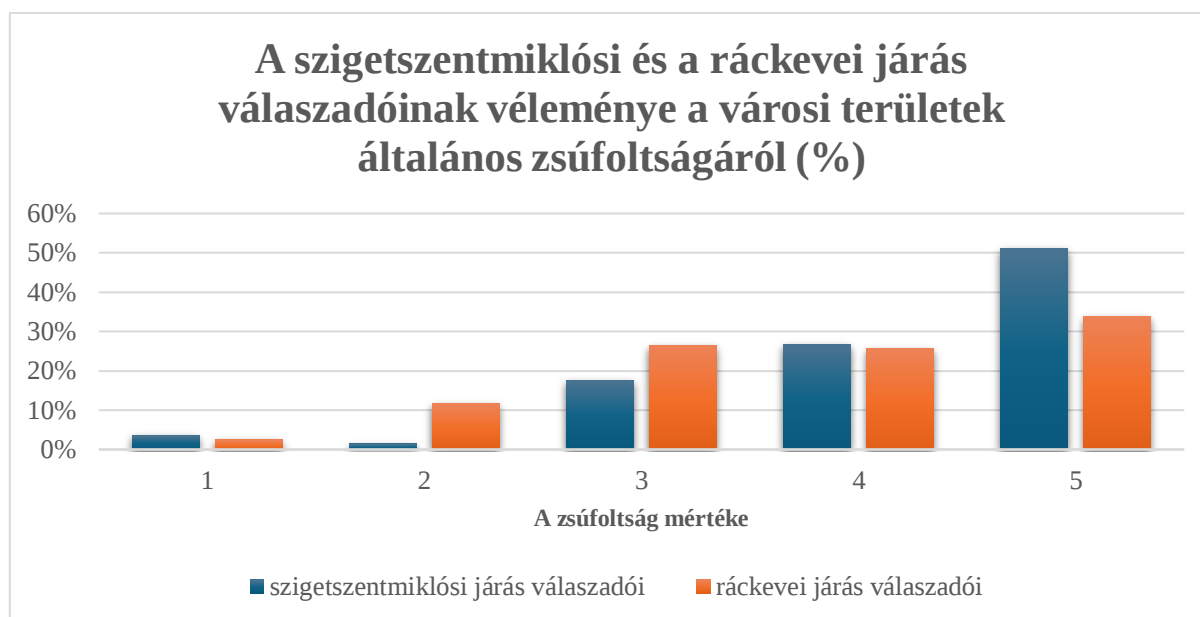
A kettes skálán a szigetszentmiklósi járás lakói közül csupán 1,4% ítélte kevésbé súlyosnak a torlódásokat, míg a ráckevei válaszadók 11,6%-a érezte ugyanezt. A közepes (hármás és négyes) súlyossági szinten mindkét járás lakói hasonló arányban oszlottak meg, azonban a szigetszentmiklósi járásban magasabb arányban vélték a torlódásokat súlyosnak.

Összességében az adatok azt mutatják, hogy a szigetszentmiklósi járás lakói nagyobb arányban érzik komoly problémának a közlekedési dugókat, míg a ráckevei járásban élők körében ez kevésbé jelentős probléma. A válaszok alapján a szigetszentmiklósi járásban a torlódások lényegesebb kihívást jelentenek a mindennapi életben.

A tizenegyedik kérdés a közlekedési dugók mindennapi életre gyakorolt hatásait vizsgálta a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban élő válaszadók körében. A skála szerint az egyes a „Nem jelentős” hatást, az ötös pedig a „Nagyon jelentős” hatást jelentette. A szigetszentmiklósi járásban a válaszadók 51,7%-a úgy érezte, hogy a közlekedési dugók jelentős mértékben befolyásolják mindennapi életüket, míg a ráckevei járásban ez az arány 32,2% volt. A közlekedési torlódások kisebb hatásáról számolt be a szigetszentmiklósi válaszadók 7%-a, míg a ráckevei járásban ez az arány magasabb, 16,5% volt. A közepesen jelentős hatásokat, azaz a hármás értéket a szigetszentmiklósiak 11,9%-a, míg a ráckeveiek 18,2%-a választotta. Ez arra utal, hogy mindkét járás lakói szembesülnek a közlekedési dugók negatív hatásaival, de a szigetszentmiklósi járás lakói nagyobb arányban érzékelik súlyosabbnak ezeket a problémákat.

26. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás válaszadóinak véleménye a városi területek általános zsúfoltságáról

(Forrás: saját szerkesztés kérdőív adatok alapján)



A tizenkettedik kérdés a szigetszentmiklósi és a ráckevei járás lakóinak véleményére vonatkozott a városi területek általános zsúfoltságával kapcsolatban. A kérdésben az egyes jelölte, ha valaki egyáltalán nem érzi zsúfoltnak a területet, míg az ötös arra vonatkozott, hogy nagyon zsúfoltnak érzik. A szigetszentmiklósi járásban a válaszadók 51%-a a legmagasabb, ötös értéket választotta, tehát ők nagyon zsúfoltnak érzik a városi területeket. Ezzel szemben a ráckevei járás válaszadói közül 33,9% érzékelt hasonló mértékű zsúfoltságot.

Azok aránya, akik kevésbé érzik zsúfoltnak a városi területeket (hármass érték), a szigetszentmiklósi járásban 17,5%, míg a ráckevei járásban 26,4%. Az egyes értéket, amely a legkevésbé zsúfolt környezetre utal, a szigetszentmiklósi válaszadók 3,5%-a választotta, míg a ráckevei járásban ez az arány 2,5% volt. Az eredményekből jól látszik, hogy mindkét járásban jelentős mértékű zsúfoltságot tapasztalnak az emberek, de a szigetszentmiklósi járás lakói nagyobb arányban érzékelik ezt problémának.

A tizenharmadik kérdés a szigetszentmiklósi és a ráckevei járás válaszadóinak arra vonatkozott, hogy tapasztalták-e a boltok, éttermek és más szolgáltatók zsúfoltságának növekedését az elmúlt időszakban. Az 1-es érték azt jelzi, hogy nem nőtt jelentősen a zsúfoltság, míg az 5-ös érték a jelentős zsúfoltságnövekedést jelöli. A szigetszentmiklósi járásban a válaszadók 7%-a szerint nem érzékelhető zsúfoltságnövekedés, míg a ráckevei járásban ez az arány 9,1%.

Ezzel szemben a legmagasabb értéket, azaz az 5-ös szintű zsúfoltságot a szigetszentmiklósi járás válaszadóinak 21,7%-a, a ráckevei járás válaszadóinak 19%-a érzékelte. A 3-as kategóriát, amely inkább közepes zsúfoltságot jelöl, a szigetszentmiklósi válaszadók 34,3%-a választotta, míg a ráckevei válaszadók 30,6%-a tartozott ide. Az adatok alapján elmondható, hogy mindkét járásban jelentős számú válaszadó érzékeli a szolgáltatók növekvő zsúfoltságát, de mint minden eddigi adatnál, a szigetszentmiklósi járásban valamivel többen érzékelik ezt súlyos problémaként.

27. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás válaszadóinak véleménye az iskolák és az oktatási intézmények zsúfoltságáról

(Forrás: saját szerkesztés kérdőív adatok alapján)



A tizennegyedik kérdés a kérdőívben az volt, hogy „Hogyan értékelné az iskolák és oktatási intézmények zsúfoltságát a járásban?” A válaszok szerint a szigetszentmiklósi és a ráckevei járás lakosai eltérően érzékelik az oktatási intézmények zsúfoltságát. Az egyes érték azt jelentette, hogy nem érzik zsúfoltnak, míg az ötös érték nagyon zsúfoltnak értékelte az intézményeket.

A szigetszentmiklósi járásban a válaszadók 36,4%-a az ötös, azaz a legzsúfoltabbnak ítélte az oktatási intézményeket, míg 28,7%-uk a négyes kategóriát választotta. Ezzel szemben a ráckevei járásban csupán 14,0% tartotta nagyon zsúfoltnak az iskolákat, és 29,8% értékelte négyes szintű zsúfoltságnak.

A közepesen zsúfoltnak, hármas kategóriát a ráckevei válaszadók nagyobb része választotta (38,0%), mint a szigetszentmiklósiak (26,6%).

Az alacsonyabb zsúfoltságot jelző értékeket mindkét járásban kevesen választották: a szigetszentmiklósi válaszadók 4,2%-a gondolta úgy, hogy az iskolák nem zsúfoltak, míg a ráckeveiek 8,3%-a osztotta ezt a véleményt.

A tizenötödik kérdésre, mely azt firtatta, hogy mit javasolnának a zsúfoltság enyhítésére, a válaszadók mindkét járásban különféle megoldásokat fogalmaztak meg, amelyeket a mindennapi életüket érintő problémákra építettek. A ráckevei járás lakói főként az intézmények bővítését tartották fontosnak, mint például több iskola, óvoda és bölcsőde megnyitását. Ezen kívül a tömegközlekedés sűrűbbé tételét és a HÉV menetrendjének sűrítését is javasolták. A közlekedés javítását célzó javaslatok közé tartozott még a kerékpárutak és kerülőutak kialakítása, valamint egy új Duna-híd építése Csepel-sziget déli vagy középső részén. Egyesek a települések népességének maximalizálását, illetve a társas- és ikerházak építésének korlátozását is felvetették.

A szigetszentmiklósi járás válaszadói szintén az úthálózat fejlesztését hangsúlyozták, különös tekintettel új utak, kerülőutak építésére, illetve a HÉV felüljáró építésére. A zsúfoltság enyhítését célzó másik kulcsfontosságú javaslat a beköltözés és házépítés korlátozása, valamint az építési engedélyek szigorítása volt. Az intézményi fejlesztések itt is kiemelkedőek voltak, mint például új iskolák, óvodák, bölcsődék és rendelők építése, illetve az iskolabusz- és ovibusz-rendszer bevezetése, hogy ezzel is csökkentsék a forgalmat, amelyet a szülők autós közlekedése generál.

28. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás válaszadóinak tapasztalatai a helyi lakosok és az újonnan érkezők közötti feszültségről

(Forrás: saját szerkesztés kérdőív adatok alapján)



A tizenhatodik kérdés, amely arra vonatkozott, hogy a válaszadók tapasztaltak-e ellenszenvet a helyi lakosok és az újonnan érkezők között a járásban, érdekes képet mutat a szigetszentmiklósi és a ráckevei járás helyi dinamizmusáról. Az eredmények azt mutatják, hogy a szigetszentmiklósi járás válaszadóinak 74,8%-a tapasztalt ellenszenvet, míg a ráckevei járásban ez az arány 64,5%.

Ezek az adatok arra utalnak, hogy a szigetszentmiklósi járás lakói körében a feszültség érzése erősebb, mint a ráckevei járásban. Ezzel szemben a ráckevei válaszadók 35,5%-a nem tapasztalt ellenszenvet, míg a szigetszentmiklósi válaszadók körében ez az arány 25,2%.

A tizenhetedik kérdés, amely arra vonatkozott, hogy a válaszadók szerint mi lehet az esetleges ellenszenv oka a helyi lakosok és az újonnan érkezők között, szabadon választható kérdés volt, és a válaszadók különböző szempontokat emeltek ki.

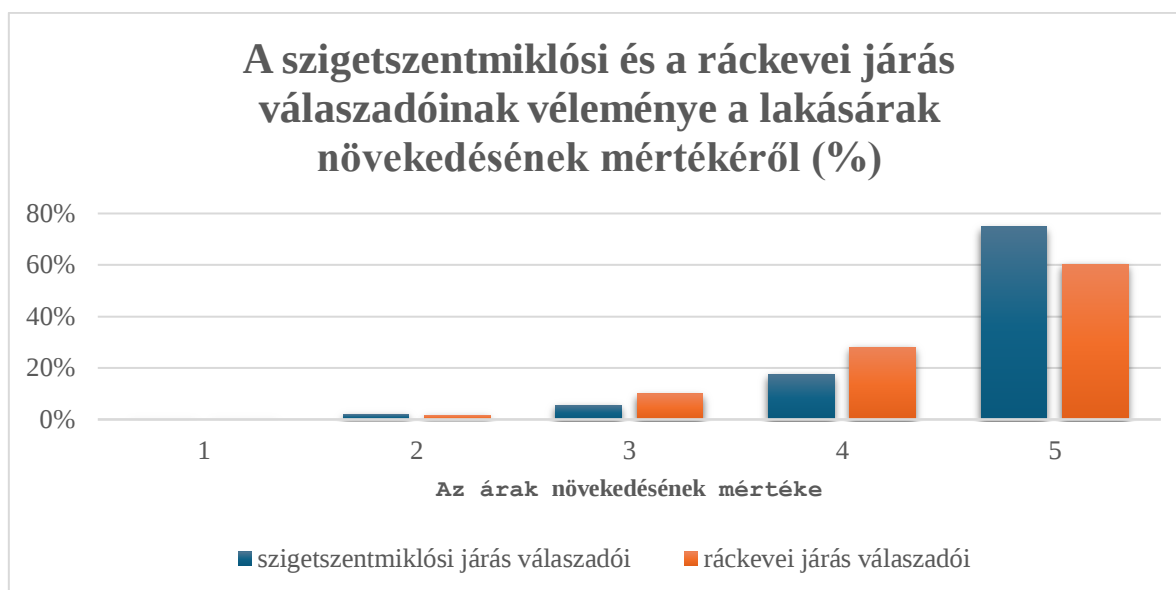
A szigetszentmiklósi járás válaszadói között többen hangsúlyozták, hogy a régi lakók nem befogadók, és a közösség nem mutat kellő toleranciát egymás iránt. Sokan úgy vélték, hogy a beköltözők nagy része nem tájékozódik megfelelően a helyi viszonyokról, és nem hajlandó alkalmazkodni a város adottságaihoz. Az is előkerült, hogy az új lakosokat sokan okolják a város problémáiért, ami feszültséget generál. A válaszadók említették a túlnépesedés és az infrastruktúra túlterheltségét is, ami tovább súlyosbítja a helyzetet.

A ráckevei járás válaszadói szintén az infrastruktúra problémáit emelték ki, mint a közműhálózatok túlterheltségét, valamint a szolgáltatási problémákat, amelyek a megnövekedett igényekből fakadnak. Ezen kívül a régi lakosok féltelme a túlnépesedéstől, valamint a városi és vidéki emberek közötti temperamentumbeli különbségek is hozzájárulnak a feszültségekhez. A válaszadók hangsúlyozták, hogy sok újonnan érkező nincs tisztában a helyi szokásokkal, míg az őslakosok gyakran nem mutatnak nyitottságot.

Ezek a tapasztalatok és vélemények arra utalnak, hogy a helyi közösségek közötti feszültség sokrétű probléma, amely a kulturális különbségekből, a kommunikáció hiányából és az infrastruktúra nehézségeiből ered. A helyzet javítása érdekében elengedhetetlen a kölcsönös megértés és az alkalmazkodás.

29. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás választóinak véleménye a lakásárak növekedésének mértékéről

(Forrás: saját szerkesztés kérdőív adatok alapján)



A tizennyolcadik kérdés a következő volt: „Ön szerint milyen mértékben nőtt a lakások ára az elmúlt években?” A válaszadók az alábbiak szerint értékelték a lakásárak növekedését: 1: alig észrevehetően, 2: kismértékben 3: közepesen 4: nagy mértékben 5: jelentős mértékben.

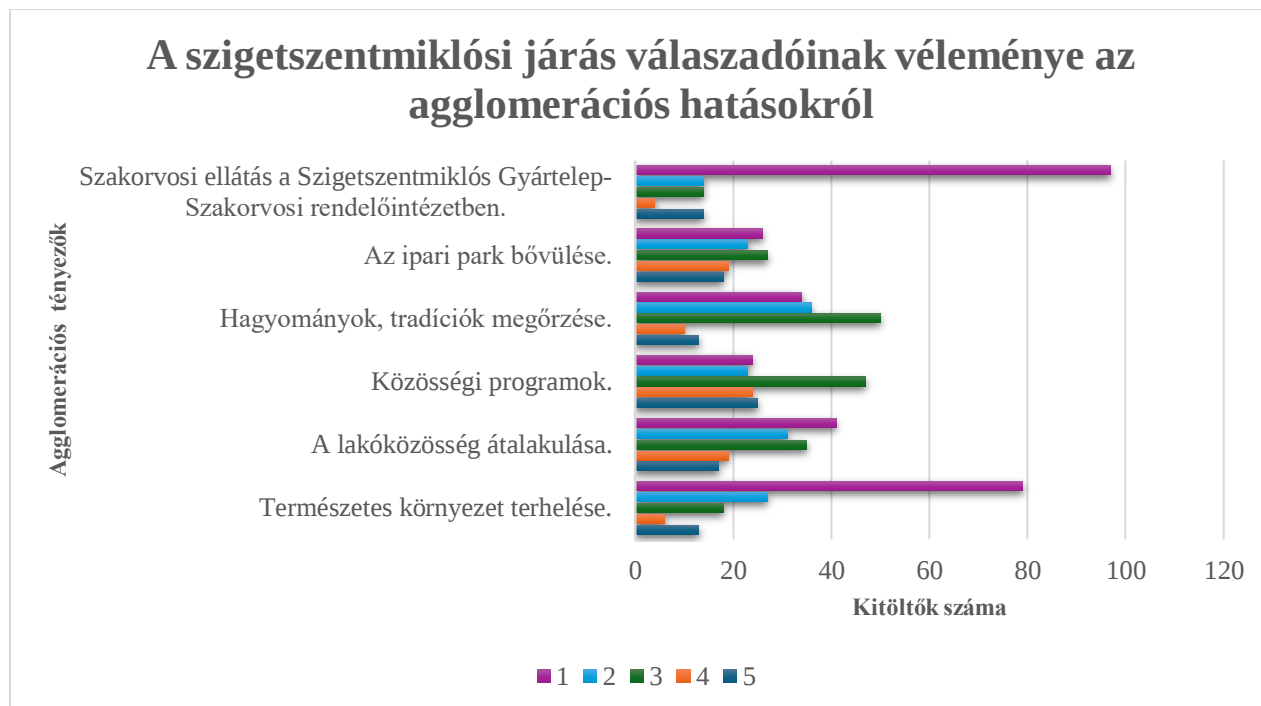
A szigetszentmiklósi járás választói közül 74,8% a legmagasabb mértéket, vagyis a 5-öst választotta, míg a ráckevei járás esetében ez az arány 60,3% volt. Ezzel szemben a 4-es szintet a szigetszentmiklósi járás választóinak 17,5%-a, a ráckevei járás választóinak pedig 28,1%-a jelölte meg. Az alacsonyabb mértékeket, mint a 1-es és a 2-es értékek, szinte senki sem választotta, ami arra utal, hogy a válaszadók jelentős mértékű lakásár-növekedést tapasztalnak.

Ez a kérdés hangsúlyozza a lakáspiac alakulását a két járásban, ahol a válaszadók a lakások árának növekedését általánosságban érzékelik, és úgy tűnik, hogy a jelenség az agglomerációs hatások következtében továbbra is fennáll.

A tizenkilencedik kérdés az agglomeráció hatását vizsgálta különböző társadalmi és gazdasági tényezőkre, ahol a válaszadóknak az 1-es (negatív hatás) és az 5-ös (pozitív hatás) közötti skálán kellett értékelniük a különböző faktorokat. Az első négy kérdés mind a kettő kérdőívben megegyezett, az utolsó kettő eltérő volt, csak az adott járásra vonatkozott.

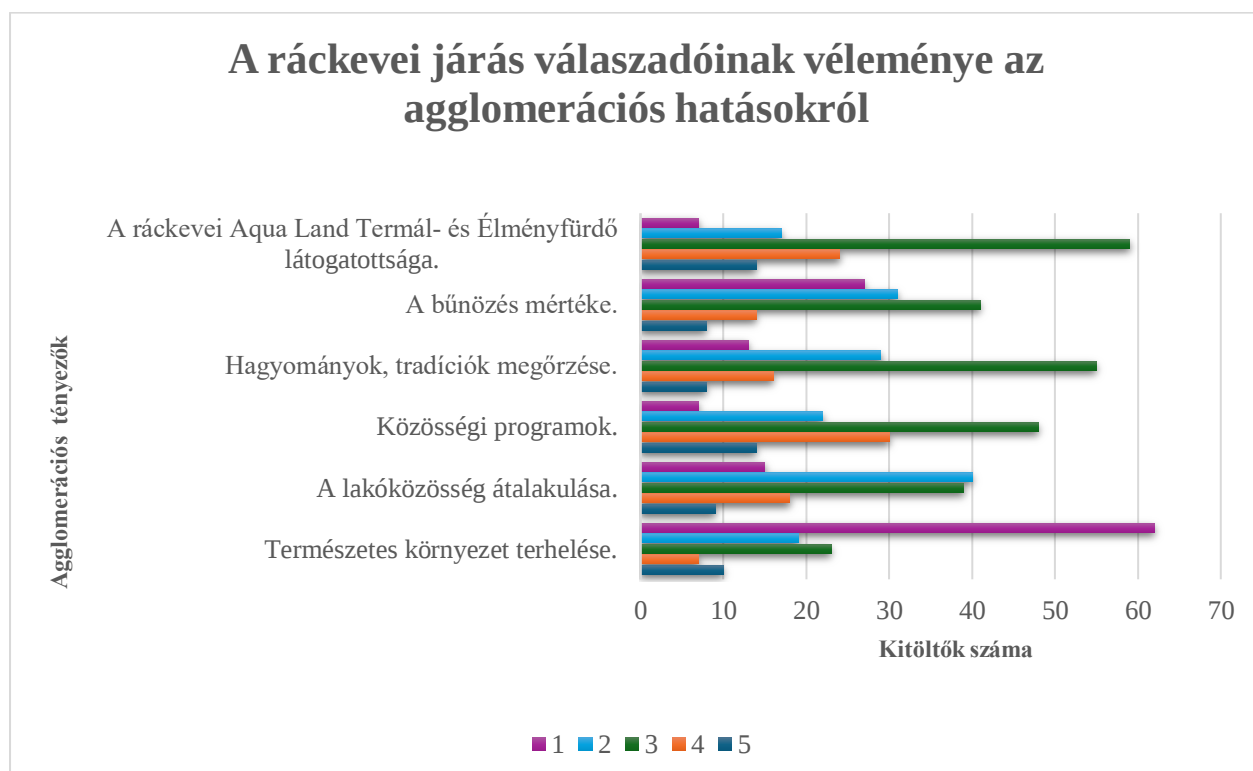
30. ábra: A szigetszentmiklói járás válaszadóinak véleménye az agglomerációs hatásokról

(Forrás: saját szerkesztés kérdőív adatok alapján)



31. ábra: A ráckevei járás válaszadóinak véleménye az agglomerációs hatásokról

(Forrás: saját szerkesztés kérdőív adatok alapján)



Természetes környezet terhelése: A válaszadók nagy része (ráckevei járás: 62 fő, szigetszentmiklósi járás: 79 fő) úgy véli, hogy az agglomeráció negatívan hat a természetes környezetre, míg csak összesen 23-an adtak pozitív (5-ös) értékelést. Ez arra utal, hogy az infrastruktúra és a növekvő lakosságszám jelentős környezeti terhelést okoz.

A lakóközösség átalakulása: Itt a vélemények vegyesek. A 3-as és 2-es értékek dominálnak, ami arra utal, hogy sokan tapasztalnak változást, de nem feltétlenül pozitív irányban. A közösség összetételének módosulása, az újonnan érkezők beilleszkedése és a helyi lakosok hozzáállása hatással van a közösség dinamikájára.

Közösségi programok: A közösségi programok esetében a válaszadók többsége mind két járásban közepes (3-as) értékelést adott. Azonban a 4-es értékelések viszonylag magas száma arra utal, hogy sokan látnak pozitív hatásokat is, amelyek hozzájárulnak a közösségi élethez.

Hagyományok, tradíciók megőrzése: Az agglomeráció hatása itt is vegyes megítélésű. A legtöbben a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban is közepes értékelést adtak, míg voltak, akik pozitívnak találták az agglomeráció hatásait a hagyományok megőrzésére. Ez arra utalhat, hogy bár vannak változások, a helyi közösség még mindig ragaszkodik a hagyományokhoz, azonban az újonnan érkezők kulturális eltérései feszültséget okozhatnak a helyi lakosok és az új lakók között.

A következő két állítás a szigetszentmiklósi járásra vonatkozott csak:

Az ipari park bővülése: Az 5-ös és 4-es értékek itt több szavazatot kaptak, mint a többi tényezőnél, ami arra utal, hogy az ipari park bővülését a válaszadók nagyobb része pozitív hatásként érzékeli.

Szakorvosi ellátás a Szigetszentmiklós Gyártelep-Szakorvosi rendelőintézetben: Ezen a területen a válaszadók jelentős része (97 fő) az 1-es értéket jelölte meg, ami azt mutatja, hogy az agglomerációs bővülés ellenére az egészségügyi szolgáltatások nem javultak eléggé, és a lakosok gyakran elégedetlenek az ellátás minőségével.

Az utolsó két állításra a ráckevei lakosok válaszoltak:

A bűnözés mértéke: A bűnözés mértékét a válaszadók közül 31 fő inkább negatívnak (2-es érték), míg 27-en kifejezetten rossznak (1-es érték) látják. Ez arra utalhat, hogy az agglomeráció növekedésével párhuzamosan a bűnözés érzékelése is fokozódik.

A ráckevei Aqua Land Termál- és Élményfürdő látogatottsága: Az Aqua Land esetében a válaszadók többsége (59 fő) közepes változást észlel a látogatottságban, míg 14-en pozitívan értékelték a növekedést. Ez azt mutatja, hogy az agglomeráció hatására a fürdő népszerűsége mérsékelten emelkedett.

Ez az elemzés tükrözi, hogy az agglomerációs hatások sokféleképpen befolyásolják a járás különböző aspektusait, és a válaszadók véleménye valamennyi tényezőnél megegyezik, ugyanakkor vannak jelentősen eltérő megítélések is.

32. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás válaszadóinak véleménye a járás jövőjéről az agglomerációs hatások tekintetében

(Forrás: saját szerkesztés kérdőív adatok alapján)



A huszadik és egyben utolsó kérdés így hangzott: Ön hogyan látja a ráckevei járás jövőjét az agglomerációs hatások fényében? A kérdés arra irányult, hogy a válaszadók hogyan értékelik a járás jövőbeli kilátásait az agglomeráció további fejlődésének tükrében.

A válaszok megoszlása alapján a szigetszentmiklósi és a ráckevei járás válaszadóinak véleménye eltérő képet mutat. A szigetszentmiklósi járásban a válaszadók túlnyomó többsége (79,7%) úgy véli, hogy a járás helyzete rosszabbodni fog az agglomeráció növekedésével, míg csak 6,3% gondolja úgy, hogy a jövő pozitív irányba mozdul el. A ráckevei járásban valamivel több optimizmus tapasztalható, ugyanis a válaszadók 11,6%-a szerint jobb lesz a járás helyzete, de a többség (60,3%) itt is inkább negatívan értékeli a jövőt.

4.3. Hipotézis vizsgálat

1. **Hipotézis:** Az agglomerációs hatások, mint a népességnövekedés, infrastruktúra terhelés, közlekedési problémák, negatívan befolyásolják a lakásárakat a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban.

Alátámasztva: A KSH Ingatlanadattár adatai által és a saját tapasztalatom alapján elmondhatom, hogy az ingatlanárak az elmúlt években nőttek. A kérdőívben feltett tizennyolcadik kérdés alapján, a válaszadók jelentős része (74,8% a szigetszentmiklósi járásban és 60,3% a ráckevei járásban) is úgy látja, hogy a lakásárak jelentős mértékben nőttek, ami az agglomerációs hatások következménye lehet.

2. **Hipotézis:** A régóta vagy a születésük óta a járásokban lakók többsége nem fogadja el az újonnan érkező lakosokat, ami feszültséget okoz a közösségekben.

Alátámasztva: A kérdőívben feltett tizenhatodik és a tizenhetedik kérdés válaszai alapján arra következtethetünk, hogy a régi lakók ellenszenvvel viszonyulnak az újonnan érkezők iránt, mivel sokan úgy gondolják, hogy az új lakók nem alkalmazkodnak a helyi szokásokhoz, a beköltözők viszont a helyi lakosok befogadóképességét említik problémaként.

3. **Hipotézis:** Az agglomeráció pozitívan hat a közszolgáltatások fejlődésére.

Megcáfolva: A tizenkilencedik kérdésre érkezett válaszok alapján, a szigetszentmiklósi járás válaszadóinak véleménye szerint a közszolgáltatások, például a szakorvosi ellátás, nem fejlődtek megfelelően, sőt, sokan a túlterhelt infrastruktúrát és a csökkenő színvonalat említették.

4. **Hipotézis:** A közösségi élet javult az elemzett járásokban az agglomerációs hatások következtében.

Megcáfolva: Szintén a tizenkilencedik kérdésnél láthatjuk, hogy a szigetszentmiklósi és a ráckevei járás lakosainak többsége szerint a közösségi élet nem javult, a programok nem fejlődtek, sőt, sokan úgy érzik, hogy a hagyományok megőrzése is háttérbe szorult.

5. **Hipotézis:** A ráckevei járás lakói optimistábbak a járás fejlődésének jövőjét illetően, mint a szigetszentmiklósi járás lakói.

Alátámasztva: A huszadik kérdésre érkezett válaszokból kiderül, hogy a ráckevei járásban a válaszadók 11,6%-a jobb jövőt vár, míg a szigetszentmiklósi járásban ez az arány csupán 6,3%.

5. Következtetések és javaslatok

A következtetések és javaslatok fejezetben szeretném bemutatni a szigetszentmiklósi és a ráckevei járás jelenlegi helyzetét, valamint a szükséges fejlesztéseket. A demográfiai adatok elemzése során kitértem a népességnövekedésre, amely az egyik legfontosabb mutatója a térség fejlődésének. Az elmúlt évtizedekben mind a szigetszentmiklósi, mind a ráckevei járásban jelentős népességnövekedés volt megfigyelhető, ami elsősorban a fővárosból való kiköltözésnek köszönhető. Ezt a folyamatot a ki- és bevándorlási adatok is alátámasztják, amelyek azt mutatják, hogy egyre többen választják a nyugodtabb, zöldebb elővárosokat lakóhelyüknek, ennek a folyamatnak a következménye, a már sokat említett zsúfoltság a járásokban, különösképpen a szigetszentmiklósiban. A népesség szerkezete is változáson ment keresztül. A korosztályi megoszlás elemzése rámutatott, hogy a fiatal családok száma növekvő tendenciát mutat, ami a helyi szolgáltatások, például óvodák és iskolák iránti kereslet növekedésével is jár. Ezt a tendenciát az óvodáskorú, általános iskolás és gimnazista korú gyermekek száma is jól mutatja. A helyi oktatási intézményeknek egyre nagyobb létszámú tanulói bázissal kell megbirkózniuk, ami új kihívásokat jelent a települések számára. A nemek arányának elemzése érdekes képet mutatott, mivel enyhe férfiféltet figyelhető meg a térségben, különösen a fiatalabb korosztályokban. A munkanélküliségi ráta is figyelmet érdemel, mivel mindkét járásban a munkanélküliek aránya az országos átlag alatt van, ami pozitív képet fest a térség gazdasági helyzetéről. Az épített lakások száma szintén meghatározó mutatója az agglomerációs hatásoknak. A lakásépítések száma növekedett az elmúlt években, ami jól mutatja, hogy a térség népszerűsége folyamatosan nő. Az új lakóparkok és családi házak építése nemcsak a népességnövekedést támogatja, hanem a helyi gazdaság fellendülését is elősegíti, hiszen új munkahelyeket teremt, és hozzájárul az infrastruktúra fejlődéséhez. A dolgozat során a múltbeli és jelenlegi helyzet elemzésén túl arra is kitértem, hogy milyen jövőbeli kilátásokkal számolhatunk a népességnövekedés és az agglomeráció további erősödése kapcsán. A települések növekedésével egyre nagyobb nyomás nehezedik az infrastruktúrára, a közlekedésre és a közsolgáltatásokra. Külön figyelmet fordítottam arra, hogy milyen hatásokat gyakorolhat ez a helyi lakosok mindennapi életére, különös tekintettel a közlekedési torlódásokra, a zsúfoltságra, valamint az új beköltözők és a régóta itt élők közti feszültségre. A dolgozat második felében saját kutatásom eredményeit mutattam be, amelynek célja az agglomerációs hatások feltárása a mindennapi életben. Két kérdőívet készítettem, amelyek segítségével külön vizsgáltam a szigetszentmiklósi és a ráckevei járások lakosainak véleményét.

A kérdőívek kitöltői megosztották tapasztalataikat arról, hogyan érzékelik az agglomeráció hatásait a mindennapokban, például a közlekedési helyzet, a helyi közösségi élet vagy éppen az ingatlanárak emelkedése tekintetében. Az eredményekből kiderült, hogy a lakosok nagy része negatívan értékeli a térség fejlődését, kihívásokkal is szembesülnek, például a növekvő népsűrűség és az infrastruktúra fejlesztésének elmaradása miatt. Ezért elsősorban az infrastruktúra fejlesztését emelném ki javaslatként, mivel számos helyi problémát megoldana, ha a főváros felé új, gyorsabb közlekedési útvonalakat létesítenének, valamint felújítanák a járások településeit összekötő meglévő utakat is. Ez a szükséglet a kérdőív válaszai alapján is kiemelkedően fontosnak bizonyult. Emellett a közösség erősítése is elengedhetetlen, hiszen a lakosság körében, saját tapasztalataim és a kérdőív eredményei alapján is, észlelhető a feszültség. Ennek enyhítésére több közösségi programot lehetne szervezni, mint például koncerteket vagy falunapokat. Fontos lenne továbbá a gyermekek számára nagyobb játszóterek kialakítása, mivel jelenleg sok szülő más településekre, például Csepelre viszi a gyermekeit. Az újonnan beköltöző lakosok sokszínűsége lehetőséget ad arra is, hogy helyi kézműves piacokat és vásárokat szervezzünk, ahol a helyi termelők és kézművesek bemutathatják és értékesíthetik termékeiket. Mindkét járásban több olyan család él, akik gazdálkodással foglalkoznak, így valószínűleg nagy igény lenne termelői piacokra is. A Duna menti lehetőségek szintén kihasználatlanok. Éttermek, vendéglátóhelyek vagy akár kisebb panziók létrehozása vonzóbbá tenné a folyópartot mind a helyiek, mind a turisták számára. Végül, a települések közötti kerékpárutak kiépítése is fontos lenne, amely nemcsak a helyi közlekedést, de a szabadidős tevékenységeket is támogatná.

Ezeket a javaslatokat a kérdőív eredményei, ismerőseim véleménye és a saját tapasztalataim alapján állítottam össze, és úgy gondolom, jelentősen hozzájárulnának a helyi életminőség javításához.

6. Összefoglalás

A dolgozatom célja az volt, hogy átfogó képet nyújtsak a szigetszentmiklósi és a ráckevei járás jelenlegi helyzetéről, valamint bemutassam, hogy az agglomeráció milyen hatásokat gyakorol a helyi lakosokra. Mivel én magam is ezen a területen élek, a téma különösen közel áll hozzám. Nap mint nap szembesülök azokkal a nehézségekkel, amelyekkel a helyiek küzdenek, és barátaim, ismerőseim véleménye is tükrözi ezeket a kihívásokat. Az agglomeráció pozitív oldala is jól érzékelhető, hiszen a térség gazdasági szempontból dinamikusan fejlődik. Ugyanakkor számos megoldásra váró probléma van még, mint például a közlekedési infrastruktúra hiányosságai. Saját tapasztalataim alapján elmondhatom, hogy én is gyakran szembesülök az agglomeráció negatív oldalával, különösen a gyakori torlódásokkal és a növekvő zsúfoltsággal, amelyek mindennapi kihívásokat jelentenek a helyiek számára.

A kutatás során több meglepetés ért, hiszen a szekunder adatok elemzése közben olyan új szempontokkal találkoztam, amelyek újragondolásra késztettek a helyi viszonyok megítélésében. A vizsgálat során elemeztem a lakónépesség változását, a korosztályi megoszlást, a nők és férfiak számát, az óvodások, általános iskolások és gimnáziumi tanulók létszámát, a munkanélküliek arányát, a vándorlási egyenleget, az épített lakások számát és a lakásárak alakulását. A legtöbb mutatót a 2012 és 2022 közötti időszakban vizsgáltam, kivéve a korosztályi megoszlást, amelyet a népszámlálási évek adatai (2001, 2011, 2022) alapján elemeztem. Az adatok forrásaként a KSH és a TeIR adatbázisait használtam. Ezen mutatók elemzése átfogó képet adott a térség demográfiai és társadalmi folyamatairól.

Ezen túlmenően a kérdőíves felmérések eredményei is szolgáltak néhány váratlan válasszal, amelyek eltértek az előzetes feltételezéseimtől. Ez is rámutat arra, hogy bár egy helyen élünk, az egyéni tapasztalatok különbözőek lehetnek.

A dolgozat lezárásaként megerősíthetem, hogy a szigetszentmiklósi és a ráckevei járás kiváló adottságokkal rendelkezik. A munkavállalási és szórakozási lehetőségek sokszínűsége, valamint a főváros közelsége különösen vonzóvá teszi a térséget. Ugyanakkor a lakosság véleménye mindkét járásban nagyrészt negatív az agglomerációs hatások miatt; a kérdőív eredményei is azt mutatják, hogy sokan tapasztalják a növekedéssel járó nehézségeket. A kérdőívet sokan kitöltötték, és a kifejtős kérdések lehetőséget adtak arra, hogy részletesebben is megosszák gondolataikat. Összességében a válaszadók hasonlóan vélekedtek: a többség szeretne változásokat, különösen a közlekedési és egyéb infrastrukturális korszerűsítések terén.

Úgy gondolom, hogy ezek a problémák megoldhatók, és a jövőbeni beruházásokkal és fejlesztésekkel a járások tovább növekedhetnek, vonzóbbá válva mind a lakosok, mind a vállalkozások számára. Bizakodó vagyok a térség jövőjét illetően; ha a megfelelő fejlesztések megtörténnek, ezek a települések egyre élhetőbbé és vonzóbbá válhatnak, ami hozzájárul a helyi életminőség és a gazdaság további fejlődéséhez.

Irodalomjegyzék

Beluszky P. (szerk.) (2007): *A Kárpát-medence régiói 6. – Közép-Magyarország*. DialógCampus Kiadó, Pécs–Bp., pp. 211-220., 525–529., 536.

Białobłocki K. (2021): *The phenomenon and features of internal migration in the countries of the Visegrad group*, Studium Europy, ISSN 2353-8392, pp. 75-92

Bói L. (2024.) *A városfejlődési szakaszok és a bűnözés kapcsolata a főváros VIII. kerületében* Magyar Rendészet 2024/1. 33–44.

Czvikovszky T. - Mészáros L. - Toldy A. (2019.) *A fenntartható fejlődés technológiai* Akadémiai Kiadó

Dövényi Z.–Kocsis K.–Tóth J. (2011) *Népesedési jellemzők. In: Kocsis K.–Schweitzer F. (szerk.) Magyarország térképekben.* Budapest: Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet. 88–99.

Egedy T. (2021) *A kreatív gazdaság város földrajza (a budapesti agglomeráció példáján)* Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont, 99-102p

E. L. Glaeser (2010.) *Agglomeration Economics*. University of Chicago Press, 376p.

Enyedi Gy. (2012.) *Városi világ*. Akadémiai Kiadó pp.192

Enyedi Gy. (2011.) *A városnövekedés szakaszai – újragondolva.* Tér és Társadalom / Space and Society 25. évf., 1. szám pp.8

Jászberényi M. – Munkácsy A. (szerk.) (2018.) *Közlekedés, mobilitás, turizmus* Akadémiai Kiadó

Kiss É. (2010) *Területi szerkezetváltás a magyar iparban 1989 után.* Dialóg-Campus Kiadó, Pécs – Budapest, pp. 135., 158-159.

Kocsis, J. B. (2010.) “*Sub-Centres or Edge Cities: Socio-Spatial and Economic Transformation of the South-Western Budapest Agglomeration.*” Paper presented at the annual conference of the European Network of Housing Research, Istanbul, Turkey, July 4-7.

Kovács Z.–Sági Zs. –Dövényi Z. (2001.) *A gazdasági átalakulás földrajzi jellemzői a budapesti agglomerációban.* Földrajzi Értesítő, 50. 1–4. 191–217.

Laki I. – Szabó T. (szerk.) (2017) *Agglomerációs várostérségi tanulmányok*. Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége – Homo Oecologicus Alapítvány 36-37p; 48-52p

Losonczi A. K. – Orbán A. – Benkő M. (2022): *Contemporary Decentralized Development of a Centrally Planned Metropolis: The Case of Budapest*, Urban Planning, 7 (2022) 3, ISSN 2183-7635, p. 144-158

M. Spence – P. C. Annez – R. M. Buckley (szerk.) (2009.) *Urbanization and Growth Commission on Growth and Development*. World Bank Publications 288p.

Nagy Z. (2018.) *Közlekedésföldrajz* Akadémiai Kiadó

Obádovics Cs. – Tóth G. Cs. (2023.) *A magyarországi régiók népességének előre számítása 2050-ig* Statisztikai Szemle c. folyóirat 101. évfolyam 9. szám

Patkós Cs. (2008.) *A globális népesedés humánökológiája*. Kempelen Farkas Hallgatói Információs Központ, Budapest

Rekettye G. – Tóth T. – Malota E. (2015) *Nemzetközi Marketing* Akadémiai Kiadó pp.474

Salamon K. (2011.) *Világtörténet* Akadémiai Kiadó pp.1324

Tenk A. (2013.) *Szigetszentmiklós környékének lakónépesség-, valamint foglalkozás- és településszerkezeti változásai az 1980-as évektől napjainkig* Településföldrajzi Tanulmányok Évf. 2. szám pp.2-12

Timár J. (1980) *Az ingázásról*. Valóság, 23. 7. 49–57

Veresné S. M. – Tóth G. – Varga K. (2023): *A magyarországi járások versenyelőnyének elemzése társadalmi innovációs potenciál alapján*, 2020. TERÜLETI STATISZTIKA, 63 (4). pp. 445-465. ISSN 0018-7828; Online: 2064-8251

www.ksh.hu

Egyéb felhasznált források:

Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer

<https://www.oeny.hu/oeny/teir/#/>

Szigetszentmiklós város honlapja <https://szigetszentmiklos.hu/>

Szigethalom város honlapja <https://szigethalom.asp.lgov.hu/>

Halásztelek város honlapja <https://www.halasztelek.hu/>

Tököl város honlapja <https://www.tokol.hu/>

Dunavarsány honlapja <https://dunavarsany.hu/>

Dunaharaszti város honlapja <https://dunaharaszti.hu/>

Délegyháza honlapja <https://www.delegyhaza.hu/>

Majosháza honlapja <https://majoshaza.hu/>

Taksony város honlapja <https://www.taksony.hu/>

Ráckeve város honlapja <https://www.rackeve.hu/>

Szigetcsép honlapja <https://szigetcsep.hu/>

Szigetszentmárton honlapja <https://www.szigetszentmarton.hu/>

Szigetújfalu honlapja <https://szigetujfalu.hu/>

Apaj honlapja <http://apaj.hu/>

Áporka honlapja <https://www.aporka.hu/>

Dömsöd honlapja <https://www.domsod.hu/>

Kiskunlacháza város honlapja <https://kiskunlachaza.hu/>

Lórév honlapja <https://lorev.hu/>

Szigetbecse honlapja <https://szigetbecse.hu/>

Makád honlapja <https://www.makad.hu/>

Ábra jegyzék

1. ábra: Magyarország közigazgatási terület beosztása, 2023.01.01.....	10
2. ábra: Magyarország járásai	11
3. ábra: A budapesti agglomeráció közigazgatási térképe	12
4. ábra: A szigetszentmiklósi járás térképe	21
5. ábra: A ráckevei járás térképe.....	22
6. ábra: A lakónépesség változása 2012-2022 között	23
7. ábra: Nők és férfiak száma a szigetszentmiklósi járásban 2012-2022 között.....	24
8. ábra: Nők és férfiak száma a ráckevei járásban 2012-2022 között	24
9. ábra: Korosztályi megoszlás a szigetszentmiklósi járásban a népszámlálás éveiben.....	25
10. ábra: Korosztályi megoszlás a ráckevei járásban a népszámlálás éveiben	26
11. ábra: Óvodába beírt gyermekek száma a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban 2012-2022	27
12. ábra: Általános iskolai tanulók száma a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban 2012-2022 között.....	28
13. ábra: Gimnáziumban tanulók száma a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban 2012-2022 között.....	29
14. ábra: Munkanélküliek aránya a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban 2012-2022 között	30
15. ábra: Vándorlási egyenleg a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban 2012-2022 között	31
16. ábra: Épített lakások száma a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban 2012-2022 között	32
17. ábra: Lakásárak a szigetszentmiklósi és ráckevei járásban 2016-2022 között	33
18. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás választadójának életkora.....	34
19. ábra: A szigetszentmiklósi járás választadójának települési megoszlása	36
20. ábra: A ráckevei járás választadójának települési megoszlása	36
21. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás választadójának tevékenységi megoszlása a járásban	37
22. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás választadójának munkahelye	38
23. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás választadójának mindennapi közlekedési eszközhasználata	39
24. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás választadójának munkába járási időtartama .	40
25. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás választadójának közlekedési torlódásokkal kapcsolatos tapasztalatai	41
26. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás választadójának véleménye a városi területek általános zsúfoltságáról.....	43
27. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás választadójának véleménye az iskolák és az oktatási intézmények zsúfoltságáról	44
28. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás választadójának tapasztalatai a helyi lakosok és az újonnan érkezők közötti feszültségről.....	45
29. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás választadójának véleménye a lakásárak növekedésének mértékéről.....	47
30. ábra: A szigetszentmiklósi járás választadójának véleménye az agglomerációs hatásokról .	48
31. ábra: A ráckevei járás választadójának véleménye az agglomerációs hatásokról.....	48
32. ábra: A szigetszentmiklósi és a ráckevei járás választadójának véleménye a járás jövőjéről az agglomerációs hatások tekintetében.....	50

Mellékletek

1.sz. melléklet: Kérdőív kérdések és válaszok a szigetszentmiklói járásról

1. Az Ön életkora:
 - ☐ 18 év alatt
 - ☐ 18-25 év között
 - ☐ 25-60 év között
 - ☐ 60 év felett

2. Az Ön neme:
 - ☐ Nő
 - ☐ Férfi

3. Mennyi ideje él a szigetszentmiklói járásban?
 - ☐ 0-5 éve
 - ☐ 5-10 éve
 - ☐ 10-15 éve
 - ☐ Születésem óta

4. Melyik településen él?
 - ☐ Szigetszentmiklós
 - ☐ Szigethalom
 - ☐ Halásztelek
 - ☐ Tököl
 - ☐ Dunavarsány
 - ☐ Dunaharaszti
 - ☐ Délegyháza
 - ☐ Majosháza
 - ☐ Taksony

5. Milyen tevékenységeket végez a járásban?
 - ☐ Minka
 - ☐ Iskola
 - ☐ Lakhatás
 - ☐ Szórakozás
 - ☐ Szabadidős tevékenység
 - ☐ Sportolási tevékenységek

6. Ön hol dolgozik?

- ☐ A szigetszentmiklósi járásban
- ☐ A fővárosban
- ☐ Egyéb:

7. Milyen közlekedési eszközöket használ a mindennapi tevékenységei során?

- ☐ Autó
- ☐ Busz
- ☐ Hév
- ☐ Vonat
- ☐ Kerékpár

8. Mennyi idő Önnnek a munkába, illetve hazajutás?

- ☐ Fél óra vagy kevesebb
- ☐ Egy óra
- ☐ Két óra
- ☐ Több mint két óra

9. Milyen gyakran tapasztal közlekedési dugókat vagy torlódásokat?

- ☐ 1 – Nagyon ritkán
- ☐ 2 – Ritkán
- ☐ 3 – Átlagosan
- ☐ 4 – Gyakran
- ☐ 5 – Nagyon gyakran

10. Mennyire érzi súlyosnak a közlekedési dugókat a járásban?

- ☐ 1 – Egyáltalán nem érzem súlyosnak
- ☐ 2 – Nem érzem súlyosnak
- ☐ 3 – Átlagosnak érzem
- ☐ 4 – Súlyosnak érzem
- ☐ 5 – Nagyon súlyosnak érzem

11. Milyen mértékben érinti Önt vagy a családját a közlekedési dugók mindennapi életére gyakorolt hatása a járásban?

- ☐ 1 – Nem jelentősen
- ☐ 2 – Kis mértékben
- ☐ 3 – Átlagos mértékben
- ☐ 4 – Jelentősen
- ☐ 5 – Nagyon jelentősen

12. Hogyan érzékeli a városi területek általános zsúfoltságát a járásban?

- ☐ 1 – Nem érzem zsúfoltnak
- ☐ 2 – Kissé zsúfoltnak érzem
- ☐ 3 – Közepesen zsúfoltnak érzem
- ☐ 4 – Zsúfoltnak érzem
- ☐ 5 – Nagyon zsúfoltnak érzem

13. Tapasztalta-e, hogy a boltok, éttermek és más szolgáltatók zsúfoltsága nőtt az elmúlt időszakban a járásban?

- ☐ 1 – Nem nőtt jelentősen a zsúfoltság
- ☐ 2 – Kevésbé jelentősen nőtt a zsúfoltság
- ☐ 3 – Átlagosan nőtt a zsúfoltság
- ☐ 4 – Nagy mértékben nőtt a zsúfoltság
- ☐ 5 – Jelentősen nőtt a zsúfoltság

14. Hogyan értékelné az iskolák és oktatási intézmények zsúfoltságát a járásban?

- ☐ 1 – Nem zsúfoltak
- ☐ 2 – Kissé zsúfoltak
- ☐ 3 – Közepesen zsúfoltak
- ☐ 4 – Zsúfoltak
- ☐ 5 – Nagyon zsúfoltak

15. Ön mit javasolna a zsúfoltság enyhítésére?

16. Tapasztalt-e ellenszenvet a helyi lakosok és az újonnan érkezők között a járásban?

- ☐ Igen
- ☐ Nem

17. Ön szerint az esetleges ellenszenvnek mi lehet az oka?

18. Ön szerint milyen mértékben nőtt a lakások ára az elmúlt években?

- ☐ 1 – Alig észrevehetően
- ☐ 2 – Kis mértékben
- ☐ 3 – Közepes mértékben
- ☐ 4 – Nagy mértékben
- ☐ 5 – Jelentős mértékben

19. Ön szerint az agglomeráció negatívan vagy pozitívan folyásolja be az alábbi tényezőket? Az 1-es a negatív, az 5-ös a pozitív.

- | | |
|--|-----|
| ☐ 1. Természetes környezet terhelése. | 1-5 |
| ☐ 2. A lakóközösség átalakulása. | 1-5 |
| ☐ 3. Közösségi programok. | 1-5 |
| ☐ 4. Hagyományok, tradíciók megőrzése. | 1-5 |
| ☐ 5. Az ipari park bővülése. | 1-5 |
| ☐ 6. Szakorvosi ellátás a Szigetszentmiklós Gyártelep-Szakorvosi rendelőintézetben | 1-5 |

20. Ön hogyan látja a szigetszentmiklósi járás jövőjét az agglomerációs hatások fényében?

- ☐ Jobb lesz
- ☐ Nem változik
- ☐ Rosszabb lesz

2.sz. melléklet: Kérdőív kérdések és válaszok a ráckevei járásról

1. Az Ön életkora:

- ☐ 18 év alatt
- ☐ 18-25 év között
- ☐ 25-60 év között
- ☐ 60 év felett

2. Az Ön neme:

- ☐ Nő
- ☐ Férfi

3. Mennyi ideje él a ráckevei járásban?

- ☐ 0-5 éve
- ☐ 5-10 éve
- ☐ 10-15 éve
- ☐ Születésem óta

4. Melyik településen él?

- ☐ Ráckeve
- ☐ Szigetsép
- ☐ Szigetszentmárton
- ☐ Szigetújfalu
- ☐ Apaj
- ☐ Áporka
- ☐ Dömsöd

- Kiskunlacháza
 - Lórév
 - Szigetbecse
 - Makád
5. Milyen tevékenységeket végez a járásban (munka, iskola, szabadidő)?
- Munka
 - Iskola
 - Lakhatás
 - Szórakozás
 - Szabadidős tevékenységek
 - Sportolási tevékenységek
6. Ön hol dolgozik,
- A ráckevei járásban
 - A fővárosban
 - Egyéb
7. Milyen közlekedési eszközöket használ a mindennapi tevékenységei során?
- Autó
 - Busz
 - Hév
 - Vonat
 - Kerékpár
8. Mennyi idő Önnnek a munkába jutás, illetve hazajutás,
- Fél óra vagy kevesebb
 - Egy óra
 - Két óra
 - Több mint két óra
9. Milyen gyakran tapasztalnak közlekedési dugókat vagy torlódásokat?
- 1 – Nagyon ritkán
 - 2 – Ritkán
 - 3 – Átlagosan
 - 4 – Gyakran
 - 5 – Nagyon gyakran

10. Mennyire érzi súlyosnak a közlekedési dugókat a járásban?
- 1 – Egyáltalán nem érzem súlyosnak
 - 2 – Nem érzem súlyosnak
 - 3 – Átlagosnak érzem
 - 4 – Súlyosnak érzem
 - 5 – Nagyon súlyosnak érzem
11. Milyen mértékben érinti Önt vagy a családját a közlekedési dugók mindennapi életére gyakorolt hatása a járásban?
- 1 – Nem jelentősen
 - 2 – Kis mértékben
 - 3 – Átlagos mértékben
 - 4 – Jelentősen
 - 5 – Nagyon jelentősen
12. Hogyan érzékeli a városi területek általános zsúfoltságát a járásban?
- 1 – Nem érzem zsúfoltnak
 - 2 – Kissé zsúfoltnak érzem
 - 3 – Közepesen zsúfoltnak érzem
 - 4 – Zsúfoltnak érzem
 - 5 – Nagyon zsúfoltnak érzem
13. Tapasztalta-e, hogy a boltok, éttermek és más szolgáltatók zsúfoltsága nőtt az elmúlt időszakban a járásban?
- 1 – Nem nőtt jelentősen a zsúfoltság
 - 2 – Kevésbé jelentősen nőtt a zsúfoltság
 - 3 – Átlagosan nőtt a zsúfoltság
 - 4 – Nagy mértékben nőtt a zsúfoltság
 - 5 – Jelentősen nőtt a zsúfoltság
14. Hogyan értékelné az iskolák és oktatási intézmények zsúfoltságát a járásban,
- 1 – Nem zsúfoltak
 - 2 – Kissé zsúfoltak
 - 3 – Közepesen zsúfoltak
 - 4 – Zsúfoltak
 - 5 – Nagyon zsúfoltak
15. Ön mit javasolna a zsúfoltság enyhítésére?

16. Tapasztalt-e ellenszenvet a helyi lakosok és az újonnan érkezők között a járásban?

- Igen
- Nem

17. Ön szerint az esetleges ellenszenvnek mi lehet az oka?

18. Ön szerint milyen mértékben nőtt a lakások ára az elmúlt években?

- 1 – Alig észrevehetően
- 2 – Kis mértékben
- 3 – Közepes mértékben
- 4 – Nagy mértékben
- 5 – Jelentős mértékben

19. Ön szerint az agglomeráció negatívan vagy pozitívan folyásolja be az alábbi tényezőket? Az 1-es a negatív, az 5-ös a pozitív.

- | | |
|---|-----|
| ○ 1. Természetes környezet terhelése. | 1-5 |
| ○ 2. A lakóközösség átalakulása. | 1-5 |
| ○ 3. Közösségi programok. | 1-5 |
| ○ 4. Hagyományok, tradíciók megőrzése. | 1-5 |
| ○ 5. A bűnözés mértéke. | 1-5 |
| ○ 6. A ráckevei Aqua Land Termál- és Élményszálló látogatottsága. | 1-5 |

20. Ön hogyan látja a ráckevei járás jövőjét az agglomerációs hatások fényében?

- Jobb lesz
- Nem változik
- Rosszabb lesz

NYILATKOZAT

a szakdolgozat nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve:	Szeltner Dorina
A Hallgató Neptun kódja:	B4RFYY
A dolgozat címe:	Agglomerációs hatások a szigetszentmiklósi és a ráckevei járásban
A megjelenés éve:	2024.
A konzulens intézetének neve:	Vidékfejlesztés és Fenntartható Gazdaság Intézet
A konzulens tanszékének a neve:	Vidék- és Területfejlesztési Tanszék

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

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

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

Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkori szellemitulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem MATER Hallgatói Dolgozatok repozitóriumba. Tudomásul veszem, hogy a megvédett és

- nem titkosított dolgozat a védést követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelte után

nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem MATER Hallgatói Dolgozatok repozitóriumban.

Kelt: Tököl, 2024. október 30.


Hallgató aláírása

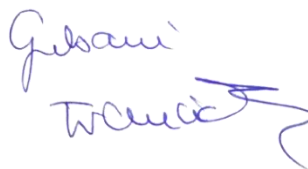
NYILATKOZAT

Szeltner Dorina (hallgató Neptun azonosítója: B4RFYY) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a szakdolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A szakdolgozatot a záróvizsgán történő védeésre javaslom / nem javaslom¹.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem^{*2}

Kelt: Gödöllő, 2024. október 29.



belső konzulens

Gubacsi Franciska

Egyetemi tanársegéd

MATE-VFGI-VTT

¹ A megfelelő aláhúzendó.

² A megfelelő aláhúzendó.