

# **SZAKDOLGOZAT**

**Héder László Zoltán**

**2025**



**Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem  
Szent István Campus  
alapképzési szak**

**Térségi és fejlődési pontok vizsgálata a Dunakanyar mentén**

**Belső konzulens:** Gubacsi Franciska  
egyetemi tanársegéd

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

**Készítette:** **Héder László Zoltán**  
G5HCXD  
Nappali tagozat

**Szent István Campus  
2025**

# Tartalomjegyzék

1	Bevezetés.....	6
2	Célkitűzés.....	6
3	Irodalmi áttekintés .....	8
3.1	Modernkori urbanizációs folyamatok .....	8
3.2	A modernkori urbanizációs folyamatok Budapestre és környékére nézve.....	11
3.3	Budapest és agglomerációja .....	12
3.3.1	Budapest 12	
3.3.2	A budapesti agglomeráció .....	15
3.3.3	Az agglomeráció más lehatárolása .....	17
3.4	Ingázás 19	
3.4.1	Az ingázás és agglomerációs kihívások társadalmi hatásai a lakónépességre.....	22
3.5	Közlekedési lehetőségek.....	23
3.5.1	Kötött pályás közlekedés az agglomerációban .....	23
3.5.2	Meg nem valósult fejlesztések.....	25
4	Anyagok és módszerek .....	28
5	Eredmények és értékelésük .....	30
5.1	A Dunakanyar lehatárolása.....	30
5.2	Helyi önzonosság védelméről szóló törvény ismertetése.....	31
5.3	A Duna két oldalának összehasonlítása (TeIR).....	32
5.3.1	Népességváltozás .....	32
5.3.2	Foglalkoztatottak és álláskeresők .....	34
5.3.3	Vállalkozások megoszlása .....	35
5.3.4	Ingázók megoszlása .....	37
5.3.5	Közigazgatási fejlesztési vonatkozások.....	39
5.4	A Duna két oldalának összehasonlítása (kérdőív) .....	40
5.4.1	Munkahelyek megoszlása .....	40
5.4.2	Közlekedési lehetőségek a munkahelyekre.....	41
5.4.3	A munkába menet metodikája a két parton.....	42
5.4.4	Közlekedési nehézségek a különböző közlekedési eszközökkel.....	43
5.4.5	Bevásárlási szokások .....	44
5.4.6	A váci Duna-híd kiértékelése.....	45

6	Következtetések és javaslatok .....	49
6.1	Következtetések.....	49
6.2	Javaslatok .....	50
7	Összefoglalás .....	51
8	Irodalomjegyzék .....	52
9	Elektronikus források jegyzéke .....	53
10	Ábrák és táblázatok forrásjegyzékei .....	55
11	Ábrajegyzék.....	56
12	Táblázatjegyzék .....	56

# 1 Bevezetés

A Dunakanyar területét természetföldrajzi és lehatárolási tekintetben elsősorban a Duna folyó mentén Esztergom és Budapest városai között azonosítják. A Dunakanyar térsége azonban szorosan összefonódik a budapesti agglomeráció északnyugati és északi szektorának számottevő részével, valamint a környékbeli településekkel. Az elmúlt évtizedekben egyre népszerűbbé vált ez a vidék turisztikai, gazdasági és lakhatási szempontból, többek között a főváros közelsége, a természeti környezet és kulturális lehetőségek, valamint a települési adottságok miatt. A két szektor dinamikus fejlődése/fejlődési igénye napjainkban is rendkívül aktuális. A Dunakanyar népszerűvé válása számos pozitív hatást eredményezett a környékben, mint pl. gazdasági és szolgáltatási lehetőségek kiépülése, turisztikai és vendéglátó ágazat szélesedése. A fejlődés tényezői azonban több negatív következményt is teremtettek, mint pl. a zsúfoltság kialakulása, az ingázás és autós közlekedés terhei, a korábbi helyi közösségi hatások megváltozása.

A térség átalakulása nem csupán fizikai értelemben jelentkezik, hanem társadalmi és gazdasági szerkezetében is markáns változásokat eredményezett. A városiasodás folyamata, az ingatlanpiac élénkülése, valamint a helyi infrastruktúra fejlesztési igényei új kihívások elé állítják a településeket. Mindezek következtében egyre fontosabbá válik a térség fenntartható fejlődésének biztosítása, amely figyelembe veszi a környezeti, társadalmi és gazdasági szempontokat egyaránt. E dolgozat célja, hogy feltérképezze a Dunakanyar térségének fejlődési dinamikáit, kiemelve a területfejlesztési lehetőségeket és konfliktusokat, különös tekintettel a Budapesttel való kapcsolatrendszerre és a térségi integráció kihívásaira.

## 2 Célkitűzés

Témaválasztásom és a kiinduló kérdéseket személyes kötődésem is meghatározta. Visegrádi lakosként közvetlenül volt lehetőségem megtapasztalni a város és a környékének helyzetét. Előzetes szakmai megállapításom alapján, a legtöbb kutatás természeti és turisztikai oldalról közelíti meg a térséget. Visegrád városának és a Dunakanyar területének elemzését tanulmányi kutatásaim során kezdtem meg már 2024 tavaszán. Folyamatban lévő vizsgálatom egyik legfontosabb célja, a Dunakanyar térségének (térhálózati, térszerkezeti) feltáró vizsgálata és többoldalú összefüggéseinek elemzése.

Kutatásom elméleti háttérét a témához kapcsolódó legfontosabb fogalmi áttekintésekkel, összefüggésekkel és összehasonlítással dolgozom ki. Vizsgálatom szakirodalmi kapcsolódásának tématerületei elsősorban a regionális és területi fogalmi meghatározások, a térszerkezetre és térhálózatra vonatkozó sajátosságok, a főváros hatásának és az agglomeráció kialakulása, a sajátos helyi fejlődési pontok, valamint a kapcsolódó irányok lennének. Foglalkozom a kutatáshoz kapcsolódó legfontosabb területi-gazdasági-társadalmi hatásokkal is.

Tudományos kutatásom egyik fontos elemét alkotja a Dunakanyar vizsgálati szempontú azonosítása (különböző aspektusok mentén) és szűkítése a saját vizsgálati tématerületre vonatkozóan.

A Duna jobb partját tekintve: Visegrád, Dunabogdány, Kisoroszi, Tahitótfalu, Pócsmegyer, Szigetmonostor, Leányfalu és Szentendre kerül vizsgálat alá, míg a bal parton: Zebegény, Nagymaros, Kismaros, Verőce, Vác, Sződliget és Göd települések alkotják a vizsgálati településeket. Kutatásomban igyekszem összeállítani egy olyan vizsgálati modellt, amelyben a Dunakanyar mindkét oldalának elemzése azonos/meghatározott szempontok alapján történik. Előzetes felmérésem alapján, a Dunakanyar bal oldalának közlekedési és szervezési lehetőségei kedvezőbbek a másik oldalhoz képest.

Kutatásom fókuszpontjában szerepet játszik Budapest városának vonzó-és elszívó hatása is, amely az agglomerációs térségek jellegzetessége. Kiemelt figyelmet szentelek a térség megnövekedett lakossági-népességi tényezőinek, hiszen a legfontosabb kihívások szoros összefüggésben állnak vele. Tudományos kutatásomhoz kapcsolódóan a következő hipotézisek fogalmazódtak meg:

H1: A Duna bal partján a széleskörű közlekedési infrastruktúra miatt kevesebb problémájuk van a helyieknek a Budapest felé való közlekedéssel, mint a jobb parton élőknek.

H2: A Duna jobb partján élők sokkal fontosabbnak tartják egy híd megépítését a Duna fölött, ezzel szemben a bal parton élők inkább elleneznék.

H3: A jobb parton meghatározó Esztergom, mint bevásárlóközpont annak ellenére, hogy Szentendre távolságra közelebb van a legtöbb településhez.

H4: A Dunakanyar nem tekinthető homogén egységnek térszerkezeti szempontból, ugyanakkor a sajátos helyi párhuzamok lehetővé teszik a települési-térségi keretrendszer megalkotását.

## 3 Irodalmi áttekintés

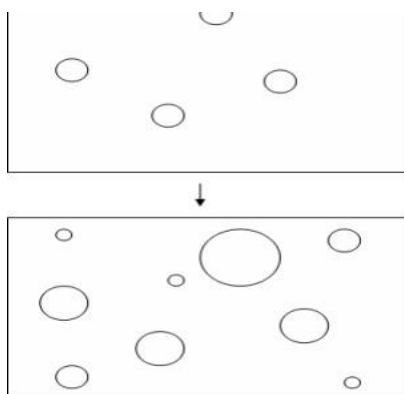
Kiindulási pontnak először fontosnak tartom a modernkori urbanizációs folyamatok ismertetését (városrobbanás, relatív dekoncentráció, dezurbanizáció és a globalizáció urbanizációja), amely egy globális jelenség. Maga az urbanizáció fogalma Tóth József szerint: „Az *urbanizáció* latin eredetű kifejezés: az *urbs, urbis* (város) szóból származik. Az *urbanizáció* szó szerinti magyar fordításban a városiasodás folyamatát jelenti. A mai szakmai felfogás – legszélesebb értelemben – az urbanizációt a társadalmi haladás részének tekinti. Úgy minősíti, mint a településrendszer egészének és azon belül az egyes településeknek állandó változását, a mindenkori társadalmi-gazdasági fejlődéshez való alkalmazkodását. Az urbanizáció az élet minden területét átfogó, komplex, minden települést és településközi kapcsolatot érintő *egyetemes folyamat*. Döntő szerepe van a lakosság társadalmi, területi átrétegződésében” (Tóth, 2012).

Tehát a modernkori urbanizációs folyamatok gazdasági fejlődéssel, technológiai innovációval és társadalmi változásokkal járt, Magyarország esetében hatással voltak a budapesti agglomeráció kialakításában is.

### 3.1 Modernkori urbanizációs folyamatok

Először is tehát a városrobbanás folyamata zajlott le (1. ábra: **A városok gyarapodása és népesedése**), ami már a XVII. század óta nyomon követhető, de legfőképpen az ipari forradalmakkal lehet összefüggésbe hozni, mikor is a városba költözésé volt a főszerep. Itt nem csak arra kell gondolni, hogy szimplán csak a városi népesedés fejlődött és hogy az ipar sok munkahelyet teremtett, hanem a mezőgazdasági termelés is fejlődött, aminek köszönhetően felszabadult a munkaerő. Állandó migráció jött létre, melyek főleg a vidéki térségekből jött fiatalokból állt, tehát egy szelektív elvándorlási folyamatról beszélünk (Molnár, 2011).

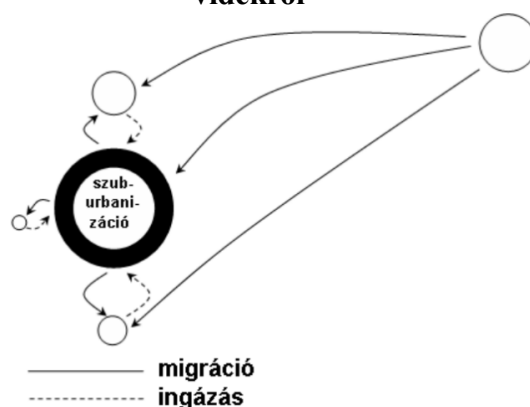
1. ábra: A városok gyarapodása és népesedése



Forrás: Molnár M. szerkesztése, 51.o. (2011)

A második szakaszra elérkezve a relatív dekoncentráció következik (2. ábra: **Nem csak a városban, hanem a környező településekre is költöznek vidékről**). Maga a dekoncentráció arra utal, hogy ugyan tovább nő a városok népessége, de már jóval lassabban és inkább a városmag helyett a környező szuburbán területek értékelődnek fel. Ide nem csak a vidéki emberek költöznek be, hanem a városból is tapasztalható egyfajta kivándorlás. Ezzel kezdetét veszi a városon kívüli városiasodás és városodás azaz az agglomeráció kiépülése, erre utal a relatív jelző a fogalomban. Ennél a folyamatnál már a megszokott falusi szerkezet eltűnik, azaz, hogy csak mezőgazdasági megélhetéssel rendelkeznek az itt lakók. Főleg már lakófunkciókat töltenek be ezek a települések és nem helyben zajlik a munkavégzés, hanem a városban. Ezzel együtt létrejön az ingázás, amely gátolja a települések népességfogyását és így nem sérül a vidéki tér. Teljesen átalakul az eddigi képünk a vidékről, gazdasági, társadalmi és infrastrukturális szerepe miatt is jobban köthető már a városokhoz, de közben a lakóhely megmarad vidéki közegben (Molnár, 2011).

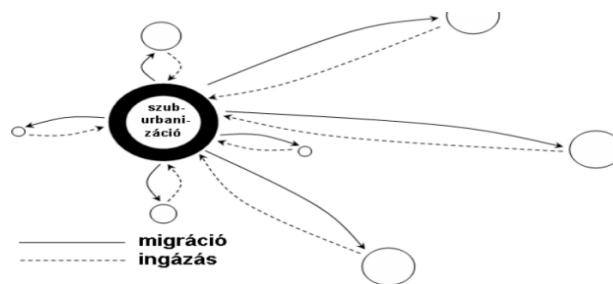
2. ábra: **Nem csak a városba, hanem a környező településekre is költöznek vidékről**



Forrás: Molnár M. szerkesztése, 52.o. (2011)

A dezurbanizáció a harmadik szakasz (3. ábra: **Egyre jobban kiterjed az ingázás a vidékre**), amely a relatív dekoncentrációhoz hasonlóan a vidéki térség felértékelődésén van a hangsúly, de ez már nem csak a közvetlen agglomerációs térségekre, hanem a távolabbi vidékre értendő. Térben kiterjedt kapcsolatrendszer alakul ki város és vidék között, melynek következtében a közlekedésinfrastruktúra fejlődik, azaz az úthálózatok és csomópontok kiépülésén van a főszerep és ezzel lineárisan a személygépjárművek elterjedése is megfigyelhető (Erdősi, 2000). Ebben a folyamatban inkább a vidéki környezet szerepe mintsem a városhoz való közelség lesz fontos az emberek életében.

3. ábra: **Egyre jobban kiterjed az ingázás a vidékre**



*Forrás: Molnár M. szerkesztése, 53.o. (2011)*

Az utolsó szakasz (4. ábra: **Az információ áramlásá a főszerep**), a globalizáció urbanizációja, ahol az informatika elterjedésével nem csak a földrajzi és gazdasági elhelyezkedés fontos, hanem az információs hálóban való beágyazódottságon van a hangsúly. A város-falu dichotómia ebben a szakaszban már nem egyértelműen azt mutatja, hogy a kölcsönösség és az egyenlőtlenég is ugyanúgy jelen van, hanem inkább azt vehetjük észre, hogy az egyenlőtlenég már nem releváns és csak a kölcsönösség számít (Molnár, 2007). Enyedi György szerint itt nem egy újra városba költözési szakasról beszélünk, hanem egy kiforrottabb nagy volumenű térszerkezeti struktúra átalakulásról, melyek globális nagyvárosi régiókat hoznak létre (Enyedi, 2011).

4. ábra: **Az információ áramlásá a főszerep**



*Forrás: Molnár M. szerkesztése, 53.o. (2011)*

## 3.2 A modernkori urbanizációs folyamatok Budapestre és környékére nézve

Most, hogy végignéztük, hogy hogyan épülnek fel a modernkori urbanizáció négy szakasza, rávetíthetjük ezt Magyarországra azon belül a budapesti agglomerációra, ugyanis kutatásomban csak ezzel az egységgel foglalkozom.

A modernkori urbanizáció folyamatai nem csupán általános társadalmi-gazdasági átalakulásokként értelmezhetők, hanem a térszerveződés és a településhálózat alakulásának meghatározó tényezőiként is. Budapest és az agglomerációja nem csak gazdasági gócponti szerepe miatt jelentős, hanem történelmi múltja is nagy befolyást gyakorolt a jelenlegi helyzetére.

Visszatérve a városrobbanásra, Európán belül is különböző időkben zajlott le a folyamat. Ahogy korábban is írtam a XVII. század óta elinduló folyamatról van szó, de ha Kelet-Közép-Európát és hazánkat nézzük akkor ez nálunk későbbre tehető. A XVIII. században Európához hasonlóan az aprófalvak jelenléte volt döntő többségben, de nem szimplán mennyiségben, hanem a népesség nagyrésze is ezekben a falvakban lakott, szám szerint az ország népességének a 46%-a 1000 fő alatti településekben élt, tehát a vidék jelentősége elég magas volt. Az 1920-as számadatok szerint viszont már csak az ország 12%-a élt falvakban, ami alátámasztja a városrobbanást (Becsei, 1999). Fontos része volt még a folyamatnak, hogy ez idő tájt, 1873-ban Budapest három részből (Pest, Buda, Óbuda) egyesült és fővárosi rangot kapott, így egy dinamikus népességnövekedés indult meg a városban. Ennek következtében az elővárosi fejlődés is elindult, de még nem beszélhetünk szuburbanizációról (Egyedné, 2014; Kovács, 2017).

A relatív dekoncentráció szakaszát nehéz pontos eseményhez kötni, de az bizonyos, hogy a jelei már az 1900-as évek elején jelentkeztek a városok (különösen Budapest) körüli agglomerációs térségek településeinek funkcionális változásai. Főleg a városba jártak dolgozni és csak aludni jártak haza, tehát a lakó és munkafunkció szétválni látszott (Molnár, 2011). Az első világháború utáni vesztes időszakban Budapest jelentősége Európában lecsökkent, de hazai szemmel még mindig a gazdaság első számú célpontja volt, így a belföldi migráció elsősorban a fővárosra, majd a környező településekre koncentrálódott. Egyre több gyár is megjelent az elővárosokban és a belső magba való ingázás is gyarapodott (Egyedné, 2014). Ezt a munkaerőt a mezőgazdaságban feleslegessé vált dolgozók adták, akik a városkörnyékére jöttek munkalehetőségért.

A második világháború után a szocialista időszakban érezhető volt az iparosítás nyomása és az erőszakos kollektivizálás, melynek hatására a mezőgazdasági szektorban dolgozó vidékiek még jobban a belső mag felé vándoroltak (Molnár M., 2011). Ennél az időszaknál még fontos megemlíteni, hogy 1950-ben létrejött Nagy-Budapest és már nem csak Pestről, Budáról és Óbudáról beszélhettünk, hanem további 23 településről. Ez a nagyméretű iparosítás nehezen bírta követni a beáramló embertömeget, infrastrukturálisan nem volt még elég fejlett, így a 60-as években egy új rendelkezés lépett hatályba Budapesten, ami az odaköltözést korlátozta és feltételekhez kötötte. Emiatt viszont a környező települések népessége növekedett nagy mértékben és az agglomeráció egyre jobban kezdett kialakulni (Egyedné, 2014; Kovács, 2017).

Ez a szakasz nagyjából a 70-es 80-as évekig tartott, utána egy nagyobb visszaesés mutatkozott a rendszerváltás idején, ugyanis a korábbi 20-30%-os összes belföldi vándorlás ebben az időszakban lecsökkent 6-8%-ra, ez már a dezurbanizációhoz és a globalizált világ urbanizációjához vezető első jelek voltak. A piacgazdaságra való áttérés következtében nem folyt tovább az ipar erőszakos fejlesztése, így munkaerő se kellett már a térségbe. Ennek következtében elindult a fővárosból való elköltözés (Egyedné, 2014). Egy olyan folyamat indult el, amely azt mutatja, hogy a város-falu kapcsolat már nem homogén és létrejönnek a módosabb vidéki terek, főleg a budapesti agglomeráción belül, ahol megmarad a várossal való kapcsolat, melyet az információs háló köt össze. Tehát ezek a települések főleg már csak alvófunkciókkal bírnak és az ingázás a rájuk jellemző forma (Molnár, 2011). A kiköltözésnél itt már az idő és az infrastruktúra megfelelő kiépítése a fontos, azaz, hogy a városba (esetemben Budapestre) időben tudjanak beérni a dolgozók.

## 3.3 Budapest és agglomerációja

### 3.3.1 Budapest

Most, hogy végig mentünk az urbanizáció szakaszain kicsit még foglalkoznék külön Budapesttel és az agglomerációjával, hogy biztosan megértsünk mindent, hogy mit miért elemzek. Először kitérnék újra Budapest növekedésére, mert nem lehet elégszer hangsúlyozni, hogy mennyi minden befolyásolta, hogy ma is egy eléggé centralizált ország legyünk.

Kicsit visszatérve a történelemre, ugye volt szó Budapest többszörös területi és népességi változásairól, amik nagyban megváltoztatták a főváros erejét. Kezdjük azzal, hogy a már említett 1873-as összeolvadáskor körülbelül 280.000 lakosa volt a városnak, ami akkoriban

Európában a 17. helyet foglalta népességben.

A következő évtizedekben viszont akkora volt a fejlődés (nagy részben ipari), hogy a népessége a legnagyobb ütemben nőtt egész Európában. Az első világháború idején már több, mint 900.000 főre duzzadt a lakosság szám és már európai viszonylatban megszerezte a 7. legnépesebb város rangját (Kovács, 2006).

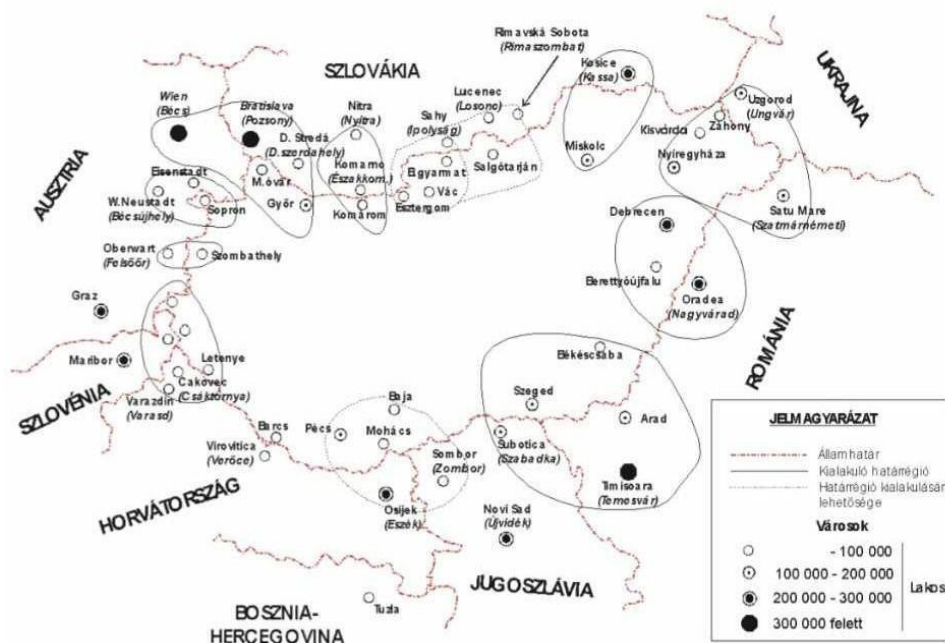
Ez a magas szintű kitűnése Budapestnek csak a környezetére (agglomerációjára) hatott pozitívan. A történelmi Magyarország a századforduló után még Budapesten kívül 10 regionális központtal rendelkezett (Zágráb, Pozsony, Temesvár, Kolozsvár, Nagyvárad, Debrecen, Szeged, Kassa, Arad, Pécs), de ezek a városok sohasem tudtak olyan ütemben fejlődni, hogy akár csak megközelítsék a fővárost. A második legnagyobb népességgel rendelkező magyar város (Szeged) a századforduló idején sem érte el a 100 000 főt, tehát Budapest már ekkor kimagaslott. A trianoni békeszerződés csak még jobban erősítette a differenciálódást, ugyanis a 10 regionális központból, csak 3 maradt a mostani határainkon belül (Debrecen, Pécs, Szeged) és ezek mellé kezdett felnőni Miskolc, Székesfehérvár és Győr, de ezek nem voltak olyan jelentősek, hogy ellenpólusként lehetett volna tekinteni rájuk (Miltényi, 1997).

Beluszky Pál viszont ebben az időben 12 regionális központot számol (Miltényit kiegészítve Győrrel és Brassóval). Ezekben a középvárosokban az 1910-es években átlagosan 66 000 fő élt, így a legtöbb település nem tudta megugrani azt a nagyvárosi színvonalat, amit egy akkori Budapest tudott hozni. Így nem alakulhattak ki a 18 000 000 millió fős (Horvát-Szlavónországgal együtt több mint 20 milliós) Magyarországon olyan vidéki nagyvárosi országrészek, amelyek akár több milliós lélekszámmal is rendelkeztek volna. Tehát Beluszky már ekkor kimondja, hogy Budapest vízfej jellege Trianon előtt is már bőven érzékelhető volt (Beluszky, 2007).

1920 után nem csak a központok kerültek határon kívülre, de ezek a városok a regionális vonzaskörzeteiket is elvesztették (5. ábra: **A történelmi Magyarország vonzaskörzetei az új határokkal szemlélítve**) és teljesen átalakult így Magyarország szerkezete. Azt viszont meg kell említeni, hogy több magyar város mentesült a nagyobb határon kívül ragadt városok konkurenciájától. Például Győr Pozsonytól, Miskolc Kassától, Debrecen Nagyváradtól, Szeged pedig Aradtól és Temesvártól mentesült. Ezen kívül Pécs és Szeged is ekkor lépett elő igazi egyetemvárossá, ugyanis az állam az elveszített területeken lévő magas szintű egészségügyi - és kutatóintézetek úgynevezett „áttelepítését” szervezte meg. Míg Pécs a pozsonyi egyetem jogutódjaként, addig Szeged a kolozsvári egyetem jogutódjaként jutott hozzá a fejlesztéshez.

Ezek a fejlesztések elengedhetetlenek voltak a fejlődéshez, de sajnos egyik sem tudta megugrani azt a szintet, hogy Budapest nyomdokaiba léphessen, de legalább bizonyos fokú népességyarapodás megfigyelhető volt 1949-re az egyes regionális központokban (pl.: Debrecen, Miskolc) (Beluszky, 2007).

5. ábra: A történelmi Magyarország vonzáskörzetei az új határokkal szemlélítetve



*Forrás: Baranyi Béla értekezésében (2004) az MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet, Győr*

Érezhető ez a fajta városszerkezet különbség a magyar városok között a mai napig, ugyanis Budapest nagy mérete miatt vonzóbb a befektetések és a munkaerő számára is, ami hozzájárult, hogy Magyarország városai benne ragadtak a középváros kategóriában és nem alakultak ki 250.000 főnél nagyobb települések, mint amik jellemzőek Nyugat-Európára (Horváth, 2023).

A második világháború után is az volt a tapasztalat, hogy Budapest fejlődését nem tudja megállítani két elveszett háború sem és ez az 1950-es Nagy-Budapest tervben tetőzött be (*1. táblázat: Budapest népességének megoszlása Magyarországhoz viszonyítva*), amikor a már említett újabb összeolvadás megtörtént. Felmerülhet a kérdés, hogy mi szükség volt kiterjeszteni még jobban Budapest nagyságát, amely így ekkorra több mint 1,5 millió lakossal rendelkezett? Szükséges volt-e egy kis létszámmal rendelkező Magyarországnak ilyen nagy

népességű fővárosra (Szekeres, 1996)? A trianoni határmeghúzások és ez a folyamat is nagyban hozzájárultak Budapest vízfejűségének kialakításában. Jól mutatja az alábbi táblázat is Budapest népességének arányait Magyarország lakosainak arányával szemben az elmúlt 150 évben.

1. táblázat: **Budapest népességének megoszlása Magyarországhoz viszonyítva**

<i>Évszám</i>	<i>Budapest lakossága (fő)</i>	<i>Magyarország lakossága (fő)</i>	<i>A népesség hány %-a él Budapesten</i>
1870*	269 293	13219350	2,04
1880	360 551	13728622	2,63
1890	492 237	15133494	3,25
1900	717 681	16838255	4,26
1910	880 371	18264533	4,82
1920	928 996	7986900	11,63
1930	1 006 184	8685100	11,59
1941	1 164 963	9316100	12,50
1949**	1590316	9204800	17,28
1960	1804606	9961000	18,12
1970	2001083	10322100	19,39
1980	2059226	10709500	19,23
1990	2018035	10283336	19,62
2000	1759209	10200298	17,25
2010	1733685	9985722	17,36
2020	1690503	9651461	17,52

\* Budapestet már az 1873-as határaival együtt vett lakosság számot értjük

\*\* Itt az 1950-es területeivel együtt vett népességet értjük

*Forrás: Molnár M., Tóth P. P., a Magyar Elektronikus Könyvtár, a KSH és a TEIR adatai alapján saját szerkesztés (2025)*

### 3.3.2 A budapesti agglomeráció

Az agglomeráció szó latin eredetű, mint ahogy az urbanizáció is az volt, jelentése tömörödés, sűrűsödés. Nincs egységesen elfogadott meghatározása, de először a XX. század első felében esett szó agglomerációról az iparosodás elterjedésével, ami elsősorban Európa és Észak-Amerika városainak növekedését jelentette (Erdei, 2022).

Ma Magyarországon 4 agglomerációs térséget határolunk le, melyet a Budapestin kívül a Győri, a Miskolci és a Pécsi agglomeráció követ. Ezekon kívül agglomerálódó térségekről és településegységekről beszélhetünk, melyek kisebb egységet alkotnak (Tóth, 2024).

Alapból az agglomerálódás, mint folyamat a fejlett városok környékére jellemző. Sajátossága, hogy nem csak a város népessége növekszik, hanem az egész városrégió, amihez hozzájárul a vállalatok koncentrációja. A kereskedelmi és ipari létesítmények a városgyűrűbe való kivándorlása következtében a gazdasági növekedésen túl a területi kiterjesztést is elősegíti (Laki, 2017). Hatványozottan igaz volt ez a budapesti agglomerációra, ugyanis ez egy monocentrikus agglomeráció, azaz egy központtal rendelkezik.

Kezdetben a körülötte lévő települések főleg alvófunkcióval rendelkeztek, tehát nappal az ott lakók a fővárosban dolgoztak és este csak aludni jártak haza. Ez abban mutatkozott meg, hogy a kapcsolatrendszer egyoldalú volt, ez a sugaras úthálózat kialakításban is látható volt (Gyergyák, 2017).

Ez a jelenség az 1920 és 1941 között megfigyelhető volt az agglomeráció népességét nézve, ugyanis ebben az időszakban 300.000 főről 648.000 főre növekedett az agglomeráció népessége. Ennek a következménye volt az 1950-es közigazgatási reform, azaz a már említett Nagy-Budapestté nyilvánítás, amelyben 7 várost és 16 községet csatoltak Budapesthez, mert már annyira egybeolvadtak, hogy ideje volt már az egyesítésnek (Miltényi, 1997). A 70-es évekre már elérte azt a szintet, hogy megjelenjen a rekreációs (pihenés, kikapcsolódás) szuburbanizációra való hajlam, amit a 80-as években a kiköltözések követtek (Gyergyák, 2017).

A Budapesti agglomeráció első hivatalos lehatárolása 1971-ben történt. Ekkor az 1005/1971. (11.26.) számú kormányhatározat Budapesttel együtt 45 települést sorolt a főváros agglomerációjához (Gergely J., 2009). A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2011-es LXXXVIII. törvény megállapítása szerint „A Budapesti Agglomeráció tehát a fővárost és 80 városkörnyéki agglomerálódó települést magába foglaló, térszerkezetiileg összefüggő, de közigazgatásilag megosztott térség. Magyarország egyetlen igazi nagyvárosa, mely körül európai mértékben is jelentős nagyvárosi agglomeráció alakult ki” (BATrT, 2011).

Jelenleg az agglomerációt 6 szektorra bontjuk, melyeket fekvésüket tekintve az égtájaknak megfelelően neveztek el, így van északi, északnyugati, nyugati, déli, délkeleti és keleti (6. ábra: **A budapesti agglomeráció települései szektorokra bontva**). Az északnyugaton van a legtöbb település, a déli a legnépesebb és az északi szektor a legsűrűbb (Laki, 2017).

6. ábra: A budapesti agglomeráció települési szektorokra bontva



Forrás: Laki I. tanulmányában (2017) Fekete Attila szerkesztése (2017)

Nem elég, hogy 2022-es adatok szerint a lakosság több mint 31%-a Budapesten és az agglomerációban él (Közép-Európa fővárosait nézve, ennél csak Bécsben és az agglomerációjában laknak többen), de még gazdaságilag is az ország GDP-jének közel fele (47%) ebben a térségben koncentrálódik, ami viszont Bécsre nézve már csak 34% (Horváth, 2023). Tehát a vízfej kifejezés kétségtelenül illik Magyarország fővárosára.

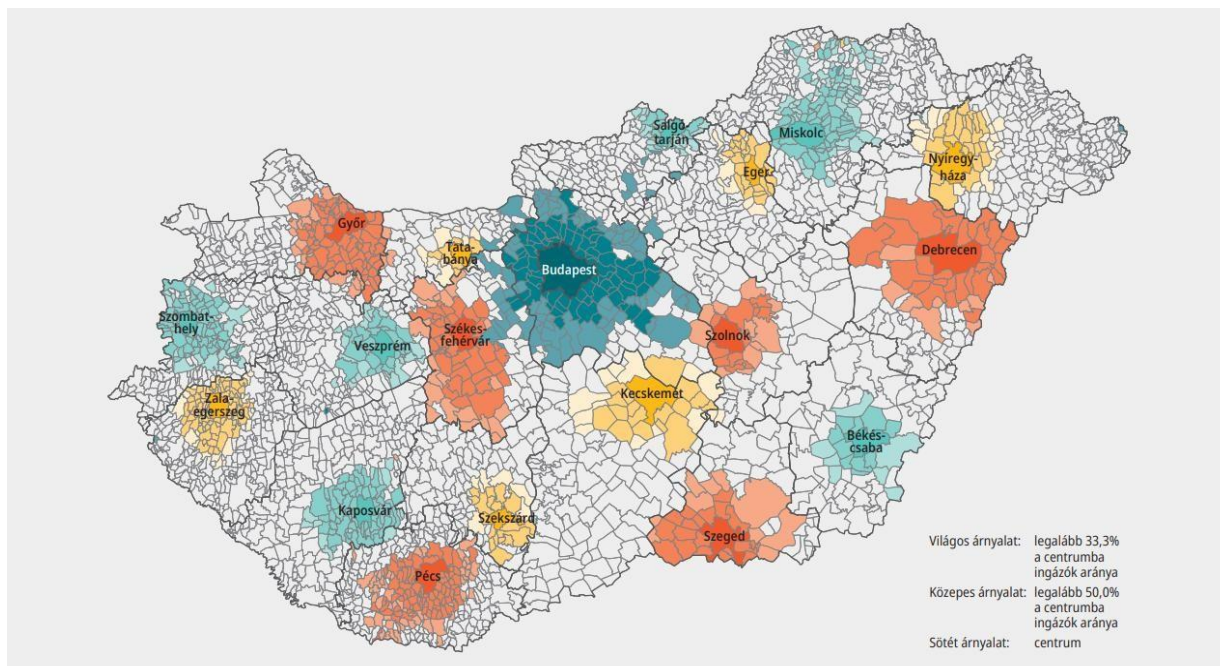
### 3.3.3 Az agglomeráció más lehatárolása

A 2022-es Népszámlálási Atlaszban található egy érdekes térképet, ami a főváros és a megyeszékhelyek vonzáskörzeteit határolja le a környező települések ingázásainak mértéke által (7. ábra: A főváros és a megyeszékhelyek munkaerőpiaci vonzáskörzetei). A lehatárolásban világos színnel a települések foglalkoztatottjainak legalább harmada ingázik fel Budapestre, sötétebb árnyalattal pedig a munkavállalók felénél többen bejárókat mutatja. Jól látszik az előző ábrában (6. ábra: A budapesti agglomeráció települési szektorokra bontva) lehatárolt agglomeráció sokkal kisebb, mint a jelenleg látott. Ebben ugyanis 169 település van megjelölve a hivatalosan lehatárolt 81 helyett, tehát jelentős eltérések találhatóak. A kutatási,

közigazgatási, gazdasági és egyéb metódusok szerint, érdemes lenne a lehatárolást újraértékelni.

Láthatjuk még azt is, hogy vannak olyan települések, amelyek nincsenek benne az eredeti lehatárolásban, de mégis munkahelyük a fővárosban koncentrálódik. Itt főleg Budapestről keletre láthatjuk a nagyobb mértékű sötétebb részeket, valószínű magyarázat lehet a vasúthálózat megléte, aminek vonalán haladva könnyen megközelíthető a belváros, másrészt az M4-es autópálya is ezen a szakaszon húzódik, tehát a bejárési idő minimális. Az ingázás legfontosabb tényezője szerint nem a kilométer a meghatározó, hanem az idő mennyisége. Nagyon jó példa erre a Szentendre-sziget települései, amik légvonalban alig pár 10 km-re lennének, ezt a részt majd az ingázás témakörnél fogom részletesebben vizsgálni.

### 7. ábra: A főváros és a megyeszékhelyek munkaerőpiaci vonzáskörzetei



Forrás: KSH, Népszámlálási Atlasz (2022)

## 3.4 Ingázás

A következő pontban kiemelném az ingázás fogalmát, ugyanis fő témám is ez lesz a Dunakanyar térségét tekintve. Az évek alatt nagyon sokat változott az ingázásra hajlamosak aránya, ami betudható az úthálózatok fejlődésének (autópályák megléte), az egyre többek által elérhető autós közlekedés jelentősége és gazdaságilag centralizált helyzetben lévő Budapest erősségének. Ingázásnak nevezzük azt a fajta munkába járást, amely településhatár átlépésével jár. Ennek két fajtáját különböztetjük meg: az egyikben a lakóhelyük és a munkahelyük között naponta utazókat napi ingázóknak nevezünk, a másokban a hetente, kéthetente vagy annál ritkábban utazókat távolsági ingázóknak hívunk (Harcza, 1997).

Budapest környékén már a két világháború között kialakult egy jelentős ingázó övezet, amely az ipari fejlődés és a város munkaerőnövekedése miatt egyre nagyobb szerepet kapott. 1930-as adatok alapján már ekkor 141 490 ember nem a saját településére járt be dolgozni. Az 1950-es évekre a feszített iparosítás és a nagy mértékű mezőgazdasági kollektivizálás következtében az ingázás új lendületet kapott. A munkalehetőségek koncentrációja és a vidéki munkahelyek csökkenése miatt egyre többen kényszerültek arra, hogy napi szinten ingázzanak Budapest és a környező települések között. Ennek következménye volt, hogy az 1960-as években az ingázók száma meghaladta a 636 ezer főt, ami az akkori keresők 13,6%-át tette ki (Harcza, 1997).

1970 és 1980 között már csak kis mértékben nőtt Magyarország lakossága, ezután viszont megkezdődött a csökkenés, ami napjainkban is tart. 1990 és 2001 között a csökkenés mértéke nagyban meglátszott a fővárosban, elsősorban azért, mert kevesebb gyermek jött világra, másodsorban viszont egy erőteljesebb kiköltözési hullám történt, azaz megindult a szuburbanizáció (Lakatos - Kapitány, 2015). Ami nagy mértékben változott 2001 után az a Budapestről eljáró foglalkoztatottak száma. Míg az 1970-es 80-as 90-es években nagyjából 2% volt, addig a 2000-es évekre felment 10% környékére. Ennek oka szerintem egyrészt a home office elterjedése, ami nem minősül helyben foglalkoztatásnak, ha más településre van bejelentve. Másrészt pedig az agglomerációs területeken megnövekedő gazdasági fejlődés is számottevő, kezdve Érddel, ami az évek alatt nagyon fejlődött nem csak népesség terén, ide 2022-es adatok alapján közel 2000 fő jár be (Tóth, 2024). Harmadrészről sok vállalat kitelepült az agglomerációba és emiatt sokan oda járnak dolgozni is. Ez összefüggésben lehet a szuburbanizációval, ugyanis a felértékelt agglomeráció így gazdasági célpont is lett, nem csak

a főváros értéke növekedett (Budapest városfejlesztési koncepciója, 2011).

Az évek alatt mind a foglalkoztatottak, mind az ingázók száma is hol lejjebb hol feljebb ment, de az ingázók arányát tekintve mindig növekedett, melyet a 2. táblázat: **Az ingázás és foglalkoztatás mértékének változása Magyarországon**ban láthatunk.

1970-től 1990-ig a népszámláláskor nem fellelhetőek a Budapesten élők és ott is foglalkoztatottak száma, ezért az egyik részét (1970-es és 1980-as adatokat) Bertalan János és Dr. Berti Béla közleményéből válogattam, amit dőlt betűvel emeltem ki. A másik részében (1990-es adat) viszont saját számítását vettem alapul. Több módon is számoltam, mert az 1970-es, 1980-as és a 2001-es, 2011-es, 2022-es adatok között több eltérés volt tapasztalható.

A 2001-től 2022-ig ismert budapestiek foglalkoztatottsága és a helyben foglalkoztatottak százalékos arányát számoltam ki, amely a három ismert adatból így néz ki:

2001-ben a Budapesten élők és a helyben foglalkoztatottak aránya 8,7%;

2011-ben a Budapesten élők és a helyben foglalkoztatottak aránya 10,3% és 2022-ben a Budapesten élők és a helyben foglalkoztatottak aránya 10%. Ezt a 3 arányt összeadva és elosztva 3-mal 9,7%-ot kapok, ami alapján a helyben foglalkoztatottak száma 828 726 fő. Ez a közel 10% egy elég nagy érték az 1970-es és 80-as adatokhoz képest. Ugyanis, ha annál a két évnél nézem meg ugyanezeket az arányokat akkor ezeket az értékeket kapjuk: 1970-ben a Budapesten élők és a helyben foglalkoztatottak aránya 1,9%, 1980-ban a Budapesten élők és a helyben foglalkoztatottak aránya 2,6% volt. Ezek az átlaga 2,25% amivel, ha számolok 894 804 főt kapok, tehát közel 70 000 emberrel többet. A harmadik kiszámítást viszont az 5 év átlagolásával vittem véghez, aminek átlaga 6,7% lett. Ezzel számolva 856 259 fő jött ki, ami talán egy jó középértéke lehet a két számítási módnak, így a táblázatban is zölddel jelöltem.

Az ingázók számánál viszont már csak egyféle számítását végeztem, mert ott nem éreztem, hogy lenne akkora nagy összefüggés egy-egy érték között, így egyszerűen csak összeadtam az ismert Budapestre ingázók arányait és öttel osztottam melynek átlaga 18,6%-ra jött ki, ami 212 786 ingázót jelent. Kiemelendő, hogy nem az elmúlt években dolgoznak (arányaiban) a legtöbben Budapesten. Bertalan és Dr. Berti számításait figyelembe véve, láthatjuk, hogy 1970-ben és 1980-ban is többen dolgoztak a főváros területén. Tehát azt leszögezhetjük, hogy ezt a munkaerő mennyiséget régen is elbírta Budapest, egyetlen dolog, ami változott az nem más, mint az ingázók mennyisége, ami viszont megkétszereződött 1970 óta.

Az ingázási sajátosságokat alapvetően befolyásolja a térség közlekedési hálózata. Budapest az ország közlekedési csomópontja, azaz az autópályák min. A főváros egészét az M0 gyűrű veszi körbe, ebből ágazik ki sugarasan az összes autópálya (az M1, az M3, az M5, az M6 és az M7). Az autópályákhoz csatlakozó főutakkal az agglomeráció nagy része könnyen elérhetővé válik. Kivételt képez a hegyvidék és a Dunakanyarban a folyó jobb partja, mivel itt nincs autópályára és az M0 gyűrű sincs befejezve, itt a 10-es és 11-es főút az egyetlen közlekedésre alkalmas pont. A közúti hálózattal a Szentendrei-sziget kapcsolata a legkedvezőtlenebb, ide ugyanis környezetvédelmi okból nem építettek lejtőt az M0-ról. Ezt a kedvezőtlenéget még tetézi, hogy az agglomerációt tekintve innen a leghosszabb a Budapestre való eljutás ideje (egy óra), ide tartozik Kisoroszi, Pócsmegyer és Szigetmonostor települések. A közösségi közlekedést nézve Budapest a 80 vonzott településből csak 13-mal nincs közvetlen helyközi autóbuszjáratral összekötve, ezek többsége szintén a Szentendrei-szigeten és a hegyvidék északi részén találhatóak meg, tehát láthatjuk, hogy a Dunakanyar egyik része, milyen kihívásokkal küzd (KSH, 2014).

2. táblázat: Az ingázás és foglalkoztatás mértékének változása Magyarországon és Budapesten

Évek	1970	1980	1990	2001	2011	2022
<b>Foglalkoztatottak száma Mo. (fő)</b>	4973000	5065000	4525000	3690000	3886000	4700000
<b>Ingázók száma Mo. (fő)</b>	993 000	1 217 000	1 144 000	1 102 000	1 340 000	1 851 000 **
<b>Ingázók aránya (%)</b>	20,0	24,0	25,3	29,9	34,5	39,4
<b>Foglalkoztatottak száma Bp. (fő)</b>	1 110 669	1 029 198	917 748	746 018	777 544	885 200
<b>Helyben foglalkoztatottak Bp. (fő)</b>	1 089 883	1 002 409	<b>828 726/ 894 804/ 856 259*</b>	681 072	681 072	796 680
<b>Ingázók száma Bp. (fő)</b>	204 315	205 062	<b>212 786</b>	175 275	225 518	399 465
<b>Budapesten foglalkoztatottak száma (fő)</b>	1 294 198	1 207 471	<b>1 041 510/ 1 107 588/ 1 069 043*</b>	856 347	923 062	1 196 145
<b>Ingázók aránya Bp. (%)</b>	20,6	17,9	<b>18,6</b>	15,9	16,8	21,6

\*saját számítás eredménye

\*\*külföldre ingázók nincsenek benne

Forrás: KSH, Bertalan-Berti és saját számolásaim alapján, saját szerkesztés (2025)

### 3.4.1 Az ingázás és agglomerációs kihívások társadalmi hatásai a lakónépességre

A 3.1-3.3 alfejezetekben részletesen olvashatóak a területi, gazdasági és népességi kihívások az urbanizációs és agglomerációs hatásokkal kapcsolatban. Jelen alfejezetben foglalkozom a lakónépességre gyakorolt társadalmi hatásokkal, amelyek jelentősen átformálják az egyéni és közösségi folyamatokat. A gazdasági és infrastrukturális változások látványos és jól követhető, formáló eredményekkel rendelkeznek (Kovács, 2017), azonban a társadalmi attitűdök alakulása közel sem csak a mennyiségi faktorok alapján mérhető (Gaálné, 2021; Schumann, 2013). Az urbanizációs folyamatok társadalmi-népességi hatásait meghatározzák a lakónépesség számában történő változások, háztartási összetételek és nagyságok változása vagy a térbeli települési folyamatok. A „soft” tényezők erősödése közül érdemes megemlíteni pl. lakó- és települési funkciók területén történő igényváltozásokat, a szolgáltatások elérhetőségét.

Az átalakulás számos ponton vetített előre konfliktusokat és problémákat is, elsősorban az urbánus területeken a zsúfoltság, közlekedési nehézségek, hiányzó rekreációs területek, felgyorsult életmód, a társadalmi rétegek közötti ellentétek, a fokozott bűnözés és romló egészségi feltételek következtében. Az ingázási idő növekedése (KSH-TEIR: 2000-2023) mutatja az életmód jelentős változását, valamint az agglomerációs települések egyre szélesebb bekapcsolódását ebbe a folyamatba. A társadalmi jövedelmi különbségek ehhez kapcsolódó térbeli különbségeit mutatja, hogy létrejöttek kifejezetten fiatalos, magas színvonalú szuburbánus településrészek mellett elhatárolódó, alacsonyabb társadalmi rétegeket integráló szlömösödő várostérségek is.

Érdekes összefüggést mutat az iskolai végzettség, az ingázási idő és az átlagos jövedelmi helyzet összefüggése (KSH-TEIR-NAV: 2011-2023). Az átlagos jövedelemmel rendelkezők kb. harmada ingázik minimum napi 30-60 percet, míg szintén meghatározó hányadot képviselnek a magasabb beosztásokban dolgozó emberek is. Az iskolai végzettség tekintetében elsősorban a felsőfokú végzettségűek aránya magas, ott is elsősorban a szellemi foglalkozás dominál. A társadalmi következmények közé sorolják még a szabadidő erőteljes lecsökkenését, az emberi kapcsolati háló szűkülését, és a helyi beilleszkedési problémákat. (Gaál, 2021; Schumann, 2013).

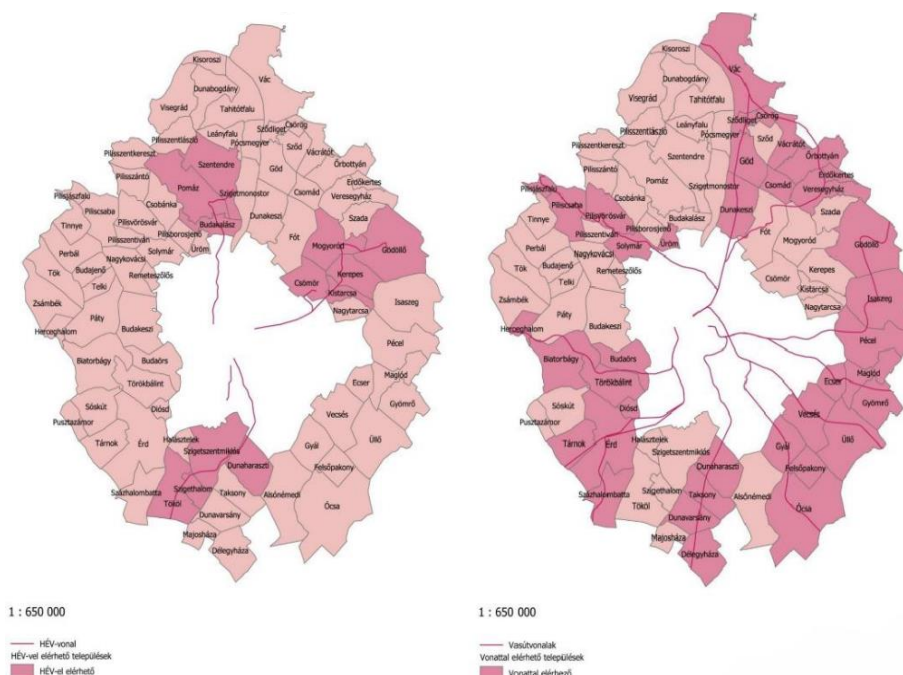
## 3.5 Közlekedési lehetőségek

### 3.5.1 Kötött pályás közlekedés az agglomerációban

Ahogy erről már korábban írtam Budapestre naponta két irányban körülbelül 1 200 000 személy áramlik be. Ebből a nagyvasúti vonalakon 202 000, a HÉV vonalain 47 000, a helyközi autóbuszokon mintegy 198 000 utas közlekedik. A személygépkocsival utazók száma a legtöbb, 755 000 fő. A vasúti szolgáltatás fejlesztése tehát elsősorban a közúti forgalomból vonzhat el utasokat (BAVS, 2021). Az alábbi ábrákon (8. ábra: **Az agglomeráción belül HÉV-vel és MÁV-val elérhető települések**) jól látszik a kötöttpályás úthálózat eloszlása az agglomerációban, a bal oldalin a HÉV által lehatárolt településeket láthatjuk, míg a jobb oldalt a MÁV-val elérhető helyeket ábrázolták. Ha a két térképet egybemossuk és megnézzük hol marad világos szín, akkor láthatjuk, hogy 32 települést nem érint egyik kötött pályás rendszer sem. Ebből kiemelendő, hogy 25 az agglomeráció budai oldalán található, nagyrésztük a Budai-hegység és a Visegrádi-hegység által okozott geográfiai nehézségek miatt nehezen beépíthető.

A nyugati szektorban a Budai-hegység alatt az 1-es vasútvonalon (Budapest-Hegyeshalom-Rajka) lehet közlekedni, melynek állomásai az agglomeráción belül Budaörs, Törökbálint, Biatorbágy és Hegyeshalom. Az északnyugati szektorban a H5-ös HÉV (Szentendre-Batthyányi tér) Szentendrén, Pomázon és Budakalászon megy végig, míg a 2-es vasútvonal (Esztergom-Budapest) állomásai Üröm, Solymár, Pilisvörösvár, Piliscsaba és Pilisjászfalu.

8. ábra: **Az agglomeráción belül HÉV-vel és MÁV-val elérhető települések**



Forrás: Szabó E. szerkesztése MÁV és BKK adatai alapján 64.o. (2021)

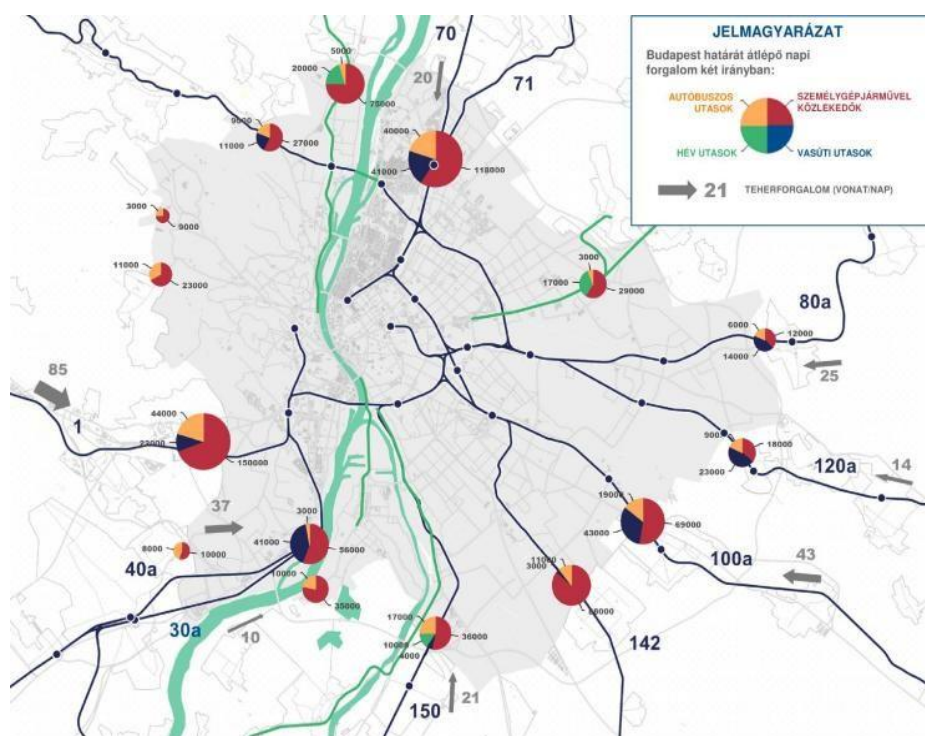
A környezet közlekedési problémáival szakmai elemzések is foglalkoznak, ugyanis a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS) kiadott egy dokumentumot, amit Magyarország Kormánya fogadott el 2021-ben, melynek fő témája az agglomerációban lévő kötöttpályás közlekedés megreformálása. Előzménye a dokumentum létrejöttének, hogy a budapesti vasút megnövekvő forgalmát nem követte infrastrukturális fejlesztés. Ennek átfogó kidolgozásáról szól a BAVS (BAVS, 2021).

A fentebb már említett vonalokról pár számadat is a rendelkezésemre áll a 2019-es évben mért napi forgalommegoszlásról, melyet az alábbi ábrán tekinthetünk meg 9. ábra: **Budapest határát átlépő napi forgalom, 2019.**

Ez alapján láthatjuk, hogy az 1-es vasútvonal mentén 22 000 személy használta a vasutat, 44 000 fő busszal közlekedett és 150 000 ember pedig személygépjárművel közelítette meg a fővárost, tehát a forgalom összesen 216 000 fő minden nap.

Ennél nagyobb forgalom egyik helyen sincsen, ez betudható, hogy az 1-es főút és az M1-es autópálya is itt ér be, tehát több lehetőségük van az autósoknak. A 2-es vasútvonal mentén ennek töredéke 47 000 személy lépi át Budapest határát, ebből 11 000-en vonattal, 9 000-en busszal és 27 000-en autóval közlekednek. A H5-ös HÉV útvonalán 100 000 ember jár nap mint, melynek elosztása szerint 20 000 fő jár HÉV-vel, 5 000 fő busszal és 75 000 fő pedig autóval. Mivel kutatásom nem terjed ki se a keleti szektor helyzetére, se a 2-es vasútvonal területi lefedettségére, így most csak a H5-ös HÉV-et és a 11-es főútról bejövő forgalmat fogom részletesebben vizsgálni. Az imént említett 100 000 fő elég magas számnak tűnhet, de mivel az ábrán (9. ábra: **Budapest határát átlépő napi forgalom, 2019**) csak a budai oldalra bejövő forgalmat mutatja, így a HÉV-en kívüli adatok nem tükrözik a Duna jobb partján végbemenő összes forgalmat. A Megyeri híd miatt nagyon sokan innen közelítik meg Budapestet és nem csak személygépjármű forgalomra gondolok, hanem a legtöbb busz járat is a hídon át közlekedik. Ezek alapján ez a 100 000 fő a többszöröse is lehet a térség forgalmának.

9. ábra: Budapest határát átlépő napi forgalom, 2019



Forrás: BAVS (2021)

### 3.5.2 Meg nem valósult fejlesztések

A H5-ös HÉV jelenleg Szentendrőig közlekedik, de a régi tervek szerint ennél messzebbre is ki akarták hozni, egészen Visegrádig. Mikor 1888-ban átadták a H5-ös HÉV-et (akkor még Szentendre-Filatorigát között közlekedett), már rá 2 évvel elgondolkoztak a meghosszabbításán, ami 1904 környékén meghallgatást nyert. Maga az elképzelés jónak bizonyult, mert ezen a szakaszon (Leányfalu, Tahi, Tótfalu, Dunabogdány, Kisoroszi és Visegrád) sokaknak volt nyaralója a Duna mentén. A baj azzal volt, hogy ezek a községek nem akartak hozzájárulni a megépítési költségekhez, így arra a következtetésre jutottak, hogy még sincs akkora igény a szakasz meghosszabbításának. Aztán pár évre rá 1914-ben mégis elkezdték felmérni a terepet és úgy tűnt megindulhat az építkezés (10. ábra: **Piros színnel a tervezett vasútvonalak látszanak, 1914**), de ugye ekkor tört ki az első világháború és ez mindennek keresztbe tett. Azonban meglepő módon (nem úgy, mint más vasútvonalakkal ellentétben) nem lett elfeledve a projekt és egy 1920-as években írt feljegyzés szerint nekiláttak a földmunkának és 23 km hosszan el is végezték azt. Bár erre konkrét bizonyítékot nem lehet találni, mert nem maradtak fent róla korabeli képek, de még a nyoma sem látszik napjainkban, hogy bármilyen

munkálatok zajlottak volna. Végül a nagy gazdasági világválság tett be végleg a projektnek 1929-ben, pedig még az akkori miniszterelnök is sürgette az ügyet, de ezután már senkit sem érdekelt vasútvonal kialakítása (Frisnyák, 2015).

10. ábra: **Piros színnel a tervezett vasútvonalak látszanak, 1914**



Forrás: Frisnyák (2015)

Merül fel a kérdés mai szemmel, hogy hol akarták volna elvezetni ezt a vasutat? Kevés sík területet találni ezen a szakaszon, mert a Visegrádi-hegység eléggé beleszól az elhelyezésében.

Talán akkoriban még nem volt úgy kiépítve a 11-es főút, amit beépíthettek volna, de a korabeli térképen nem úgy néz ki, hogy a Duna mentére tervezték volna a vasutat (10. ábra: **Piros színnel a tervezett vasútvonalak látszanak, 1914**). A hegyi út se lett volna kivitelezhetetlen, de tényleg nagyon sokba került volna ott elvezetni. Tétélezzük fel, hogyha tényleg megvalósult volna, akkor az milyen mértékben változtatott volna a ma? Először is nyilván az érintett települések közlekedési szokásai változtak volna meg, valószínű, hogy nagyobb létszámba használták volna a helyiek munkahelyük megközelítése szempontjából, ami többnyire Szentendrén vagy Budapesten van. Ezzel a reggeli nagy dugókat is el lehetne kerülni, ami nagyban meghosszabbítja a városba való be- és kijutást. Másfelől a turistáknak is egy jobb opciót nyújt, mint a busz és legalább akkora tömegnyomor sem lenne rajta, mint néhány helyközi járaton szokott lenni.

A meg nem valósított tervek mezején maradva, pár szóban beszélnek a Bős-Nagymarosi vízlépcsőről is. Felmerülhet a kérdés, hogy mi köze lehet egy meg nem épült vízerőműnek a Dunakanyar úthálózatinfrastruktúrájának kérdésével foglalkozó anyagban? Hídként szolgált volna Visegrád és Nagymaros között. A megállapodás csak a kommunista rezsim alatt jött létre és míg Csehszlovákia 1992-ben befejezte az építkezéseket, addig Magyarország nem teljesítette a szerződésbe foglaltakat. Nem csak a rendszerváltásnak volt köze az egész kérdéskörhöz, de a természetvédők is ellene tüntettek (Borbáth, 2022). Azért beszélnek a pozitív oldaláról is a vízlépcsőnek, ugye az említett „híd” szerepe mindenképp előnyére vált volna a térségnek. Nem kéne a komptól függenie se a turistáknak, se a környékelieknek, se az áthaladó forgalomnak. Emellett nem elhanyagolható része az sem, hogy az akkori becslések alapján a Magyarországon megtermelt energia 3%-át állították volna elő itt, a környéket ezzel el tudta volna látni árammal. Még egy említésre méltó dolog, hogy a gát vízvisszatartást követően ingyen vízpótlást tudott volna biztosítani a mezőgazdaság számára (Borbáth, 2022). Tény, hogy a térség nem a mezőgazdaságról híres, de mindenképp lehetett volna hasznosítani a vízkészletet. Áttérve a negatívumokhoz, ide tartozik a nagy méretű környezetkárosító hatás, ami ellen tüntettek is a 90-es években. Elsősorban maga a felduzzasztott víz sokkal lassabban folyik, így a hordalék is jobban felgyülemlik, ami ezen a szakaszon hatványozottan igaz. A Duna elvezetése a tározó megépítése miatt elárasztaná az ártéri erdőket és ez a gazdag növény- és élővilág pusztulásnak indulna. A duzzasztás során megemelkedett vízszint okot adhatna a nagyobb árvíz esélyére, amit enélkül is megtapasztaltunk már (Vargha, 1997). Tehát a technikai fejlődés állt ellentétben az ökológiai védelemmel és mai szemmel is logikusabbnak tűnik, hogy nem építették meg az erőművet. Főleg napjainkban fontos a környezet fokozott védelme, amin nem segített volna a vízlépcső jelenléte, mint ökológiailag, mint a közbeszéd terén.

## 4 Anyagok és módszerek

Az eddigi szakirodalmat saját kutatásommal is szeretném kiegészíteni. Szó lesz a Dunakanyar két partján érezhető különbségekről (főleg a közlekedési lehetőségek terén), az ott élők ingázásáról és bevásárlási szokásairól. Ezeket primer és szekunder vizsgálatokkal is alá fogom támasztani. Emellett a lehetőségeket is megvizsgálom, amelyek segíthetnének a jobb part forgalmának csökkentésében.

Felépítését tekintve először a szekunder vizsgálatokra fogok fókuszálni, melyben a TeIR (Országos Területfejlesztési és- Területrendezési Információs Rendszer) adatai alapján fogok egy egységes képet leírni a Duna jobb és bal oldali partjáról. Az adatok a 2011-es és 2022-es népszámlálást veszik alapul, ugyanis egyes mutatók csak itt érhetőek el, úgyhogy, ezért nem számolok benne frissebb adattal.

Ezeket a számadatok primer kutatás alapján fogom alátámasztani, amely kvantitatív módon, azaz mennyiségi alapon készítettem el. Itt a Dunakanyar településeinek települési és közösségi média felületeire küldtem ki a kérdőíveket, amelyeket saját szerkesztésben állítottam össze a kutatási célkitűzéseim és hipotéziseim mentén. Olyan kérdéseket fogalmaztam meg, amelyek lehetővé tették a Dunakanyar két partján élők közlekedési szokásainak, bevásárlási preferenciáinak, valamint Budapesthez való kapcsolódásának összehasonlító vizsgálatát. A kérdőív vegyes típusú kérdéseket tartalmazott, azaz zárt és nyitott kérdéseket egyaránt. Összesen 15 településre esett a választásom, megoszlását tekintve a szentendrei oldalon az alábbi 8 helységet vizsgáltam: Visegrád, Kisoroszi, Dunabogdány, Tahitótfalu, Pócsmegyer, Leányfalu, Szigetmonostor és Szentendre. A váci oldalon pedig a következő 7 települést elemeztem: Zebegény, Nagymaros, Kismaros, Verőce, Vác, Sződliget és Göd.

Még 2024 késő ősztől folyamatosan küldtem ki, Zebegény kivételével (aminek kérdőívét március végén indítottam el), ugyanis ez a helység később került be az elemzendő települések listájába. Ennek több oka is volt:

-a kutatási minta arányosságát akartam ezzel növelni, hogy a jobb parton ne legyen drasztikusan több értékem,

-Göd közösségi média felületeire technikai okok miatt később tudtam csak kiküldeni a kérdőívet, így a darabszám növelése is prioritássá vált előtte.

- a már látott 7. ábra: **A főváros és a megyeszékhelyek munkaerőpiaci vonzáskörzetei (A főváros és a megyeszékhelyek munkaerőpiaci vonzáskörzetei)** alapján észrevettem, hogy

Zebegény munkavállalóinak több mint harmada Budapestre jár dolgozni, tehát vonzáskörzetébe tartozik, így a kvantitatív kutatásomhoz még bele is illett a képbe.

A különböző települések kitöltéseinek összetétele az alábbi táblázatban látható:

3. táblázat: **A Dunakanyar megoszlása a kitöltések szerint (Budapest felé való haladási irányban feltüntetve)**

<b>Bal part</b>		<b>Jobb part</b>	
<b>Település</b>	<b>Kitöltők száma</b>	<b>Település</b>	<b>Kitöltők száma</b>
<b>Zebegény</b>	18	<b>Visegrád</b>	106
<b>Nagymaros</b>	22	<b>Kisoroszi</b>	67
<b>Kismaros</b>	101	<b>Dunabogdány</b>	69
<b>Verőce</b>	81	<b>Tahitótfalu</b>	164
<b>Vác</b>	48	<b>Pócsmegyer</b>	73
<b>Szódliget</b>	147	<b>Leányfalu</b>	51
<b>Göd</b>	133	<b>Szigetmonostor</b>	88
-	-	<b>Szentendre</b>	62
<b>Összesen</b>	550	<b>Összesen</b>	680
<b>Két part összesen: 1230</b>			

*Forrás: TeIR adatai alapján saját szerkesztés, 2025*

Egy másik önálló áttekintést is végeztem, melynek fő kérdése a váci Duna-híd megépítésének a terve volt. Kutatásom elvégzése még a híd tervének 2025 május 19-ei elutasítást megelőzően lett kidolgozva, így a továbbiakban még az ezt megelőző tudomásomról lehet olvasni, ami nem befolyásolja a leírtakat. Az egész esemény kiindulópontja az év elején (februárban) a Kormányhivatalok.hu-n megosztott környezeti hatástanulmány volt, mely a Szentendrei-Szigeten való építkezésről és a hozzá tartozó lehetséges útvonalakról szólt.

Tehát a kérdőíves kutatásom mellé egy önálló dokumentum feldolgozást is végeztem, ami egy külön részt fog felölelni a váci híddal kapcsolatos kérdőíves részhez. Mivel a kérdőívezés még a hatásvizsgálati tervekről kapott hírek előtt született, ezért a kérdőívben nem kapott elég teret a híd kérdése, így a tahitótfalusi lakosok (és a többi megkérdezett lakos) nem tudhattak különböző észrevételeket tenni ezek irányában.

## 5 Eredmények és értékelésük

Még az ingázás fejezetnél megjegyeztem, hogy Magyarország népessége csökkenő tendenciát mutat, ennek ellenére vannak olyan területek, amelyek ennek az ellenkezőjét mutatják, mint például az agglomeráció települései. Azon belül a Dunakanyar környéke üdülő és rekreációs mivolta miatt még népszerűbb az emberek szemében, mind a bal és jobb part az évek alatt többszörözte lakosságát. Saját kutatásomban ezt a népességnövekedést fogom a már fentebb említett szekunder kutatással vizsgálni. A két oldalt számadatokkal fogom elemzeni, először a bal majd a jobb oldalt írom le, ezt követően a végén összehasonlítom és levonom belőlük a következtetéseimet.

### 5.1 A Dunakanyar lehatárolása

Mielőtt még nekikezdenék az elemzésnek röviden bemutatnám és lehatárolnám magát a vizsgált területet a Dunakanyart. A Dunakanyart elsősorban turisztikai régióként ismerjük páratlan természeti adottságai, fürdésre, sportolásra, kirándulásra alkalmas tájai és történelmi nevezetességei miatt. Fejlettségét tekintve a legfejlettebb térségek közé tartozik, emellett sokszínűségét mind természeti, társadalmi és gazdasági vonatkozásban is fel tudjuk lelteni. A Duna itt belső és külső határként funkcionál, hiszen átjárhatósága erősen korlátozott az ember számára (terport.hu).

1957-ben határolták le először Dunakanyar Kiemelt Üdülőkörzet néven, amit már akkor sem tudtak egységesen eldönteni, hogy mi tartozik bele. 2004-ben a Dunakanyar Térségi Fejlesztési Tanács több település polgármesterével összefogva határozta meg a Dunakanyart. A kijelölt terület a Börzsöny, a Visegrádi-hegység és a Pilis által körülölelt szakasz 1640 km<sup>2</sup>-en elterült része lett. 66 település tartozott bele, amelyből 46 Pest vármegyében, 7 Komárom-Esztergom vármegyében és 13 Nógrád vármegyében található. (DFTI, 2006).

2016 óta a desztinációs területi lehatárolás révén az országban 11 turisztikai régiót hoztak létre. a Dunakanyart a Budapest környéke turisztikai térség részeként tartják számon, azaz nem egy önálló térségként és ráadásul nem is szerepel a korábban lehatárolt 66 település mindegyike a Kormány által elfogadott turisztikai rendeletben (MTÜ). Ezek után nem csoda, hogy nehéz meghatározni a Dunakanyar egészét, ha már 10 év alatt változik a kiterjedése is. Jelen tanulmányban nem a turizmuson van az elsődleges hangsúly, így a Dunakanyart sajátosan határoltam le.

A több vármegyét összefogó előző lehatárolás helyett én szűkítettem a kiterjedést és csak

Pest vármegye területén maradtam, amelyben az alábbi lehatárolást használtam: Zebegénytől Gödig a bal parton és Visegrádtól Szentendrétől a jobb parton. Ennek fő oka az útirány és a főváros gazdasági befolyásolásán alapult, azaz, hogy konkrétan a Duna mentén lévő települések milyen mértékben érinti Budapest gazdasági vonzása és hogy ez a közlekedési infrastruktúrában a különböző geológiai és természeti tényezők mellett hogyan értelmezhető.

Vizsgálatomban a Duna bal partján a már említett Zebegény, Nagymaros, Kismaros, Verőce, Vác, Sződliget, Göd hetest fogom elemezni. A jobb parthoz képest annyi különbség van ezen az oldalon, hogy itt nem egy járáshoz tartoznak a települések. Zebegény, Nagymaros, Kismaros és Verőce a Szobi, Vác és Sződliget a Váci és Göd a Dunakeszi járáshoz tartozik. A jobb oldalon található Visegrád, Kisoroszi, Dunabogdány, Tahitótfalu, Pócsmegyer, Leányfalu, Szigetmonostor és Szentendre. Mind a nyolc elemzett település a Szentendrei járáshoz tartozik.

## 5.2 Helyi önzonosság védelméről szóló törvény ismertetése

Az Alaptörvény módosításának hatására 2025. július 1. óta a magyar városokban és falvakban az önkormányzatok dönthetnek arról, hogy kit engednek be a településre. Ez a jogi keret lehetővé teszi, hogy az önkormányzatok saját döntéseik alapján alakítsák a település fejlődését, miközben megőrzik hagyományaikat, társadalmi rendjüket és közösségi értékeiket. A szabályozás célja nem az elzárkózás, hanem a szerves fejlődés biztosítása, valamint a túlzott betelepülés és ingatlanvásárlásokból fakadó kedvezőtlen hatások mérséklése. (Hatályos Jogsabályok Gyűjteménye, 2025). A Dunakanyar térségére ez különösen releváns, hiszen a térség települései egyszerre néznek szembe a főváros közelsége által generált népességnomással és tömeges turisztikai vonzeróból adódó ingatlanpiaci nyomással. A helyi önzonossági jog így lehetőséget ad arra, hogy a közösségek saját kezükbe vegyék jövőjük alakítását, megőrizve a térség kulturális, társadalmi és természeti értékeit a következő generációk számára is.

Eddig még egyik általam vizsgált településről sem lehetett hallani, hogy bevezetnék ezt a törvényt (Helyi önzonosság védelmét alkalmazó települések listája, 2025) és a listában felsorolt települések nagyrésze is úgy néz ki inkább a hagyományaik és identitásuk megőrzésére érdekében vezette be a törvényt. Két település tűnik kakukktojásnak ezek közül, mégpedig Rajka és Győrújbarát.

Rajka esetében az elmúlt 15 évben megduplázódott a település lakossága melynek fő oka a külföldi nagyrészt szlovák állampolgársággal rendelkezők beköltözése. Itt főleg a Pozsonyban dolgozókról van szó, akiknek 15 km-re van Rajka és sokkal olcsóbban tudnak itt

ingatlanhoz jutni. Ennek hatására a település népességének az összetétele is a szlovák lakosság javára eszkalálódott, közel 2,5-szer annyi a külföldi lakos, mint a magyar. Ennek okán csak olyan vásárolhat ingatlant, aki megszünteti külföldi lakcímét (ha rendelkezik vele) és 1,5 millió forintot fizet az önkormányzatnak (Székely, 2025).

Győrújbarát is hasonló helyzetben van, szintén a nagy létszámú beköltözés miatt vezették be a törvényt, itt a közeli munkaerő elhúzóerő Győrt jelenti. A lakcímkártya kiállításához itt is 1,5 millió forint betelepülési hozzájárulást kell fizetni (Barki, 2025).

A Dunakanyar helyzetében viszont jelenleg nem várható, hogy meglépjék ezt a változtatást. A kutatásom alatt szerzett tudásom és tapasztalataim alapján, arra a meghatározásra jutottam, hogy a döntés meg nem hozatalát az alábbi pontokban található indokok vezérlik:

- Mivel ez egy nagyon új törvény, így nagy port kavarna a bevezetése, mint ahogy ezt tette az előbbi települések esetében is.
- A Dunakanyar gazdasági berendezkedése a turizmusra és ezzel egyetemben a magas jövedelemmel rendelkező betelepülő lakosokra épül, tehát ez a törvény a gazdasági érdekekkel szembe menne.
- Nincs jó példa, ami igazolni tudná, hogy egy település életében ez hasznos előrelépés lenne, így bizonytalanok a vezetők ennek meghozatalára, plusz a polgármesterre se vethet jó fényt, ha ellehetetlenítené a szabad betelepülést.
- A Dunakanyar településeinek erős kötődése egymáshoz és Budapesthez megakadályozza, hogy egy település egyedül döntsön, hiszen a szomszédok döntésére is nagy szükség van, ezért szerintem egy összehangoltabb térségi döntésre lenne szükség.

Összességében a Dunakanyar települései inkább a rugalmasságot és a gazdasági előnyök kihasználását választották, miközben a közösségi önazonosság védelmét egyelőre más eszközökkel igyekeznek biztosítani.

## 5.3 A Duna két oldalának összehasonlítása (TeIR)

### 5.3.1 Népességváltozás

Az elmúlt évek alatt a vizsgált 15 településen népességnövekedés volt tapasztalható, hol több, hol kevesebb arányban (4. táblázat: **A népességváltozás az elmúlt 10 évben**). A váci oldalon összességében 9,8%-os növekedést ért el a térség, számokban kifejezve ez 6627 fő új lakost jelentett. Legnagyobb arányban Kismaros növekedett, míg Vác a legkisebben. A szentendrei oldalon 15,1%-os volt a lakónépesség növekedés, ahol két szigeten lévő község emelkedett ki, Pócsmegyer és Szigetmonostor. Mindkettőről elmondható, hogy üdülőfalukként

ismertek (Pócsmegyeren Surány, Szigetmonostoron Horány), de mostanra már a nyaralókban is életvitelszerűen laknak, főleg a Covid-19 hatására költöztek ezekre a részekre (Frenyó, 2022). Csökkenés egyedül Kisoroszi településen történt.

Említettem, hogy nagyrészt népszámlálási adatokkal fogok dolgozni, de a népességet illetően megnéztem 2023-ig, hogy tényleg minden évben tapasztalható-e a növekedés. Az adatok alapján az mutatkozik meg, hogy 2023-ra már nem növekedett a népesség, hanem kis mértékben csökkenést láthatunk (TeIR). Mivel a tavalyi évre még nincs adat, így nem lehet tudni, hogy ez csak egy lefelé kiugró adat vagy egy folyamat kezdete lenne. Mindenképp érdemes lesz a jövőben figyelni, mert lehet, hogy a Dunakanyar eltartóképessége elérte a maximumát és már nem fog növekedni. Ez vagy stagnáláshoz fog vezetni vagy egy esetleges csökkenéshez, mert már nem lesz új beköltöző, így a természetes fogyás áldozatául esne a térség.

4. táblázat: A népességváltozás az elmúlt 10 évben

Bal part	Település típusa	2011 Lakónépesség (dec. 31.) (fő)	2022 Lakónépesség (dec. 31.) (fő)	Lakónépesség változása (%)
<b>Göd</b>	Város	17762	21992	23,81
<b>Kismaros</b>	Község	2073	2626	26,68
<b>Nagymaros</b>	Város	4711	5085	7,94
<b>Sződliget</b>	Nagyközség	4397	4825	9,73
<b>Vác</b>	Város	33673	34040	1,09
<b>Verőce</b>	Község	3554	4159	17,02
<b>Zebegény</b>	Község	1216	1286	5,76
<b>Összesen</b>		67386	74013	9,83

Jobb part	Település típusa	2011 Lakónépesség (dec. 31.) (fő)	2022 Lakónépesség (dec. 31.) (fő)	Lakónépesség változása (%)
Dunabogdány	Község	3099	3315	6,97
Kisoroszi	Község	951	908	-4,52
Leányfalu	Nagyközség	3486	4003	14,83
Pócsmegyer	Község	1863	2766	48,47
Szentendre	Város	25067	28494	13,67
Szigetmonostor	Község	2209	2999	35,76
Tahitótfalu	Község	5451	6224	14,18
Visegrád	Város	1747	1789	2,40
Összesen		43873	50498	15,10

*Forrás: TeIR adatai alapján saját szerkesztés, 2025*

### 5.3.2 Foglalkoztatottak és álláskeresők

2011 és 2022 között a foglalkoztatottak száma megnőtt (5. táblázat: **Foglalkoztatottak számának és az álláskeresők arányának változása**), amelynek köze volt az előbb látott népességnövekedés, de ezen kívül a munkanélküliek arányának a csökkenése is hozzájárult.

Utóbbit elemezve, a magyarországi átlag 2011-ben 10,4% volt (KSH). Ezek alapján a legmagasabb Zebegény község munkanélkülisége is bőven az átlag alatt volt. Ez 2022-re csak még lejjebb ment, az országos átlag 3,9% (KSH), míg a vizsgált térségben 2% fölé egy település sem süllyedt. Ennek következménye az, hogy a foglalkoztatottak száma a bal parton 9244, a jobb parton 7271 fővel növekedett a két vizsgált évben, ami több mint ahányan beköltöztek a két oldal településeire.

Kicsit kitekintve a munkanélküliség fogalmára, nem negatívumként kell felfogni, szükség van az egészséges versenyre a piacon. Ha túl kevés lenne az álláskereső akkor a munkaadót patthelyzetbe helyezhetnék a munkások, mivel nem tudná őket mással pótolni, így bérnövekedést kényszerítenének ki. Ami nem egy ördögtől való dolog, de ennek hatására a cégek a termékeikbe ültetnék vissza a kiesett hasznot, így inflációt generálva a piacon (Elemzőközpont, 2023).

5. táblázat: Foglalkozottak számának és az álláskeresők arányának változása

Bal part	2011 Foglalkoztatott (fő)	2022 Foglalkoztatott (fő)	2011 Nyilvántartott álláskeresők aránya (%)	2022 Nyilvántartott álláskeresők aránya (%)
Göd	7604	11200	2,81	1,06
Kismaros	870	1360	3,6	1,31
Nagymaros	1779	2387	3,56	1,57
Szódliget	1797	2297	2,85	0,86
Vác	14298	17657	3,81	1,39
Verőce	1419	1966	4,12	1,72
Zebegény	485	629	4,31	1,8
Összesen	28252	37496		

Jobb part	2011 Foglalkoztatott (fő)	2022 Foglalkoztatott (fő)	2011 Nyilvántartott álláskeresők aránya (%)	2022 Nyilvántartott álláskeresők aránya (%)
Dunabogdány	1231	1652	2,43	1,09
Kisoroszi	346	467	3,78	1,25
Leányfalu	1353	2017	2,21	0,76
Pócsmegyer	720	1459	3,42	1,11
Szentendre	10948	14545	2,73	0,98
Szigetmonostor	882	1538	3,9	0,85
Tahitótfalu	2315	3219	2,51	1,13
Visegrád	658	827	2,89	0,91
Összesen	18453	25724		

*Forrás: TeIR adatai alapján saját szerk., 2025*

### 5.3.3 Vállalkozások megoszlása

Fontos még megemlíteni a térség vállalkozásainak az eloszlását is, mivel Magyarországon is a mezőgazdaság a legelenyészőbb, így csak a szolgáltatásokat és az ipart vizsgáltam (6. táblázat: **A regisztrált vállalkozások változása a szolgáltatásban és az iparban**). Azt láthatjuk, hogy mind a jobb mind a bal parton 30% környéki növekedést láthatunk a szolgáltatásban és az iparban is egyaránt. Ez szorosan összefügg a korábban már elemzett

foglalkoztatási és népességi trendekkel. A Dunakanyar térségében tapasztalható népességnövekedés és a munkanélküliek számának csökkenése a táblázatok alapján kedvező gazdasági környezetet teremtett a helyi vállalkozások létrejöttéhez.

Érdekes még, hogy Visegrád az egyetlen település, ahol nem növekedett az ipar és ugyanannyi maradt a két népszámlálás között eltelt idő alatt. Ez azért is érdekes, mert a csökkentett lakosságot számláló Kisoroszinál is növekedés történt mindkét vállalkozási formát tekintve.

6. táblázat: A regisztrált vállalkozások változása a szolgáltatásban és az iparban

Bal part	2011 Regisztrált vállalkozások a szolgáltatásokban (db)	2022 Regisztrált vállalkozások a szolgáltatásokban (db)	Változás mértéke a szolgáltatásban (%)	2011 Regisztrált vállalkozások az ipar, építőiparban (db)	2022 Regisztrált vállalkozások az ipar, építőiparban (db)	Változás mértéke az iparban (%)
Göd	2105	2979	141,52	536	727	135,63
Kismaros	224	329	146,88	53	140	264,15
Nagymaros	467	722	154,60	120	184	153,33
Sződliget	491	661	134,62	149	194	130,20
Verőce	297	479	161,28	114	181	158,77
Vác	3714	4239	114,14	885	1129	127,57
Zebegény	158	251	158,86	36	47	130,56
Összesen	7456	9660	129,56	1893	2602	137,45

Jobb part	2011 Regisztrált vállalkozások a szolgáltatásokban (db)	2022 Regisztrált vállalkozások a szolgáltatásokban (db)	Változás mértéke a szolgáltatásban (%)	2011 Regisztrált vállalkozások az ipar, építőiparban (db)	2022 Regisztrált vállalkozások az ipar, építőiparban (db)	Változás mértéke az iparban (%)
Dunabogdány	249	346	138,96	132	159	120,45
Kisoroszi	148	199	134,46	31	37	119,35
Leányfalu	625	828	132,48	124	154	124,19
Pócsmegyer	198	410	207,07	67	123	183,58
Szentendre	4673	6011	128,63	903	1050	116,28
Szigetmonostor	248	379	152,82	79	143	181,01
Tahitótfalu	681	899	132,01	188	265	140,96
Visegrád	274	314	114,60	59	59	100,00
Összesen	7096	9386	132,27	1583	1990	125,71

*Forrás: TeIR adatai alapján saját szerk., 2025*

### 5.3.4 Ingázók megoszlása

Az ingázók arányának alakulására adatot csak 2011-re találtam, ugyanúgy ahogy a Budapestre ingázóknál is. Így saját számítást végeztem 2022-re, amit kiemelve lehet látni (7. táblázat: **Ingázók**). Mivel a foglalkoztatottak és a naponta ingázók száma adott volt 2022-re így az arányukat könnyen kitudtam számolni.

Látszik, hogy az eljárók aránya mindkét vizsgált részen összességében nőtt. A bal parton csak két településen Vácon és Kismaroson nőtt igazából, a többinél csökkent, de Vác nagy mértéke miatt az egész térségre a növekedés írható le. 2011 és 2022 között az összes ingázóra vetett átlag 4,24%-ot emelkedett, amit hozzáadtam a 2011-es Budapestre ingázók átlagához (53,53%), ezután leosztottam a naponta ingázókkal és a kapott számot írtam be 2022-re.

A jobb parton az ingázók aránya Visegrádon kívül nem annyira változott, de a legtöbb helyen kis mértékben inkább növekedett. A számítást tekintve hasonlóan jártam el az ingázók számát illetően, mint a bal oldalmál. 2011 és 2022 között 2,28%-kal nőtt az átlag az ingázóknál, így számításaim alapján a két vizsgált évben 59,74%-ról 62,02%-ra emelkedett az ingázókon belül a Budapestre ingázók száma. Mivel ezek a számok így csak egy saccozott átlagot adnak, valószínű, hogy ennél sokkal többen utaznak fel nap mint nap Budapestre mind két oldalon.

Összességében elmondható, hogy az elemzett települések nagy mértékben függenek az ingázástól, melyet jól mutat az eljárók százalékos megoszlottsága, amely szerint a legtöbb település több mint 65%-a ingázik egy másik településre. Kivételt képeznek a nagyobb központok, ahol a helybéliek is nagy számban dolgoznak, ilyen a bal part esetében Vác, míg a jobb parton Visegrád és Szentendre emelkedik ki. Utóbbi kettő inkább a turizmus-vendéglátásban foglalkozóknak nyújt munkalehetőséget, míg előbbi az iparban dolgozókat látja el.

7. táblázat: **Ingázók**

Bal Part	2011 Naponta ingázó foglalkoztatot t (fő)	2011 Naponta ingázó (eljáró) foglalkoztatot tak aránya (%)	2011 Naponta ingázó foglalkoztato tt; Budapestre (fő)	2022 Naponta ingázó foglalkoztatot t (fő)	2022 Naponta ingázó (eljáró) foglalkoztatot tak aránya (%)	2022 Naponta ingázó foglalkoztato tt; Budapestre (fő)
<b>Göd</b>	5391	69,66	3571	7658	<b>68,38</b>	<b>4424</b>
<b>Kismaros</b>	591	67,89	218	1035	<b>76,10</b>	<b>598</b>
<b>Nagymaros</b>	1230	69,11	491	1578	<b>66,11</b>	<b>912</b>
<b>Szódliget</b>	1435	79,81	656	1803	<b>78,49</b>	<b>1042</b>
<b>Vác</b>	5424	37,82	2819	8207	<b>46,48</b>	<b>4742</b>
<b>Verőce</b>	1030	72,55	381	1379	<b>70,14</b>	<b>797</b>
<b>Zebegény</b>	362	74,5	142	451	<b>71,70</b>	<b>261</b>
<b>Összesen</b>	15463		8278	22111		<b>12774</b>
<b>Átlag</b>		<b>54,73</b>	<b>53,53</b>		<b>58,97</b>	<b>57,77</b>

Jobb Part	2011 Naponta ingázó foglalkoztat ott (fő)	2011 Naponta ingázó (eljáró) foglalkoztatot tak aránya (%)	2011 Naponta ingázó foglalkoztato tt; Budapestre (fő)	2022 Naponta ingázó foglalkoztatot t (fő)	2022 Naponta ingázó (eljáró) foglalkoztatot tak aránya (%)	2022 Naponta ingázó foglalkoztato tt; Budapestre (fő)
<b>Dunabogdány</b>	765	62,14	1059	237	<b>64,10</b>	<b>657</b>
<b>Kisoroszi</b>	229	66,18	306	82	<b>65,52</b>	<b>190</b>
<b>Leányfalu</b>	968	71,54	1444	571	<b>71,59</b>	<b>896</b>
<b>Pócsmegyer</b>	552	76,67	1095	239	<b>75,05</b>	<b>679</b>
<b>Szentendre</b>	5805	53,02	7992	4235	<b>54,95</b>	<b>4957</b>
<b>Szigetmonostor</b>	574	65,08	1045	314	<b>67,95</b>	<b>648</b>
<b>Tahitótfalu</b>	1631	70,45	2254	668	<b>70,02</b>	<b>1398</b>
<b>Visegrád</b>	246	37,39	404	88	<b>48,85</b>	<b>251</b>
<b>Összesen</b>	10770		15599	6434		<b>9675</b>
<b>Átlag</b>		<b>58,36</b>	<b>59,74</b>		<b>60,64</b>	<b>62,02</b>

*Forrás: TeIR adatai alapján saját szerk., 2025*

### 5.3.5 Közigazgatási fejlesztési vonatkozások

A két part közötti különbségek nem csupán gazdasági és közlekedési szempontból figyelhetők meg, hanem közigazgatási és fejlesztéspolitikai vonatkozásban is. A Dunakanyar jobb partjának települései közigazgatásilag a Szentendrei járáshoz tartoznak, míg a bal parton három külön járás (Váci, Szobi és Dunakeszi) osztozik a vizsgált térségen. Ez a járási eltérés jelentős fejlesztési hatással bír. A jobb part egységesebb közigazgatási struktúrája ugyan koncentráltabb döntéshozatalt és koordináltabb fejlesztéspolitikai irányítást eredményez (Pest Vármegye Integrált Területi Programja, 2021–2027), ám ezzel együtt korlátozza a kisebb települések érdekérvényesítési lehetőségeit, és a fejlesztési források Szentendre-központú eloszlását segíti elő (Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács, 2022).

A források elosztása ennek következtében sok esetben a központi város térségére koncentrálódik, míg a periférián elhelyezkedő települések (pl. Visegrád, Tahitótfalu, Kisoroszi) kevésbé részesülnek közvetlen fejlesztési előnyökben (BAVS, 2021). Ezzel szemben a bal part három járása nagyobb fejlesztéspolitikai diverzitást mutat: a több közigazgatási központ (Vác, Szob, Dunakeszi) önálló stratégiai és pályázati irányokat kínál, amelyek bár többletkoordinációt igényelnek, de növelik a fejlesztési források elérhetőségét és a települések önálló mozgásterét. A jobb part ennek következtében kevésbé rugalmas fejlesztéspolitikai környezetben működik, amely a térségi szintű integrációt (különösen Budapest felé) hátráltathatja (BAVS, 2021; Pest Vármegye ITP, 2021–2027).

A fejlesztési különbségek tehát nem kizárólag fizikai vagy gazdasági adottságokból fakadnak, hanem a járási hovatartozás eltérő fejlesztési struktúráiból is, amelyek a Dunakanyar jövőbeni területfejlesztési stratégiáinak kialakításakor kiemelt figyelmet érdemelnek (Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács, 2022).

## 5.4 A Duna két oldalának összehasonlítása (kérdőív)

Mivel a két oldalt két különböző vizsgálati egységként tekintem, így a kiértékelést is eszerint fogom aggregálni. Főleg százalékos arányokkal fogok dolgozni, mert ahogy fentebb is látható volt (3. táblázat: **A Dunakanyar megoszlása a kitöltések szerint**) nem kiegyenlített a kitöltők mennyisége. A kérdőívezés nem volt reprezentatív, de törekedtem a széleskörű lekérdezésre. A népességi megoszlást tekintve a bal parton sokkal többen laknak, mégis a jobb parton élők nagyobb mennyiségben foglalkoztatta a témakör.

A kérdőívezés mindkét oldalon hasonlóan zajlott a kérdéseket tekintve, a bal parton 17, míg a jobb parton 16 kérdésből állt a lekérdezés. Az egy plusz kérdés a bal parton az M2-es autópálya és a 2-es főút terhelésére éleződött ki, amit a jobb parton alternatív kérdés hiánya miatt nem tudtam belerakni, de a bal oldalra viszont szerintem elengedhetetlen volt, ezt majd később látjuk is. A kérdéseket tekintve volt szó a lakosok neméről, életkoráról, foglalkozásáról, hogy mióta élnek a településen, hol dolgoznak és mivel járnak be, hova mennek vásárolni, az esetleges közlekedési nehézségekről, a váci híd terveiről, mik a legnagyobb tényezők a túlszűfoltásnak és ezeket milyen megoldással lehetne kezelni.

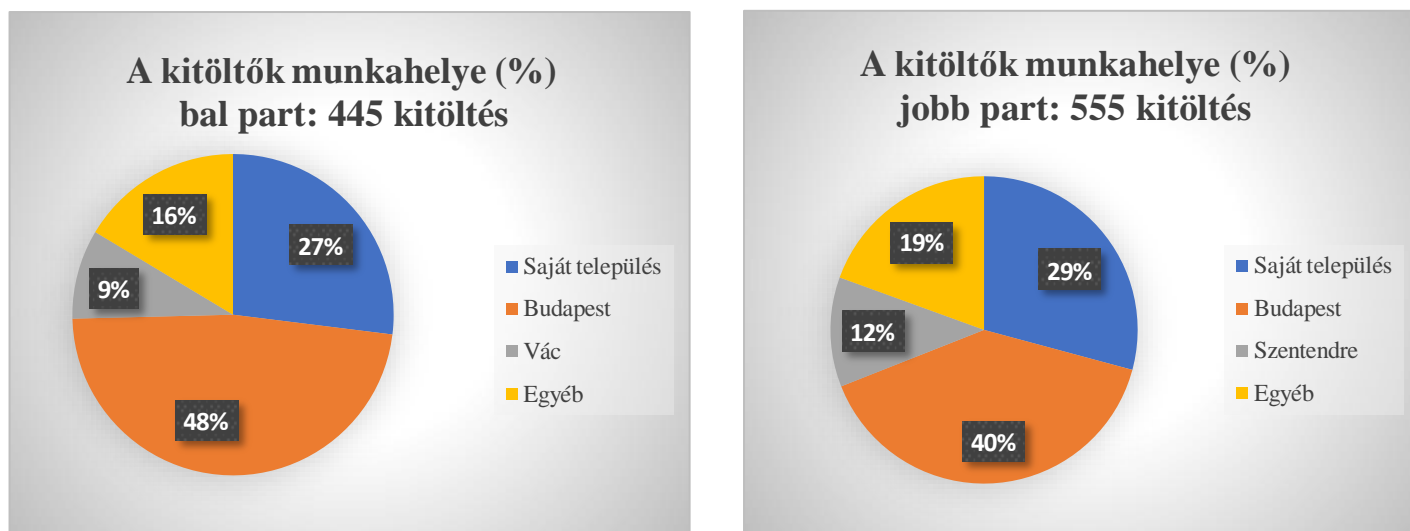
A kitöltők közel kétharmada nem meglepő módon nők voltak, az életkort tekintve pedig a középkorúak, azaz a 31 és 50 év közöttiek adták a felét, mint ahogy a foglalkozásnál az alkalmazottak. Az ott lakók több, mint a fele gyermekora óta vagy legalább 20 éve él a településen.

### 5.4.1 Munkahelyek megoszlása

Első elemzendő terület a munkahelyek megoszlása (11. ábra: **A kitöltők munkahelyének megoszlása**). Balra a bal part, jobbra a jobb part adatai láthatóak, amik mindig ilyen felállásban fognak látszódni. Mindkét oldalon a saját településeken dolgozókon kívül megnéztem a Budapesten és a térségi központokban (Vác és Szentendre) dolgozók mennyiségét is. A két központban helyben lakók és dolgozók mennyiségét a saját településen dolgozókhoz számoltam el, tehát csak az ingázókat jegyeztem be a központokba.

A megoszlás a két vizsgált oldalon közel azonos, egyedüli kisebb eltérést a fővárosban dolgozók arányában találhatunk. A váci oldalon ugyanis közel 50%-os a Budapesten dolgozók aránya, míg a szentendrei oldalon ez kerek 40%. Viszont ami igazán látszik, hogy a térségi központok nincsenek nagy hatással a munkahelyekre az ingázók körében, annak ellenére, hogy földrajzilag közelebb helyezkednek el a vizsgált településekhez, mint Budapest.

11. ábra: A kitöltők munkahelyének megoszlása

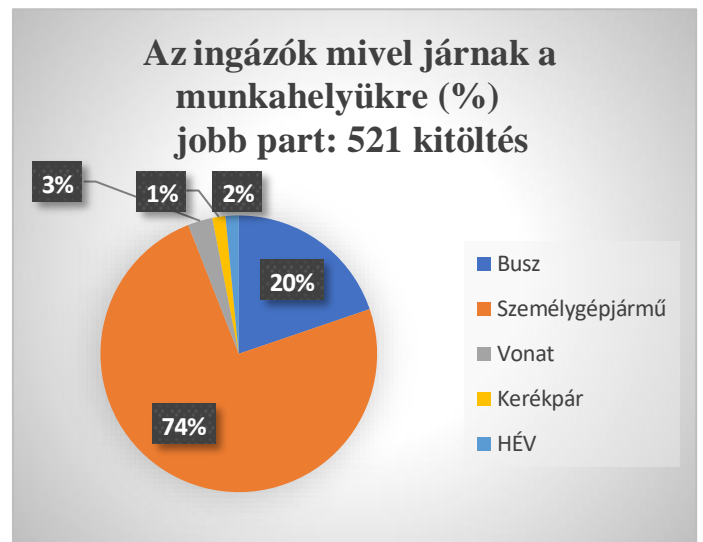


Forrás: saját szerkesztés, 2025

#### 5.4.2 Közlekedési lehetőségek a munkahelyekre

A következő részben az ingázók közlekedési lehetőségeit vizsgálom meg (12. ábra: **A kitöltők milyen közlekedési eszközzel közelítik meg a munkahelyüket**). A két part ugyanolyan lehetőségekkel rendelkezik közlekedési eszközök tekintetében csak más eloszlásban és mértékben vannak kihasználva. A bal parton végig van vonat közlekedés Szobtól Budapestig, így nem csoda, hogy közel egyenlő a megoszlása a személygépjárművel közlekedőkkel. Ezt a jobb oldalon a busz tudná kiváltani, de mivel időben több (Visegrádtól Újpest-Városcapuig 1 óra 15 perc alatt tesz meg 39 km-t (menetrendek.hu), mint a túl parton a vonat közlekedési ideje (Szobtól Budapest-Nyugati pályaudvarig 1 óra 5 perc alatt tesz meg 63 km-t (MÁV), így sokkal könnyebb és kényelmesebb egy autóba beülni. Következésképpen, mivel a busz a jobb part „vonatja”, így ennek a fejlesztésével lehetne kezdeni valamit. Meglátásom szerint olyan direkt járatokat kéne indítani Budapest irányába, amelyek minden településen csak egyszer állnak meg, így gyorsabban lehetne beérni a fővárosba. A jobb parton is megjelenik a vonat közlekedés, de nagyon kis mértékben, főleg csak a szigeten és Visegrádon élők használják ki a lehetőséget a révvel való közlekedés végett.

12. ábra: A kitöltők milyen közlekedési eszközzel közelítik meg a munkahelyüket



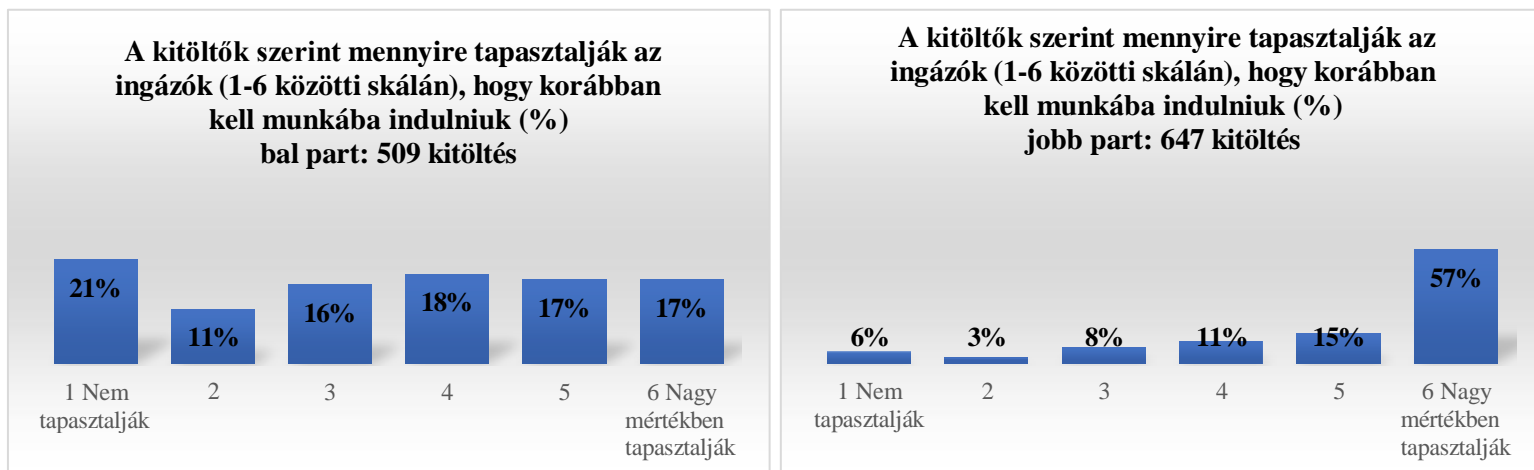
Forrás: saját szerkesztés, 2025

### 5.4.3 A munkába menet metodikája a két parton

Fontos kérdés még, a korábban való munkába indulás gondolata, sokszor hallottam Visegrádon is, hogy egyre korábban kell elindulni a Budapesten dolgozóknak, hogy időben beérjenek a munkahelyükre a növekvő forgalom miatt. Ezzel a gondolattal eljátszva kérdeztem meg a lakosokat, hogy tényleg mindenki így éli-e meg és az arányok magukért beszélnek (13. ábra: A kitöltők vélekedése a korábban való elindulásról).

A bal part adatai elég kiegyenlítettek, de így is az egyesből (21%) van a legnagyobb százalék, azaz legkevésbé tapasztalják az ott lakók, hogy korábban kéne elindulni a munkahelyre. Ezzel szemben a jobb parton kimagasló 54% mutatkozik meg a 6-os értékelésen, azaz a legnagyobb mértékben tapasztalók körében. Ebből arra lehet következtetni újból, hogy a jobb parton élők helyzete sokkal rosszabb a közlekedést tekintve.

13. ábra: A kitöltők vélekedése a korábban való elindulásról



Forrás: saját szerkesztés, 2025

Ehhez képest a bal parton viszont nem érzékelik a nagyobb forgalmat, mivel, ahogy már említettem több lehetőség áll fent nekik, egyik ilyen az M2-es autópálya megléte, ami leveszi a terhet a 2-es főút terheltségéről. Erről külön meg is kérdeztem azt az oldalt, hogy ők, hogy látják ezt a helyzet és a kérdőívből is az derül ki, hogy nagy mértékben befolyásoló tényező. Ugyanolyan 6 skálás formátumban kérdeztem meg a lakosokat, mint eddig és az 520 kitöltő háromnegyede szerint 4 vagy annál nagyobb erősségű a gépjármű forgalom tehermentesítésének a nagysága az M2-es meglétéből eredően. Összességében elmondható a kérdőívek alapján, hogy tényleg szükséges a közlekedés fejlesztése Duna szentendrei oldalán.

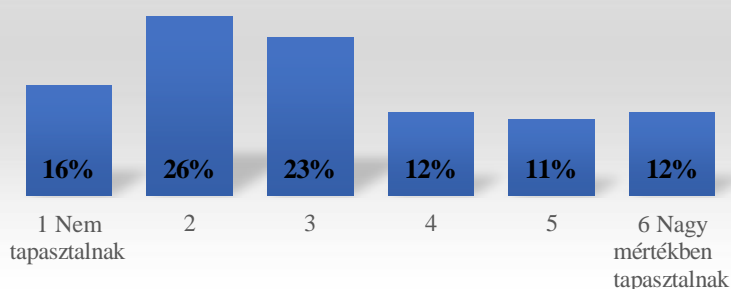
#### 5.4.4 Közlekedési nehézségek a különböző közlekedési eszközökkel

Még egy kicsit maradva a közlekedésnél, a konkrét járművekre is rákérdeztem mindkét parton, hogy azoknál mekkora mértékű problémát tapasztalnak. A két vizsgált részen a személygépjármű mellett a bal parton a vonatot elemeztem, míg a jobb parton ezt a busszal mértem össze.

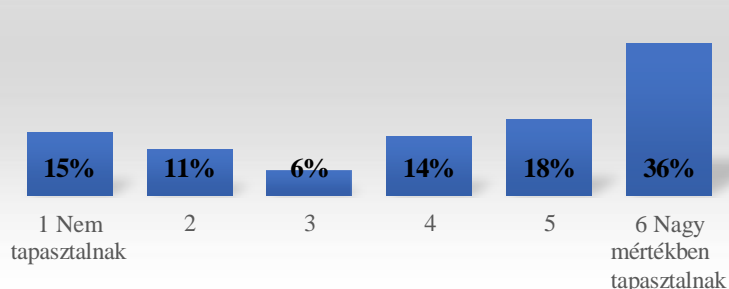
A személygépjárműveknél a bal parton az látható, hogy elenyésző mértékű nehézségeket tapasztalnak a helyiek, ennek ellentétéként viszont a jobb parton magas a közlekedési nehézség érzése (14. ábra: **Közlekedés személygépjárművel**). Ugyanígy gyűjtöttem össze a bal parton a vonatra, a jobb parton a buszra vonatkozó kérdéseket, amelyek hasonló eredményeket adtak. Így kijelenthető az előbbi eredményekkel együtt, hogy tényleg problémás a szentendrei oldal közlekedése.

14. ábra: Közlekedés személygépjárművel

A kitöltők mennyire tapasztalnak nehézségeket (1-6 közötti skálán) személygépkocsival közlekedve (%)  
bal part: 492 kitöltés



A kitöltők mennyire tapasztalnak nehézségeket (1-6 közötti skálán) személygépkocsival közlekedve (%)  
jobb part: 570 kitöltés

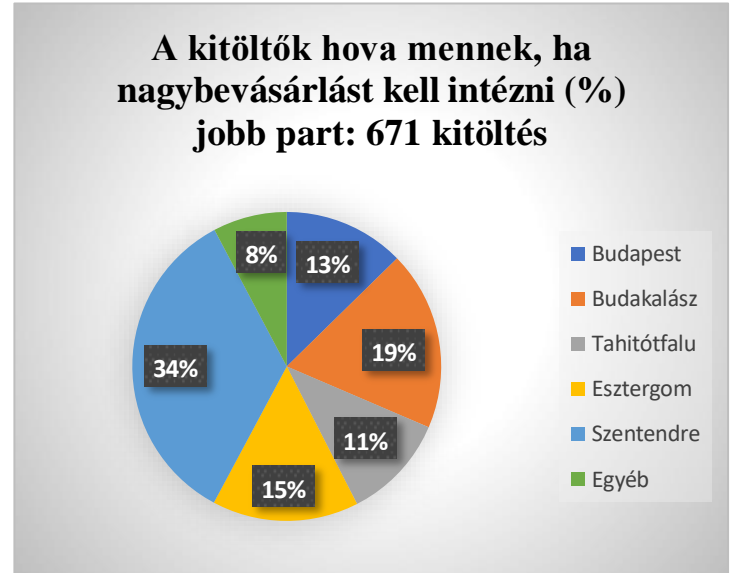


Forrás: saját szerkesztés, 2025

#### 5.4.5 Bevásárlási szokások

A bevásárlási szokások elemzése is rejtett információkat tud átadni, példának okáért egyből szembetűnik, hogy a két oldalon eltérő mennyiségű bevásárló központ van jelen (15. ábra: **A kitöltők vásárlási helyszíneinek megoszlása**). Ebből én azt szűröm le, hogy míg a bal parton Vác nagyon hatékonyan ellátja a bevásárlói központ szerepet, addig a vele egyenrangú Szentendre a túl parton kisebb mértékben van jelen. Emellett megjelenik a jobb parton Esztergom is, mint központ, ami viszont távolságra messzebb helyezkedik el a legtöbb településtől, mégis egész sokan (15%) inkább mennek oda, mint Szentendrére, ami közelebb lenne. Ez is arra ad következtetni, hogy az emberek inkább választják a hosszabb, de stresszmentesebb utat, mint a rövidebb, de annál zsúfoltabb közlekedést. Ezen kívül mindkét oldalon érzékelhető, hogy Budapest ilyen téren nagyon minimális mértékben van jelen, ami szintén azt mutatja, hogy inkább csak a munkahelyük miatt mennek be az emberek a fővárosba.

15. ábra: A kitöltők vásárlási helyszíneinek megoszlása

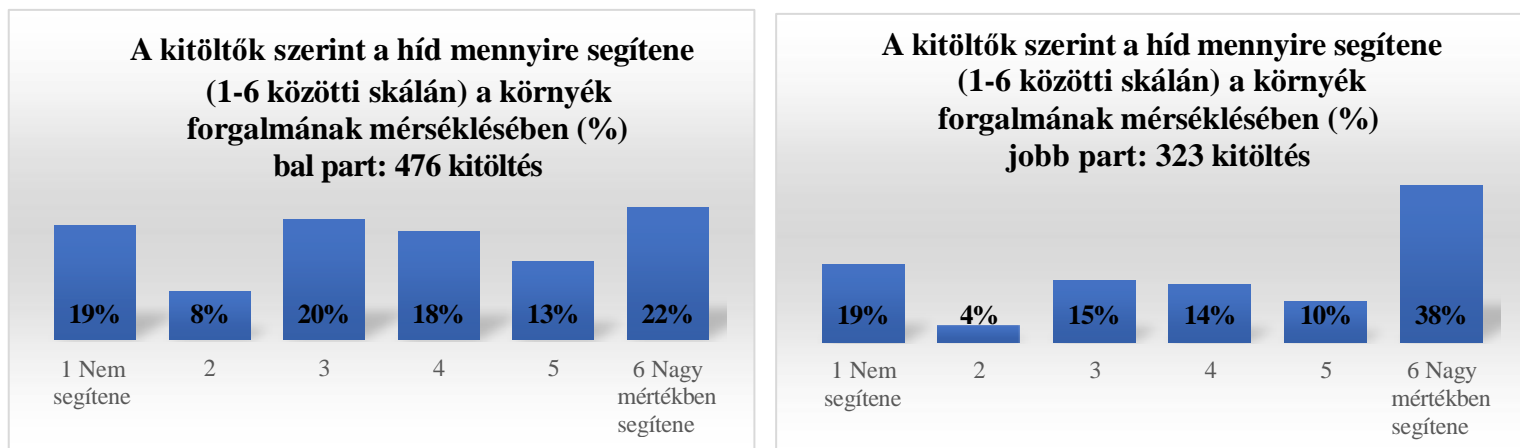


Forrás: saját szerkesztés, 2025

#### 5.4.6 A váci Duna-híd kiértékelése

Egyik legfontosabb része a dolgozatomnak a híd kérdése. Itt a kérdőív eredményei és a Környezeti hatástanulmány tanulmányozása folytán alkottam meg a véleményemet. A kérdőív alapján az derül ki, hogy nem meglepő módon a jobb parton élők elég nagy aránya a híd megépítése mellett teszi le a voksát, míg a bal parton élőknel eléggé sokszíniően vélekednek a projektről (16. ábra: **A kitöltők szerint mekkora mértékben segítene a Váci híd a közlekedésben**). Nem lehet egyöntetűen kijelenteni a lakosok szándékát, mind a nem segítene (19%), mind a nagy mértékben segítene (22%) résznél magasak az arányok, emellett a skála középpontjának számító 3-as és 4-es rész is elég jelentős mértékű (előbbi 20%, utóbbi 18%). Ez a közepen való állásfoglalás enyhén kiérzékkelhető a jobb parton is (15% és 14%). Számomra ez azt érezteti, hogy nem tudják konkrétan eldönteni, hogy mi is lenne a jó megoldás a váci híd kérdésében.

16. ábra: A kitöltők szerint mekkora mértékben segítené a Váci híd a közlekedésben

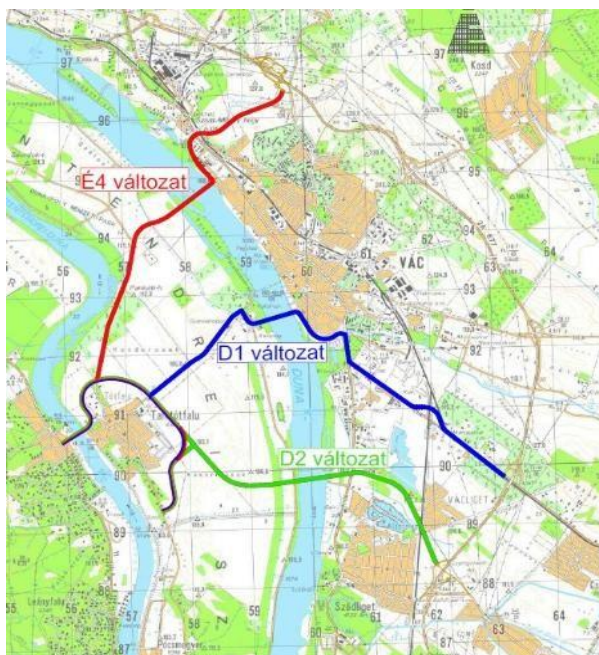


Forrás: saját szerkesztés, 2025

Magának a hídnak a terve több, mint 10 éve foglalkoztatja a térségben élőket. Elsősorban annak érdekében született meg az ötlet, hogy a Duna két partja ne csak a Megyeri híd és az esztergomi Mária Valéria híd által legyen összekötve, hanem végre a kettő között is legyen egy átjáró. Mivel a Szentendrei-szigetre Tahitótfalun átível már egy híd, ami összeköti a szigetet a szárazfölddel, így nem kéne egy egész Dunát átívelő átkelő.

Mint ahogy már írtam korábban, az év elején került ki egy hatástanulmány a híd felméréséről a Pest Vármegyei Kormányhivatal által. Egy 490 oldalas tanulmányban fejtették ki több nyomvonal lehetséges kivitelezését és az ezekhez tartozó természetre és környezetre mért hatásait. Előreláthatóan a kivitelezők 2030-ra tervezik a befejezését (Környezeti hatástanulmány, 2025). A hatásvizsgálat három útvonalat vizsgált meg, amik esélyesek lennének átkelőnek és bekötő szakasznak Tahitótfalu Tótfalu részére, ezek az É4, D1 és D2 változatok (17. ábra: **Több változat a Duna-híd lehetséges nyomvonaláról**). A D2 változat elvből elutasításra fog kerülni, mivel a Fővárosi Vízművek megvétőzta a tervet, ugyanis a budapesti ivóvízellátást biztosító surányi vízbázis területén menne át, amit a törvény is elutasít (vác.hu). Mivel a Szentendrei-sziget Natura 2000-es területekben bővelkedik, így az É4 változat természetvédelmi szempontból nem támogatott. Környezeti szempontból a legvalószínűbb a D1-es nyomvonal megépítése lenne. Némi átalakítás kívánatos, ugyanis ez is természetvédelmi okok miatt nem túl előnyös, de nem akkora károsodást okozna, mint az E4-es változat (Környezeti hatástanulmány, 2025).

17. ábra: Több változat a Duna-híd lehetséges nyomvonaláról



Forrás: Környezeti hatástanulmány, 2025

A projekt kezdeményezője az Építési és Közlekedési Minisztérium által meghatalmazásban eljáró UNITEF'83 Zrt. volt, amely benyújtott egy kidolgozott hatástanulmányt a Pest Vármegyei Kormányhivatal (továbbiakban PVMKH) Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztályának. 2025. január 13-án környezeti hatásvizsgálati eljárást indítottak az ügy érdekében (tahitotfalu.hu).

Erre válaszul bárki benyújthatott megfogalmazott indokkal észrevételeket akár helybéli problémák miatt, akár más társadalmi, környezeti és gazdasági aggályokkal kapcsolatos meglátásokat.

13 választott levelet közszemlére is adtak a tanulmányban, amire válasz is érkezett a hatóságtól, ezeket fogom áttanulmányozni én is és két érdekesebb részletet ki is emelek belőle:

**PE/KTHF/01778-97/2025**

*„Ha netán tényleg megépülne a váci Duna-híd, eleinte nyilván kipróbálják majd a jobbparti autósok, hogy jobb-e az M2-esen araszolni, mint a 11-es főúton, de egyre nagyobb részük előbb-utóbb rájön, hogy gyorsabban és kényelmesebben csak úgy jut be a fővárosba, ha átszáll vonatra. [...] A kulcskérdés ezért véleményem szerint nem az, hogy melyik nyomvonal hogyan kapcsolódik az M2 autópályaúthoz, hanem hogy melyiknél hol lehet letenni az autót és átszállni vasútra”.*

A PVMKH szerint a felvetés nem tartozik a Környezeti hatástanulmány tervezéséhez, így választ érdemben nem tudott kapni a kérdező, csak egy megjegyzést arról, hogy észrevétele *„korszerű, fejlesztéspolitikai szempontból is akceptálható”* (Környezeti hatástanulmány, 2025).

Ebből következtethető az, hogy ha megépülne a híd a PVMKH a vasúthoz való igazítást nem vetné meg és akár P+R parkolók telepítésével segítené a kocsik letételét. Tehát a későbbiekben jó lépés lenne szerintem ennek a felmérése (akár egy kérdőíves formában), hogy a munkavállalók körében mekkora igény lenne erre.

#### **PE/KTHF/01778-175/2025**

*„Első és legfontosabb, hogy ez a híd nem azért épülne, hogy a kisembereknek segítsen, vagy a szigeten élők közlekedésén javítson, hanem elsősorban TRANZIT, vagyis teherautó forgalmat szándékoznak terelni, ráadásul nagyon nagy mennyiségben”.*

Erre válaszul csak a Környezeti hatástanulmányban kifejtett forgalmi változásról szóló részt kapta a kérdező. Ebben a részben a már említett 3 nyomvonalat elemezték 2039-re előre jelezve a rajtuk végbemenő forgalom növekedést és csökkenést. Emellett a tranzit teherforgalomról annyit ír a tanulmány, hogy várhatóan 440 jármű fog átmenni rajta naponta (Környezeti hatástanulmány, 2025).

Megvizsgáltam a szóban forgó részt a hatástanulmányban. Tanulmányozásra most is a D1-es változatot helyeztem el. Ebben az látszik, hogy a 11-es út Tahitótfalutól Budapestre tartó szakaszán forgalomcsökkenést mutat, amit az új útvonal nyelne be, viszont az eddig viszonylag problémamentesen járható Visegrád-Tahitótfalu szakaszon többlet forgalom keletkezése prognosztizálható. Ennek a forgalomnak nem csak a munkába menet és jövet lehet jelentősége, hanem a turizmus szempontjából is érdemes vizsgálni. Ugyanis az eddig a bal parton főleg komppal érkező autós forgalom itt fog lecsapódni, ami talán forgalmi lámpa híján nem lesz érzékelhető, de többlet forgalmat így is generálni fog.

A kvantitatív és kvalitatív kutatás a váci-Duna híd esetében eléggé más képet mutat. Míg a kérdőív eredményei arra következtetnek, hogy a többség előnynek tekinti a híd megépítésének a tervét, addig a kvalitatív kutatás az ellentétét képezi, ebbe beletartozik a hatástanulmányban olvasottak és a peticiok.com-on a híd ellen szóló petíció is. Itt érezhető ki, hogy a kérdőíves kutatásom a hatástanulmány bejelentése előtt zajlott, mert addig nem feltétlen gondolt bele mindenki a híd által felgyülemelő összes következménybe.

## 6 Következtetések és javaslatok

A következő részben a hipotéziseimet fogom megvizsgálni, hogy milyen következtetések születtek az előzetes felmérésem alapján, aztán javaslatokat fogok készíteni az eredmények tekintetében.

### 6.1 Következtetések

**H1: Kutatásomban igazoltam, hogy a Duna bal partján a széleskörű közlekedési infrastruktúra miatt kevesebb problémájuk van a helyieknek a Budapest felé való közlekedéssel, mint a jobb parton élőknek.**

A dolgozatomban többször is említettem, hogy a bal part több lehetőséggel bír közlekedés terén, ide értve a kötött pályás közlekedést és az autópálya meglétét is. Ez mind igaznak bizonyult a kérdőívek eredményei alapján és azt mutatják, hogy a váci oldalon a nagyobb beköltözési hullám ellenére sincs akkora probléma a Budapest felé való közlekedéssel. Itt megemlíthető a korábban való munkába indulásról kapott eredmények, az adott útszakaszon tapasztalt forgalmi nehézségek, mind személygépjárművel mind tömegközlekedéssel vagy a külön csak a váci oldalon felmérésre bocsájtott M2-es autópályáról alkotott vélemények. Mindnél az vehető le következtetésnek, hogy a bal partnak jobb a lehetőségei.

**H2: Kutatásomban részben igazoltam, hogy a Duna jobb partján élők sokkal fontosabbnak tartják egy híd megépítését a Duna fölött, ezzel szemben a bal parton élők inkább elleneznék.**

Alap felvetésem az előbbi hipotézisen alapszik, miszerint közlekedési nehézségekkel küzd a jobb part, ami egy híd segítségével elsősorban forgalmi átterelés történhetne a bal partra, ahol nem okozna problémát a plusz forgalom, de nyilván az ott élők ezt nem így élnék meg. Ennek eredménye kicsit ködösebb lett. A kérdőívben, hogy mekkora mértékben segítene a híd megléte, a jobb parton a várakozásoknak megfelelően az előre jósolt eredmények jöttek. Viszont a bal parton nem egyértelmű, hogy elleneznék a beruházást, sőt nagyjából egyenlő a megoszlás a nagy mértékben segítene és nem segítene rész is, tehát megosztóak a nézetek.

**H3: Kutatásomban igazoltam, hogy a jobb parton meghatározó Esztergom, mint bevásárlóközpont annak ellenére, hogy Szentendre távolságra közelebb van a legtöbb településhez.**

Ennek a kérdése megint a közlekedés nehézségeihez vezethető vissza és a dugókhöz, amik Tahitótfalu végétől kezdődően érezhetünk, így ezek alapján érthető, hogy a kérdőív

eredményei alapján vannak, akik Esztergomot választják első számú bevásárlóközpontnak. Távolságát tekintve Visegrád nagyjából a fele Esztergom és Szentendre közötti távolságnak, így nem meglepő, hogy elsősorban Visegrádról (ide tartozom én is) járnak oda. Emellett még Dunabogdányból is szép számmal járnak, de akadnak Pócsmegyerből és Tahitótfaluból is Esztergomba járók. Összeségében elmondható, hogy meghatározó Esztergom szerepe a bevásárlásoknál.

**H4: Kutatásomban igazoltam, hogy a Dunakanyar nem tekinthető homogén egységnek térszerkezeti szempontból, ugyanakkor a sajátos helyi párhuzamok lehetővé teszik a települési-térségi keretrendszer megalkotását.**

A kérdőíves és TeIR-es kutatásom során kiderült, hogy különbségek mutatkoznak az ingázási szokásokban, a közlekedési elérhetőségben, a Budapest felé irányuló napi kapcsolatokban és a helyi bevásárlóközpontok választásában is. A bal part települései integráltabbak Budapest felé, míg a jobb part települései izoláltabb szerkezetet mutatnak, ami közlekedési infrastrukturális hiányosságokkal és lokális gazdasági központokhoz (pl. Esztergom) való kötődéssel magyarázható. Így arra a következtetésre jutottam, hogy jelenleg nem tudok homogén egységként tekinteni rá, elsősorban társadalmi és gazdasági szempontból. A „jelenleg” jelzőt azért tettem hozzá, mert úgy látom, hogy ha a híd megépítése megtörténne, akkor ez megváltozna.

Ugyanis a kutatás kimutatta, hogy bizonyos helyi párhuzamok fellelhetőek és a térség egészére jellemzőek. Ide tartozik az ingázási irány Budapestre, a hídépítés igényének mindkét oldalon való megjelenése, valamint a lakófunkció dominanciája. Ez a kettősség indokolja, hogy a Dunakanyar ne egységes térként, hanem helyi sajátosságokat figyelembe vevő, de közös keretrendszer mentén kezelhető térségi egységként értelmezzük.

## 6.2 Javaslatok

A kutatásom fő célja volt, hogy a felmerült kérdésekre választ tudjak adni, azaz mindkét oldalon lévő nehézségekre találjak válaszokat. A kérdőív és a hatástanulmány alapján nehéz megállapítani fenntarthatóság szempontjából egy híd meglétének tényleges vonzatait, de vallom, hogy hosszútávon kifizetődő lenne. Amit még nem említettem, de én is tapasztaltam Szentendre felé kocsival közlekedve, hogy a bicikliseknek nincs kiépített útjuk sem, ami a híd tervezése során kiépítésre kerülne, Ezen kívül a Szentendrén tapasztalható jelzőlámpák helyes beállítása is segítené, amit a jobb part lakossága is megjegyzett a kérdőív kitöltésekor. Emellett még a Dunai közlekedés előnyeit lenne érdemes kihasználni, hiszen a hajózás még inkább segítené a térség fejlődését.

Emellett fontosnak tartom az önazonosság védelmére való előtörékvéseket, több olyan település is található itt, ami történelmi és természeti karaktere révén (pl.: Visegrád, Szentendre) meghatározó lehet a gazdasági fejlesztésekben. A fejlesztéspolitikai programoknak ezért nem csupán gazdasági, hanem kulturális és közösségi dimenzióban is fenntarthatóságra kell törekedniük.

## 7 Összefoglalás

Dolgozatomban a Dunakanyar térségének társadalmi, gazdasági és közlekedési sajátosságait vizsgáltam, különös tekintettel a Duna két partján fekvő települések közötti különbségekre. Kutatásom célja az volt, hogy feltárjam, milyen hatások mentén formálódik a térség napjainkban, hogyan érvényesül Budapest elszívó és vonzó ereje, valamint, hogy milyen kihívásokkal néznek szembe a helyi lakosok, elsősorban az ingázás és a közlekedési infrastruktúra hiányosságainak tekintetében.

Széleskörű szakirodalmi áttekintést végeztem, amelyben feldolgoztam a modernkori urbanizációs folyamatok, az agglomerációk kialakulásának, valamint Budapest és térsége történeti és gazdasági fejlődésének legfontosabb állomásait. A témát regionális és településszerkezeti szempontból közelítettem meg, különös figyelmet szentelve az ingázás, a kötöttpályás közlekedés és a közlekedési hálózati hiányosságok kérdéskörének. Továbbá történeti példákon keresztül mutattam be, hogy hogyan alakíthatták volna a közlekedési hálózatot a múlt század során.

A kutatás során kvantitatív kérdőíves módszert alkalmaztam, amelyben a Duna mindkét partján található 15 településen összesen 1230 válasz érkezett. Emellett szekunder forrásokat is felhasználtam, KSH és TeIR adatok alapján elemeztem a térség statisztikai hátterét. Az eredmények alapján megerősítést nyert, hogy a bal part közlekedési szempontból előnyösebb helyzetben van, míg a jobb parton élők körében fokozott igény mutatkozik egy új híd megépítésére. A váci Duna-híd megítélését a kérdőíves felmérésen felül hatástanulmány vizsgálattal egészítettem ki.

Dolgozatom új tudományos értéke, hogy összehasonlító elemzéssel és lakossági visszajelzések alapján mutatja be a Dunakanyar közlekedési és társadalmi kihívásait. Eredményeim hozzájárulhatnak a térség jövőbeni, fenntartható fejlesztéséhez, különös tekintettel az agglomerációs kapcsolatok erősítésére és a térségi kohézió fokozására.

## 8 Irodalomjegyzék

- Dunakanyar Térségi Fejlesztési Tanács fenntartható területfejlesztési stratégiája (2006): Közel a természethez
- Becsei, J. (1999): Nagyvárosi fejlődés és falusi átalakulás, JATE Gazdasági Földrajzi Tanszék, Szeged, 1999, pp. 124
- Bertalan J.-Dr. Berti B. (1984): A budapesti agglomeráció ingavándor -forgalma. Demográfia 27. évf. 1. sz.
- Beluszky P. (2007): A regionális központok kialakulása Magyarországon. Magyar Tudomány 167. évfolyam 6. szám
- Dövényi Z.-Kovács Z. (1999): A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői Budapest környékén. Földrajzi Értesítő, 48(1-2): 33-57.
- Egyedné G. J. (2014): Az önkormányzatok lehetőségei a szuburbanizációs folyamatok alakításában.
- Enyedi Gy. (2011). A városnövekedés szakaszai – újragondolva. Tér és Társadalom 25, 5–19.
- Erdei A. (2022): A kötöttpályás közösségi közlekedés területi hatásai Budapest keleti agglomerációjában.
- Erdősi, F. (2000): A kommunikáció szerepe a terület- és településfejlődésben VÁTI Budapest, pp. 356
- Gaálné Sz. E. (2021): Szuburbanizációs folyamatok és társadalmi konfliktusok Magyarországon a rendszerváltás után, Acta Sociologica Évf. 7 szám 1 (2021), Pécsi Szociológiai Szemle, pp. 143-153.
- Gergely J. (2009): Széthúzó falvak, egységes városok? Tér és Társadalom 23, 111–125.
- Gyergyák F. (2017): Budapesti Közlekedési Szövetség – Remény és kudarc In: Laki I. – Szabó T. (Szerk.): Agglomerációs várostérségi tanulmányok. Nagyvárosi, városi és települési dilemmák a 21. században 65.o-84. o.
- Harcza I. (1997): A vándorlás (migráció) In: Gyarmati Gy., Püski L., Barta R. 1997: Magyarország a XX. században II. kötet (accessed 3.10.25) Magyar Elektronikus Könyvtár 225-231. o.
- Horváth. S. (2023): Az ország Budapest-vízfejűségének okai a múltban találhatóak (accessed 3.4.25).
- Koltai-Varró (2020): Ingázás a budapesti agglomerációban. új munkaügyi szemle I. évfolyam 2020 / 3. szám
- Kovács Z. (2006): Social and economic transformation of historical districts in Budapest. In: Enyedi Gy. - Kovács Z. (Edit.) Social changes and social sustainability in historical urban centres the case of Central Europe. Pécs
- Kovács Z. (2017): Városok és urbanizációs kihívások Magyarországon, Magyar Tudomány 2017/3, pp.302-310.

Lakatos M.-Kapitány G. (2015): A munkaerő napi mozgása (ingázása) és közlekedése Budapesten és a fővárosi agglomerációban, a népszámlálási adatok alapján. Központi Statisztikai Hivatal

Laki I. (2017): Agglomerációs kérdések Budapest vonatkozásában. In: Laki I. – Szabó T. (Szerk.): Agglomerációs várostérségi tanulmányok. Nagyvárosi, városi és települési dilemmák a 21. században

Miltényi K. (1997): Településhálózat In: Gyarmati Gy., Püski L., Barta R. 1997: MAGYARORSZÁG A XX. SZÁZADBAN II. KÖTET (accessed 3.10.25) Magyar Elektronikus Könyvtár 243-253. o.

Molnár M. (2011): A területi egyenlőtlenségek főbb összefüggései. In: Káposzta J. (szerk): Regionális gazdaságtan Szaktudás Kiadóház

Schumann J. (2013): Lakóhelyi szuburbanizációs folyamatok a Budapesti agglomerációban, Doktori értekezés, Széchenyi István Egyetem, Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, Győr, 2013, pp. 205.

Szabó E. (2021): A budapesti agglomeráció urbanizációs folyamatai.

Szekeres J. (1996): Nagy-Budapest kialakulásának előzményei.

Tóth G. (2024): Agglomerációk, településegységek és vonzáskörzetek Magyarországon. Területi Statisztika c. folyóirat 64. évfolyam 3. száma

Vargha J. (1997): A vízlépcső környezeti hatásai In: Karátson D. (szerk.): Magyarország földje. Pannon Enciklopédia

## 9 Elektronikus források jegyzéke

Barki Andrea (2025): Helyi önazonosság védelme - Másfél milliót kell fizetni a lakcím bejelentéséért (accessed 10.9.25). [kisalfold.hu](http://kisalfold.hu)

BATrT (2011): 2011. évi LXXXVIII. törvény a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény módosításáról - Törvények és országgyűlési határozatok (accessed 3.7.25).

BAVS (2021): Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS) és Környezeti Értékelés

Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács (2022): Monitoring jelentés a budapesti agglomeráció fejlesztési folyamatairól.

e-ingatlanugyvedek.hu (2025): Helyi önazonosság védelmét alkalmazó települések listája [WWW Document], n.d. (accessed 10.7.25).

Elemzéseközpont (2023): Munkanélküliség: Milyen hatásai vannak a gazdaságra, tőzsdére?

Építészfórum (2011): Budapest városfejlesztési koncepciója

Frenyó K. (2022): Magyarország páratlan kincsei: Irány Surány! Travelo

Frisnyák Zs. (2015): Vasút Szentendre és Visegrád között? Timelord

Kormányhivatalok (2025): A Váci új Duna-híd és kapcsolódó úthálózatának létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás

KSH (2014): Magyarország településhálózata 1. Agglomerációk, településegységek MÁV

mtu.gov.hu

menetrendek.hu

net.jogtar.hu (2025): Kft, W.K.H., n.d. 2025. évi XLVIII. törvény a helyi önkormányzatok önkormányzati jogainak védelméről - Hatályos Jogszabályok Gyűjteménye (accessed 10.7.25).

Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer

peticiok.com (2025): Petíció a VÁCI ÚJ DUNA-HÍD ÉPÍTÉSE ELLEN

Pest Vármegye Integrált Területi Programja (2021–2027): Pest Megyei Önkormányzat, Budapest.

Székely, S (2025): Csak akkor költözhetsz Rajkára, ha fizetsz 1,5 milliót az önkormányzatnak (accessed 10.9.25). 444.hu

tahitotfalu.hu (2025): Pest Vármegyei Kormányhivatal Közleménye

terport.hu (n.d.): A Dunakanyar-térség. általános információk

vac.hu (2025): A Boronkay és a Vártemplom melletti hídra is beadták a létesítési kérelmet – képekkel

## 10 Ábrák és táblázatok forrásjegyzékei

1. **ábra:** Molnár (2011): A területi egyenlőtlenségek főbb összefüggései. In: Káposzta J. (szerk): Regionális gazdaságtan Szaktudás Kiadóház 2011, 51. o.
  2. **ábra:** Molnár (2011): A területi egyenlőtlenségek főbb összefüggései. In: Káposzta J. (szerk): Regionális gazdaságtan Szaktudás Kiadóház 2011, 52. o.
  3. **ábra:** Molnár (2011): A területi egyenlőtlenségek főbb összefüggései. In: Káposzta J. (szerk): Regionális gazdaságtan Szaktudás Kiadóház 2011, 53. o.
  4. **ábra:** Molnár (2011): A területi egyenlőtlenségek főbb összefüggései. In: Káposzta J. (szerk): Regionális gazdaságtan Szaktudás Kiadóház 2011, 54. o.
  5. **ábra:** Baranyi (2004): EU-tagként – határmentiség és határon átnyúló kapcsolatok Magyarország keleti, külső államhatárai mentén. Az Eurointegrációs folyamatok új kihívásai, 11.o.
  6. **ábra:** Laki, Szabó (2017): Agglomerációs várostérségi tanulmányok. 51. o.
  7. **ábra:** Központi Statisztikai Hivatal, Népszámlálási Atlasz (2022). 78. o.
  8. **ábra:** Szabó (2021): A budapesti agglomeráció urbanizációs folyamatai. 64. o.
  9. **ábra:** BAVS (2021): Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia és Környezeti Értékelés. 24. o.
  10. **ábra:** Frisnyák (2015): Vasút Szentendre és Visegrád között? Timelord
  17. **ábra:** Környezeti hatástanulmány (2025): A Váci új Duna-híd és kapcsolódó úthálózatának létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás. V\_00\_KHT\_01.06\_V01. 17. o.
- 
1. **táblázat:** Molnár M. 2024. 09. 09.: Regionális egyenlőtlenségek előadás 152.o.; Tóth P. P. (2002): Magyarország népessége 1850-től napjainkig (accessed 3.3.25) Elektronikus Periodika Archívum; Kamarás F. (1997): Magyarország népessége Gyarmati Gy., Püski L., Barta R. 1997: MAGYARORSZÁG A XX. SZÁZADBAN II. KÖTET. Magyar Elektronikus Könyvtár 171-182. o.; KSH; TeIR
  2. **táblázat:** KSH; Bertalan J.-Dr. Berti B. (1984): A budapesti agglomeráció ingavándor - forgalma. Demográfia 27. évf. 1. sz.

## 11 Ábrajegyzék

1. ábra: A városok gyarapodása és népesedése.....	9
2. ábra: Nem csak a városba, hanem a környező településekre is költöznek.....	9
3. ábra: Egyre jobban kiterjed az ingázás a vidékre.....	10
4. ábra: Az információ áramlása a főszere.....	10
5. ábra: A történelmi Magyarország vonzaskörzetei az új határokkal szemléltetve.....	14
6. ábra: A budapesti agglomeráció települései szektorokra bontva.....	17
7. ábra: A főváros és a megyeszékhelyek munkaerőpiaci vonzaskörzetei.....	18
8. ábra: Az agglomeráción belül HÉV-val és MÁV-val elérhető települések.....	23
9. ábra: Budapest határát átlépő napi forgalom, 2019.....	25
10. ábra: Piros színnel a tervezett vasútvonalak látszanak, 1914.....	26
11. ábra: A kitöltők munkahelyének megoszlása.....	41
12. ábra: A kitöltők milyen közlekedési eszközzel közelítik meg a munkahelyüket.....	42
13. ábra: A kitöltők vélekedése a korábban való elindulásról.....	43
14. ábra: Közlekedés személygépjárművel.....	44
15. ábra: A kitöltők vásárlási helyszíneinek megoszlása.....	45
16. ábra: A kitöltők szerint mekkora mértékben segítené a Váci híd a közlekedésben.....	46
17. ábra: Több változat a Duna-híd lehetséges nyomvonaláról.....	47

## 12 Táblázatjegyzék

1. táblázat: Budapest népességének megoszlása Magyarországhoz viszonyítva.....	15
2. táblázat: Az ingázás és foglalkoztatás mértékének változása Magyarországon és Budapesten.....	21
3. táblázat: A Dunakanyar megoszlása a kitöltések szerint (Budapest felé való haladási irányban feltüntetve).....	29
4. táblázat: A népességváltozás az elmúlt 10 évben.....	33
5. táblázat: Foglalkoztatottak számának és az álláskereső arányának változása.....	35
6. táblázat: A regisztrált vállalkozások változása a szolgáltatásban és az iparban.....	36
7. táblázat: Ingázók.....	38