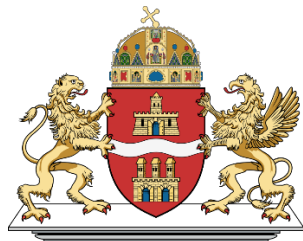




BUDAPESTI ÉS PEST VÁRMEGYEI MÉRNÖKI KAMARA

1117 Budapest, Kaposvár utca 5-7.

Telefon: 455-8860, honlap: www.bpmk.hu



BUDAPEST ÉS PEST VÁRMEGYE KÖZLEKEDÉSI FEJLESZTÉSE

2023. 12. 06.

I. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÁS

A fekete lyuk a téridő olyan tartománya, ahonnan az erős gravitáció miatt semmi, még a fény sem tud távozni. Másképpen, a fekete lyuk olyan égitest, mely nagy tömege ellenére elég kicsi, hogy elférjen az általa létrehozott eseményhorizonton belül.

Wikipédia alapján



1. ábra Budapest és Pest vármegye elhelyezkedése

A fenti mottó csak felhívás a Budapest és Pest vármegye közlekedésével kapcsolatos veszélyre, amit el kell hárítani, ugyanis:

- Pest vármegye Magyarországon az egyetlen lyukas vármegye, mert Budapest nem része, bár Pest vármegye székhelye (és sok más adminisztratív központja) Budapesten van.
- Budapest minden közlekedési ágat beszippant:
 - a vasutak és közutak jellemzően sugár irányban haladnak, nincs igazi körvasút Pest vármegyében, az M0 közút nem igazán kör, mert nincs befejezve,
 - a Duna is Budapesten sugár irányúnak tekinthető,
 - a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér pedig inkább pontszerű, leginkább Budapestet szolgálja ki, és nincs a közelben alternatív nemzetközi forgalmat lebonyolító repülőtér.
- Budapesten a lakosság 1,7 millió (57 %) Pest vármegyében 1,3 millió (43 %), de a lakosság Budapesten csökken (2022-2001 között 52 ezer fővel), míg Pest vármegyében ugyanakkor 253 ezer fős növekedés volt. Az egész országban a csökkenés 511 ezer fő volt. Budapest lakosságának további csökkenése, míg Pest vármegyénél a további növekedés várható.
- Budapest Magyarországnak a legnagyobb lakosságszámú területi egysége, amelynek a legkisebb az alapterülete 525,2 km², a laksűrűsége: 3337 fő/km², Pest vármegye a második legnagyobb területű vármegye 6393 km² laksűrűsége: 207 fő/km², Magyarország laksűrűsége: 104 fő/km². Tehát a laksűrűség Budapesten az országos átlag 33 szorosa, Pest vármegyében is jelentős, mintegy kétszerese az országos átlagnak, mégis könnyebb Pest vármegyében utat, vasutat építeni, mint Budapesten. Ami Pest vármegyében jelentős forgalmat le tud úgy bonyolítani, hogy nem nagyon érinti Budapestet, az a budapesti közlekedést segíti, kevesebb torlódás (dugó) lesz.
- A közlekedési elképzelésekben ugyanakkor újabb budapesti hidak építése szerepel, a Nyugati pályaudvarnak a Déli pályaudvarral való összekötése, a Szentendrei HÉV és a Csepeli HÉV összekötése, a metró és a Gödöllői HÉV összekötése, és még sorolhatjuk tovább. Pest vármegyében az M0 hidjaitól sem északra, sem délre nincs híd (kb. 60-60 km hosszú Duna szakaszokon), míg Budapesten jelenleg 11 híd van 27 km távolságban, és két metró is átszállítja az utasokat a Duna alatt.
- Pest vármegyét számos nagy lakosságszámú település jellemzi. Az ország legnagyobb létszámú településeibe számos Pest vármegyei tartozik.

A fekete lyuk elkerülésének természetesen nem az a módja, hogy azt mondjuk, akkor csak Pest vármegyében építsünk, és Budapesten semmit, mert Budapesten nem csak az itt lakókra kell gondolni, hanem a bejárókra, a külföldi látogatókra is és komplexen kell kezelni a témát. A közlekedés nagy rendszer, és minden beavatkozás kihat a rendszer más részeire. Legyenek tervek, a hatásokat előre meg kell határozni, az anyagi forrásokat jól kell elosztani.

Biztos, hogy Budapesten és Pest vármegyében a közlekedési igények még növekednek, nem csak építéssel lehet ezeket kezelni, hanem jó szervezéssel is. Kevesebb közlekedéssel meg lehetne oldani a bevásárlásokat, iskolába járást, munkába menést és másokat. Igyekezzünk elektronikus úton, home office alkalmazásával elérni a közlekedés csökkentését. A covid járványnál szerzett tapasztalatokat hasznosítsuk.

*

Budapest és Pest vármegye közlekedése mérnöki kamaránk részére kiemelt jelentőségű, mintegy 10 000 tagja és további mintegy 4 000 nyilvántartott személye tapasztalja a közlekedés jó és kevésbé jó oldalát. Sokan napi munkavégzésükként a közlekedést közvetlenül vagy közvetve szolgálják, valamint kinyilvánítják véleményüket a helyzetről és igyekeznek hazai és külföldi tapasztalatokat megosztani.

*

Célunk volt mondanivalónk tömör megfogalmazása, és a mellékletekben viszonylag sok adatot felmutatni, és ezáltal is segíteni mérnök kollégáinkat abban, hogy sok szép, érdekes feladat elvégzésében részt vehessenek.

Az anyagot összeállította: Dr. Ronkay Ferenc okl. gépészmérnök.

TARTALOMJEGYZÉK

Vezetői összefoglalás	1
Tartalomjegyzék	3
I. Előszó	4
II. Budapest és Pest vármegye szerepe Magyarországon	4
III. A közlekedés jelentősége	5
IV. A lakossági arányok	6
V. Vasúti fejlesztések	8
VI. Közúti fejlesztések	9
VII. Vizi közlekedés fejlesztése	11
VIII. Légi közlekedés fejlesztése	11
IX. Komplex fejlesztések	12
X. Parkolási gondok kezelése	12
XI. Környezetvédelmi kérdések	12
XII. Kitekintés külföldre	12
MELLÉKLETEK	13
1. számú melléklet A népességszám várható változása 2050-ig	13
2. számú melléklet Budapest állandó lakossága 2023. január 1-jén	14
3. számú melléklet Pest vármegye járásai és a települések állandó lakossága 2023. január 1-én	15
4. számú melléklet Magyarország 50 legnépesebb települése, 2023. január 1.	19
5. számú melléklet Budapest és Pest vármegye lakosság száma	21
6. számú melléklet Magyarország vasúti térképei	22
7. számú melléklet Magyarország hajózható folyói	23
8. melléklet Dunahidak	24
9. melléklet Az EU 50 legnépesebb városa	26

I. ELŐSZÓ

A közlekedés fogalma nagyon széles, magában foglalja a 8057 km-es vasúti pályát, a több, mint 32 ezer km-es közutakat, a hajózást, a légi közlekedést, a járműveket, az irányítást, a kiszolgálást, a közlekedésben résztvevőket, a közlekedéssel kapcsolatos létesítményeket, az oktatást, a kutatást, az anyagi lehetőségeket, illetve sok minden mást is. Mindezekkel foglalkozás lexikonnyi anyagot igényelne, amire nincs lehetőség, de arra igen, hogy minél többen gondolkozzanak azon, hogyan lehetne kicsit jobb megoldásokat választani, és elkerülni a baleseteket, a környezetet kevésbé szennyezni. Az anyagokat nyilvános forrásokból merítve, alkalmasan csoportosítva talán sikerül e téren előre lépni.

Nagy súlyt fektettünk a lakossággal kapcsolatos kérdésekre, mert az emberek utaznak, az embereket kell árukkal ellátni, és ha mindez nincs jól megoldva, az emberek lesznek elégedetlenek, amit jobb elkerülni.

Egy nyíregyházi személy szerint városuk azért fejlődött mert vasúttal megközelíthető A 19. század második felében épült meg az első vasút a városba. A várostól 12 km-re lévő Nagykálló volt korábban a megyei székhely. Ma a lakosság Nyíregyházán 115 711 fő, Nagykállón 9 134 fő. A nagy különbség oka, Nagykálló nem akart vasutat. Ha nem akarunk vasutat, autópályát vagy bármi mást, akkor a település jövőjét kockáztatjuk.

II. Budapest és Pest vármegye szerepe Magyarországon

A térség helye az országban (KSH adatok alapján)
(ország összesen: 100 %)
2023. I. félév

Sorszám	Megnevezés	Budapest	Pest vármegye
1.	Terület	0,6 %	6,9 %
2.	Lakónépeség	17,4 %	13,8 %
3.	Foglalkoztatott	18,6%	14,5 %
4.	Ipari termelés	9,3 %	13,4 %
5.	Épített lakás	31,5 %	21,6 %
6.	Közúti közlekedési baleset	23,3 %	12,0 %

Ezek az adatok indokolják, hogy a Budapesti és Pest Vármegyei Mérnöki Kamara foglalkozzon az illetékességi területére jellemző közlekedéssel, mert megengedhetetlen az aránytalanul sok közlekedési baleset.

*

KSH 8.1.2.1. Terület, településsűrűség, népsűrűség, 2023. január 1. alapján

Területi egység		Terület, km ²	Lakónépeség fő*	100 négyzetkilométerre jutó település	Népsűrűség, fő/km ²
neve	szintje				
Budapest	főváros, régió	525	1 671 004	1,00	3 182,08
Pest	vármegye, régió	6 392	1 328 790	2,93	207,88
Közép-Magyarország	nagyregió	6 917	2 999 794	2,72	433,67
Ország összesen	ország	93 025	9 599 744	3,39	103,19

*KSH 22.1.2.1. A lakónépeség nem, vármegye és régió szerint

III. A közlekedés jelentősége

- Gyakorlatilag mindenki közlekedik, ami sok időt vesz el, mert rendszerint nincs elég közel az ügyek intézése, a munkahely, az iskola, az egészségügyi ellátás, az emberi kapcsolatok színtere, és még sok egyéb okot is fel lehet sorolni.
- A közlekedés jelentős költségekkel jár, elég azt megemlíteni, hogy energia felhasználása az országos teljes energia felhasználásának mintegy egy negyedét fogyasztja el, ennek legnagyobb része közúti felhasználás (a közlekedésen belül: a közút 95,7 %, ami az országos teljes felhasználás 24,2 %-a). Az energiafogyasztás együtt jár a környezet terhelésével.

Megnevezés	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Lakosság	35,4 %	35,7 %	35,3 %	32,6 %	31,6 %	33,9 %
Közlekedés	25,0 %	24,6%	25,1 %	26,8%	28,1 %	25,3 %
Ipar	23,0 %	23,1 %	24,1 %	25,0 %	24,8 %	25,2 %
Kereskedelem és közcélú szolgáltatások	13,1 %	12,7 %	12,1 %	11,8 %	11,5 %	11,4 %
Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat	3,5 %	3,8 %	3,4 %	3,6 %	3,8 %	4,0 %
Honvédelem	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %
Összesen	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100

Energia felhasználás

- A közlekedés a lakosság mindennapjaiban fontos szerepet visz, sokak közérzetet befolyásolja.
- A közlekedési létesítmények létrehozása hosszú ideig tart, időben kell a jövőjéről döntéseket hozni.
- Budapesten és Pest vármegyében a közlekedési létesítmények sok problémát okoznak, például Pest vármegyében a Dunán nincs egyetlen híd sem, Budapesttől északra az első a teljes Dunán átvezető híd Esztergomban van (1718,8 folyam km), míg délre a Pentele híd (1571,655folyam km) Dunaújváros–Dunavecse között. A hidak távolsága északi irányban: 59 km, déli irányban: 61 km, miközben Budapesten 27 km távolságon belül 9 közúti és 2 vasúti híd van, továbbá 2 metró is összeköti Budát és Pestet.
- Budapest, mint az ország fővárosa és legnagyobb létszámú települése minden tekintetben nagyon jelentős, Pest vármegye pedig minden irányból körbeveszi Budapestet, így nagyon szorosak a kapcsolatok, de emellett Magyarország legnagyobb létszámú vármegyéje és ellentétben más területekkel, lakossága dinamikusan nő, amit a közlekedés fejlesztésénél figyelembe kell venni.
- Nagyon sokan sűrűn járnak be Pest vármegyéből Budapestre, és fordítva Budapestről is sokan járnak Pest vármegyébe.
- Vannak, akik Pest vármegyéből, vagy távolabbról, nem igazán Budapestre jönnek, hanem csak úgy érik el útjuk végcélját, hogy átmennek Budapesten, mert mind a vasúti hálózat, mind a közúti alapvetően sugaras, nincsenek meg kellő mértékben a sugarakra merőleges körök, haránt utak és így Budapestet túlzottan terhelik.
- A vízi út nincs kellően kihasználva a személyek közlekedésében, a naponkénti hajóval történő utazás elhanyagolhatóan kicsi.
- A **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér** (Ferihegy) egyetlen közhasználatú légikikötő Budapest közelében, érdemes lenne megvizsgálni tartalék repülőtér kialakítását, amíg nem építenek mindent be. Ferihegy a vasúti közlekedésbe sem igazán kapcsolódik be, évi sok millió utas kiszolgálása a repülőtérre érkezés vagy a repülőtérrel hazajutás tekintetében még fejlesztést igényelne.
- A népesség változása a Budapest körüli területeken jelentősen növekszik. Az agglomerációval nem foglalkozunk, mert annak határai egyesek szerint már az országhatárig kezd kiterjedni, nincs egyértelmű definíció és egyesek már napjainkban is Tatabányáról, Esztergomból, vagyis nem Pest vármegyéből jár Budapestre dolgozni.

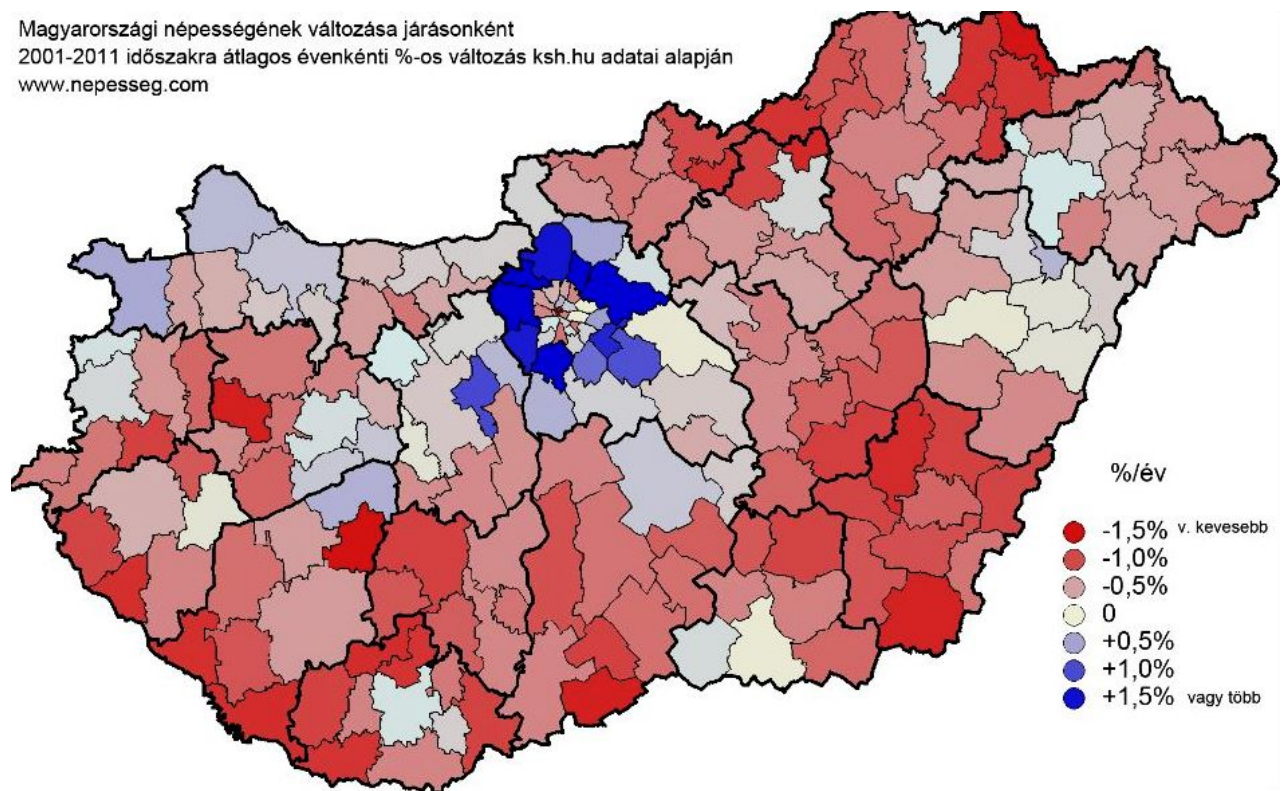
IV. A lakossági arányok

Budapest és Pest vármegye összességében egyre nagyobb hányadot jelent Magyarországhoz viszonyítva. Pest vármegye lakossága Budapest lakosságához képest jelentősen növekszik, mert Pest vármegyében a lakosság nő, míg Budapesten csökken.

Budapesten többen laknak, mint Pest vármegyében, de Budapest lakossága az utóbbi időben fogy, míg Pest vármegyében aránylag nagyarányú a bővülés.

Január 1.	Budapest főváros, régió	Pest vármegye, régió	Közép-Magyarország, nagyrégió	Ország összesen
2001	1 759 209	1 071 898	2 831 107	10 200 298
2003	1 719 342	1 105 412	2 824 754	10 142 362
2005	1 697 343	1 143 629	2 840 972	10 097 549
2007	1 696 128	1 176 550	2 872 678	10 066 158
2009	1 712 210	1 213 290	2 925 500	10 030 975
2011	1 733 685	1 237 561	2 971 246	9 985 722
2013	1 735 711	1 218 172	2 953 883	9 908 798
2015	1 757 618	1 226 115	2 983 733	9 855 571
2017	1 752 704	1 247 372	3 000 076	9 797 561
2019	1 752 286	1 278 874	3 031 160	9 772 756
2021	1 723 836	1 309 802	3 033 638	9 730 772
2023	1 671 004	1 328 790	2 999 794	9 599 744

Magyarországi népességének változása járásoként
2001-2011 időszakra átlagos évenkénti %-os változás ksh.hu adatai alapján
www.nepesseg.com



Magyarországon a népesség változása járásoként

Budapest és Pest vármegye összességében egyre nagyobb hányadot jelent Magyarországhoz viszonyítva.

Pest vármegye lakossága Budapest lakosságához képest jelentősen növekszik, mert Pest vármegyében a lakosság nő, míg Budapesten csökken.

Budapesten többen laknak, mint Pest vármegyében, de Budapest lakossága az utóbbi időben fogy, míg Pest vármegyében aránylag nagyarányú a bővülés. A kettő együttes népessége évről évre nő, míg egész Magyarországra a népesség csökkenése jellemző.

1	Adatok			Különbségek – csökkenés + növekedés			
	Év	2001	2012	2022	2012-2001	2022-2012	2022-2001
2	Budapest, főváros régió	1 759 209	1 727 495	1 706 851	-31 714	-20 644	-52 358
3	Pest vármegye, régió	1 071 898	1 213 323	1 325 036	+141 425	+111 713	+253 138
4	Budapest és Pest vármegye együtt nagyregió	2 831 107	2 940 818	3 031 887	+109 711	+91 069	+200 780
5	Magyarország	10 200 298	9 931 925	9 689 010	-268 373	-242 915	-511 288
6	Nagyregió / Magyarország (4/5) százalék	27,75 %	29,61 %	31,29 %	+1,86 %	+1,68 %	+ 3,54 %

Budapest és Pest vármegye összességében egyre nagyobb hányadot jelent Magyarországhoz viszonyítva, amit jelez, hogy 2001-hez képest 2022-re az arány Magyarországhoz képest 27,8%-ról 31,3%-ra növekedett.

Pest vármegye lakossága Budapest lakosságához képest jelentősen növekszik, mert Pest vármegyében a lakosság nő, míg Budapesten csökken.

1	Év	2001	2012	2022
2	Pest vármegye, régió	1 071 898 fő	1 213 323 fő	1 325 036 fő
3	Budapest, főváros régió	1 759 209 fő	1 727 495 fő	1 706 851 fő
4	Pest vármegye aránya Budapesthez képest	60,1 %	70,2 %	77,6 %

Pest vármegye lakossága Budapest lakosságához képest

1	Év	2030	2040	2050
2	Pest vármegye, régió	1 357 074	1 379 434	1 379 554
3	Budapest, főváros régió	1 766 881	1 747 122	1 721 777
4	Pest vármegye aránya Budapesthez képest	76,8 %	79,0 %	80,1 %

Előrejelzés

Az előrejelzések szerint a tendencia továbbra is folytatódik. Megállapítható, hogy a közlekedés fejlesztése érdekében nagyobb támogatást kell Pest vármegyének adni, mert a várhatóan folytatódó tendenciák miatt a lakosság létszámában Budapesten további csökkenésre lehet számítani. A Budapesti közlekedés már jobban kialakult, és Pest vármegyében a települések távolsága nagyobb.

- Ha viszont Pest vármegyében több közlekedési igény kielégítése megoldódik, akkor Budapesten is kevesebb közlekedő megjelenésére lehet számítani.
- A korona vírus járvány miatt bebizonyosodott, hogy sok feladat távolról is megoldható (home office, távoktatás on line, vásárlások otthonról kiszállítással).
- Hosszabb távon újabb megoldások a közlekedésben elképzelhetőek, járművek megosztása, új eszközök megjelenése: drónokkal kiszállítás elterjedése, földről felszálló járművek kifejlesztése, vagy más megoldások.

V. Vasúti fejlesztések

A vasúti fejlesztések célja a meglévő rendszer folyamatos karbantartása, korszerűsítés, a villamos vontatás arányának növelése, új vasúti vonalak létesítése és a koordináció a közlekedés más ágaival.

Budapest agglomerációjában a települések egymástól közvetlenül (nem csak Budapesten keresztül) történő megközelítése indokolt, különösen a budai oldalon, ahol a közúti kapcsolatot sokan környezetvédelmi okokra hivatkozva elutasítják, de csendes villamos meghajtású vasút (esetleg HÉV), sokak gondjait megoldaná.

A vasúti teherszállításnak előnyt kell kapnia a közúti szállítással szemben, de meg kell oldani, hogy a teherszállítás gyorsabb legyen, és a tehervonatokon lévő áruk vagyonvédelme kedvezőbb kell, hogy legyen (ne lehessen az áru ellopható).

A vasútnál fontos figyelmet kell fordítani a korszerű szerelvények beszerzésére, és a hazai gyártás fejlesztésére.



Vasúti fejlesztések

Budapest–Belgrád vasútvonal megépítése folyik, remélhetően betölti az elképzeléseket, mert vannak ellendrukkerek. A magyar szakasz fejlesztése 152 kilométer hosszan – a kétvágányú pálya megépítésével –, összesen 339 vágánykilométeren valósul meg. Az engedélyezett sebesség 160 kilométer per órára növekszik, a peronszintről a be- és kiszállás akadálymentes lesz az utasoknak. Öt új állomásépület is épül, a meglévő épületek közül nyolcat teljesen felújítanak. Új gyalogos-aluljárókat hoznak létre, és új lifteket telepítenek szerte a vonalon, modernizálják az utastájékoztatót, illetve élet- és vagyonvédelmi berendezéseket és peronfigyelő kamerákat telepítenek. Az építkezés terv szerint 2025-ben fejeződik be

A **V0 vasútvonal** egy a jövőben megépítendő, Budapestet elkerülő vasútvonal. Megépítését már évtizedek óta tervezik. Remélhetően ez is hamarosan megvalósul.

Magyarország vasúti térképén V0 vasútvonal



Vonalszám: V0
 Hossz: 113 km
 Nyomtávolság: 1435 mm
 Maximális sebesség: 160 km/h

VI. Közúti fejlesztések

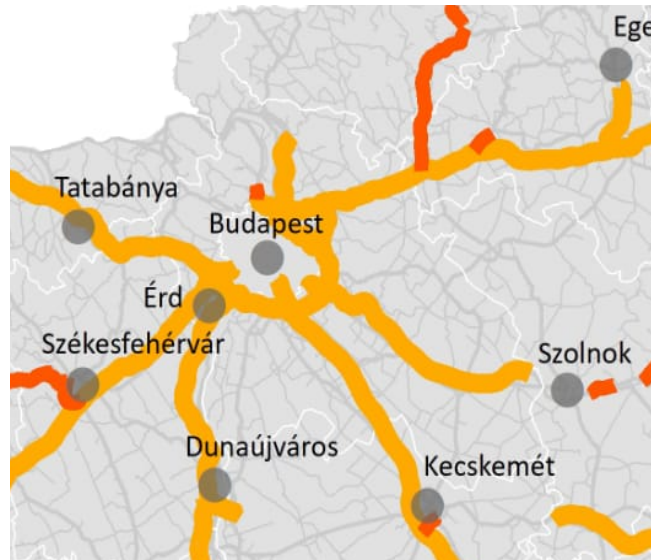
KSH 6.4.6.1. Az országos közutak hossza (2014 és 2019) (kilométer)

Területi egység		2014	2019
neve	szintje		
Budapest	főváros, régió	96	96
Pest	megye, régió	2 696	2 705
Közép-Magyarország	nagyregió	2 792	2 801
Dunántúl	nagyregió	13 814	13 988
Alföld és Észak	nagyregió	15 195	15 414
Ország összesen	ország	31 802	32 204

Az országos közutak hossza

Sok közúti fejlesztés történt Magyarországon. De Budapest és Pest vármegye (Közép-Magyarország nagyregió) továbbra is jelentős lemaradásban van az ország többi részéhez képest.

Nagyon hiányzik az M0 lezárása. Közismert, hogy az alagutak költségesek, de talán az elektromos járművek elterjedésével a környezetvédelmi aggodalmak csökkennek. Az **M0-s autóút**, a köznyelvben gyakran *budapesti körgyűrű* a Budapestet körbevevő gyorsforgalmi út. A **tervezett hossza 108 km**, ebből 2015-re hozzávetőlegesen **77 km épült meg (hiányzik csupán 31 km)**. 2010-ben megkezdődött a déli szektor bővítése, ami 2013. szeptember 11-én le is zárult.

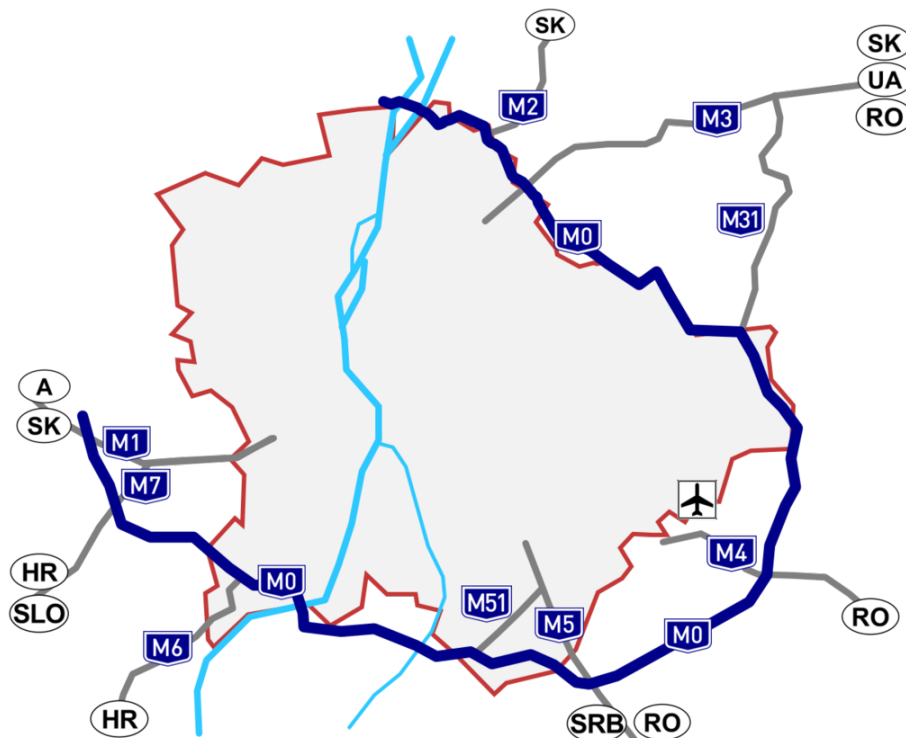


Budapest közelében nagysebességű utak



Díjköteles gyorsforgalmi útszakaszok 2024-től

A budapesti és Pest vármegyei fejlesztéseknél az országos igényekre is tekintettel kell lenni, indokolt az M0-al koncentrikus további körgyűrű tervezését megkezdni.



Az M0-s gyorsforgalmi út sematikus nyomvonal

VII. Vizi közlekedés fejlesztése

A vízi közlekedés jelenleg nem tölti be méltó szerepét. Pedig régen rendszeresen utaztak a kofahajókon, meg a turisták a Dunakanyarba, meg azok, akik Budapest látnivalóit szerették a hajókról nézni. A változás okait lehetne elemezni, de valószínűleg a hajó közlekedés lassúsága volt a döntő. Ugyanakkor a Duna szélessége lehetővé tette sokkal gyorsabb közlekedést is, csak olyan hajók kellenének, amelyek 60 km/óra, vagy még nagyobb sebességre képesek (lehetnek légpárnás kialakításúak) és elsősorban az agglomeráció nagyobb településeiből indulnának. Ez azt jelentené, hogy a hajó percnként legalább 1 kilométert tenne meg, ami lényegesen gyorsabb, mint a közutakon vagy a kötött pályán elérhető. Természetesen a gyors kikötési lehetőségeket is meg kellene oldani. A kikötők száma ne legyen sok, mert akkor a menetidő megnő.

VIII. Légi közlekedés fejlesztése

A repülőtereket illetően két ellentétes tendencia figyelhető meg Magyarországon. Egyfelől a magas település-sűrűség, a zsúfolt légtér, a biztonságos forgalomirányítás követelménye a repülőterek ritkítását igényli, s ez a nagy Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér fejlesztését preferálja. Ugyanakkor a repülési igények differenciálódása, a kisgépes forgalom növekedése több kisebb repülőtér üzemben tartását, fejlesztését indokolja.

A regionális repülőtéri hálózat megteremtése egyre inkább sürgető feladat az önálló forgalom lebonyolítása mellett a ferihegyi forgalomhoz kapcsolódó gyűjtő-elosztó tevékenység megoldására is. Ezek között először Sármellék és Debrecen, majd Pécs-Pogány, Siófok-Kiliti, Győr-Pér, Nyíregyháza, Budaörs és Szeged fejlesztése látszik indokoltnak, de ebben a sorban változás következhet be helyi és befektetői források felbukkanása esetén. Az Országos Területrendezési Tervben megfogalmazott elveknek való megfelelés, üzleti és idegenforgalmi szolgáltatások indukálása esetén állami források bevonására is sor kerülhetne.

A regionálisnak nem minősülő vidéki sportcélú és munkarepülőterek helyi feladatokat látnak el, ami a sportolási igények kielégítése mellett a pilóta-utánpótlás és más légügyi szakmák képzési bázisát is jelenti, és mezőgazdasági, áruforgalmi, raktározási, idegenforgalmi tevékenységet is kifejthetnek. A képzés korszerűsítése folyamatos feladat, ami jelentős technikai fejlesztési követelményekkel is jár (szimulátorok, számítástechnika stb.).

A légiforgalmi hatóságoknak feladatuk kell adni, hogy széles spektrumban vizsgálják a fejlesztéseket, beleértve a repülő eszközök fejlesztését is.

Szükséges a jövő kihívásainak megfelelő repülőterek kijelölése, és a szükséges területek mielőbbi állami megvásárlása.

IX. Komplex fejlesztések

A mérnöki létesítmények tervezésénél nagy hangsúllyal szerepelnek az infrastrukturális beruházások – utak, kerékpárutak, hidak, vonalas közművek (pl. csatornahálózatok) – tervezése. Az elmúlt időszakok eredményei igazolták, hogy ez a követendő eljárás.

A tervezés a nagy összegű közlekedési fejlesztéseknél viszonylag kis hányadát képezi a teljes beruházásnak, ezért érdemes alaposan, kellő időben megkezdeni a felkészülést.

X. Parkolási gondok kezelése

A közlekedésnél nem elegendő kijelölt pontok közötti út megtétele, hanem a közlekedési eszközöket álló helyzetben biztonságosan kell tárolni. A leggyakoribb gondot az autók elhelyezése adja, ezért nagy mennyiségben indokolt többszintű garázs építményeket létesíteni.

A bevásárló központok körül olyan parkolás lenne szükséges, amely két bevezetésű menetre emlékeztet, és egymás alatt, illetve felett történik a közlekedés (behajtás, illetve kihajtás) úgy, hogy az út mindkét oldalán lehetőség legyen a parkolóhelyekre beállni illetőleg az eladótereket megközelíteni. Amennyiben a bevásárlóközpont elég nagy, a járműveknek nem kell nagyon meredek szakaszokon megkeresni az alkalmas parkolási helyet. Természetesen a parkolók teltségét jól ki kell jelezni.

XI. Környezetvédelmi kérdések

A környezet megvédése nagyon indokolt, mert a kipufogógázok, a közlekedés zajkibocsátása, a rezgések keltése a közelben és a távolban élők életét meg tudja keseríteni, megbetegíthet embereket, és még az ingatlanok értékét is csökkenti. Manapság még csak a passzív megoldásokat alkalmazzák, de előbb utóbb indokolt lesz aktív elemeket is alkalmazni, például a repülőgépeknél, amelyek olyan hangokat adnak ki, amelyek a kellemetlen zajokat kioltják.

A környezet védelmét szolgálná minél több elektromos meghajtású jármű, például, ha a vasúti közlekedés teljesen villamosítva lenne. A nagy forgalmú helyeken az autóbusz közlekedést kötött pályássá lenne célszerű átalakítani.

Azt a környezetvédelmi hivatkozást viszont nem lehet elfogadni, hogy minden új csak rossz lehet, és ellenezni kell minden fejlesztést. Ez a környezetvédelmi helyzetet csak rontaná, és nem érné el a kitűzött célját.

A közlekedési fejlesztéseknél gondolni kell a később várható igényekre, mint például önvezető autókkal a beteg emberek orvosi kezelésre szállítása, vagy gyermekek iskolába juttatása. Ezekben az esetekben rendszerint nem indokolt a nagy sebesség, de nehezítő körülmény, hogy az utas nem tud vezetési feladatokat átmenetileg sem megoldani. A környezetvédelem ezeknél azért érdemel figyelmet, mert a gyanús hangok, vagy megjelenő füst esetén az érzékelő műszereknek kell az illetékeseket értesíteni.

XII. Kitekintés külföldre

Sokan szeretnek utazni, és ezek az utak lehetnek hivatalosak vagy magán jellegűek, de ezek mindegyike módot ad arra, hogy felismerjük a jó megoldásokat, amelyeket érdemes lehet átvenni, de azt is érdemes megvizsgálni, hogy mi az, amit jó lenne elkerülni. Összeállítottak olyan anyagot 14. melléklet) ami az EU legnagyobb 50 városát tartalmazza. Budapest az előkelő 8. helyen szerepel. A városok elhelyezkedése, a múltja sok szempontból különbözik, de érdemes alaposan körülnézni, elmondani mit lehet alkalmazni. Sokszor kis ötletekkel is érdemes foglalkozni, mint a sínek közötti rész füvesítése, amit már Budapesten is bevezettek.

Már azt is érdemes megtenni, hogy ahol járunk elhozzuk a térképet, és elemezzük a különféle megoldásokat. Reméljük, hogy Magyarország is fog tudni sok szép és jó megoldást felmutatni a nagyvilágnak, amire már korábban is voltak példák.

MELLÉKLETEK

1. számú melléklet

A népességszám várható változása Magyarországon 2019 és 2050 között					
	2019	2030	2040	2050	Változás (2050 és 2019 között)
Budapest	1.752.286	1.766.881	1.747.172	1.721.777	-30 509
Pest	1.278.874	1.357.074	1.379.434	1.379.555	100 681
Fejér	417 712	411 666	404 418	396 740	-20 972
Komárom- Esztergom	299 207	294 494	289 572	285 203	-14 004
Veszprém	341 317	332 219	323 029	313 900	-27 417
Győr-Moson- Sopron	467 144	495 728	510 556	520 532	53 388
Vas	253 551	252 679	250 186	247 168	-6 383
Zala	268 648	253 433	241 287	230 834	-37 814
Baranya	360 704	350 045	342 417	336 408	-24 296
Somogy	301 429	282 543	268 909	257 747	-43 682
Tolna	217 463	202 888	192 865	185 084	-32 379
Borsod-Abaúj- Zemplén	642 447	602 637	579 909	565 541	-76 906
Heves	294 609	279 531	269 259	260 800	-33 809
Nógrád	189 304	176 356	168 042	161 875	-27 429
Hajdú-Bihar	527 989	511 792	500 389	491 597	-36 392
Jász-Nagykun- Szolnok	370 007	346 058	330 678	318 822	-51 185
Szabolcs- Szatmár-Bereg	552 964	515 211	490 293	471 106	-81 858
Bács-Kiskun	503 825	492 143	482 559	474 627	-29 198
Békés	334 264	305 599	287 197	273 487	-60 777
Csongrád	399 012	390 043	382 968	377 549	-21 463

Magyarország lakossága: becsült fogyás, illetőleg növekedés vármegyénként (forrás: *Növekedés.hu*)

2. számú melléklet

BUDAPEST KERÜLETEINEK ÁLLANDÓ LAKOSSÁGA 2023. JANUÁR 1-ÉN

Település	Település típusa	Állandó lakosság összesen
Budapest 01	fővárosi kerület	25 546
Budapest 02	fővárosi kerület	84 953
Budapest 03	fővárosi kerület	122 661
Budapest 04	fővárosi kerület	92 235
Budapest 05	fővárosi kerület	24 543
Budapest 06	fővárosi kerület	35 167
Budapest 07	fővárosi kerület	48 227
Budapest 08	fővárosi kerület	68 232
Budapest 09	fővárosi kerület	53 364
Budapest 10	fővárosi kerület	68 987
Budapest 11	fővárosi kerület	129 769
Budapest 12	fővárosi kerület	55 783
Budapest 13	fővárosi kerület	115 237
Budapest 14	fővárosi kerület	109 887
Budapest 15	fővárosi kerület	75 054
Budapest 16	fővárosi kerület	72 171
Budapest 17	fővárosi kerület	86 155
Budapest 18	fővárosi kerület	98 626
Budapest 19	fővárosi kerület	55 445
Budapest 20	fővárosi kerület	60 845
Budapest 21	fővárosi kerület	69 316
Budapest 22	fővárosi kerület	55 726
Budapest 23	fővárosi kerület	22 391

Település	Település típusa	Állandó lakosság összesen
Budapest 11	fővárosi kerület	129 769
Budapest 03	fővárosi kerület	122 661
Budapest 13	fővárosi kerület	115 237
Budapest 14	fővárosi kerület	109 887
Budapest 18	fővárosi kerület	98 626
Budapest 04	fővárosi kerület	92 235
Budapest 17	fővárosi kerület	86 155
Budapest 02	fővárosi kerület	84 953
Budapest 15	fővárosi kerület	75 054
Budapest 16	fővárosi kerület	72 171
Budapest 21	fővárosi kerület	69 316
Budapest 10	fővárosi kerület	68 987
Budapest 08	fővárosi kerület	68 232
Budapest 20	fővárosi kerület	60 845
Budapest 12	fővárosi kerület	55 783
Budapest 22	fővárosi kerület	55 726
Budapest 19	fővárosi kerület	55 445
Budapest 09	fővárosi kerület	53 364
Budapest 07	fővárosi kerület	48 227
Budapest 06	fővárosi kerület	35 167
Budapest 01	fővárosi kerület	25 546
Budapest 05	fővárosi kerület	24 543
Budapest 23	fővárosi kerület	22 391

3. számú melléklet

PEST VÁRMEGYE JÁRÁSAI ÉS A TELEPÜLÉSEK ÁLLANDÓ LAKOSSÁGA 2023. JANUÁR 1-ÉN

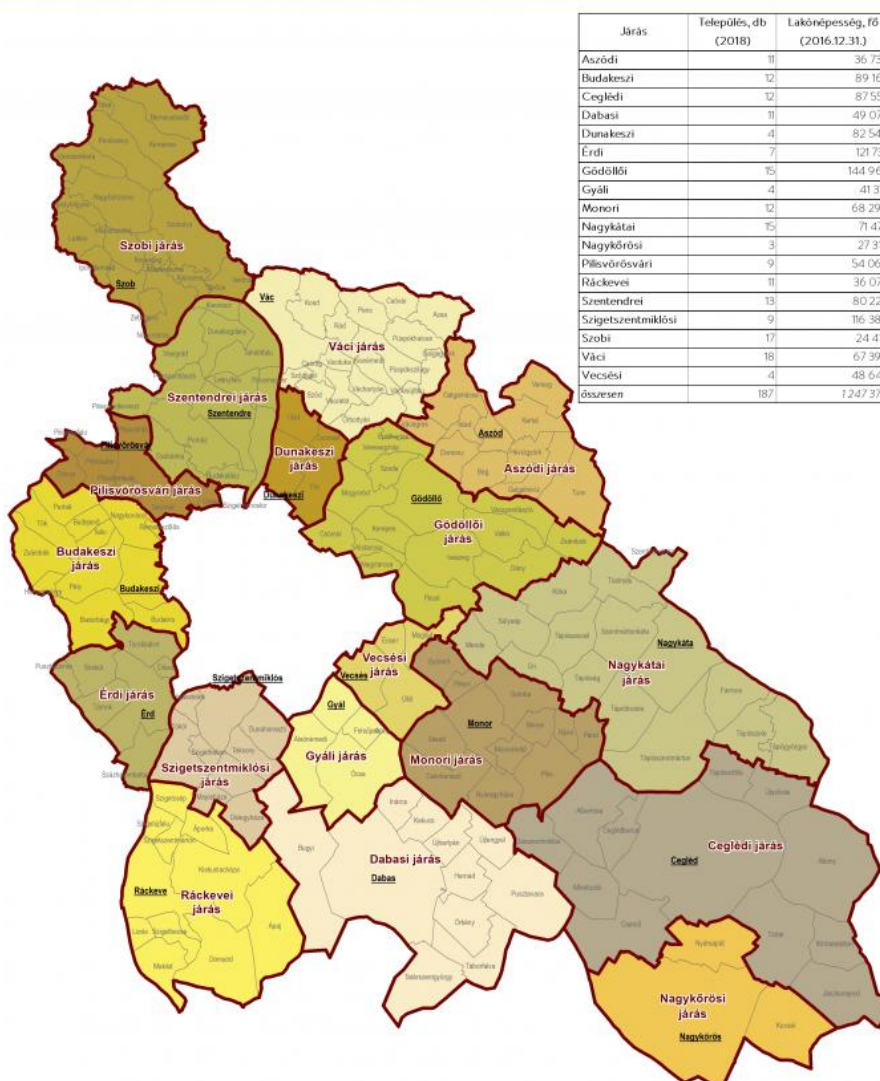


PEST MEGYE JÁRÁSAI, 2018
66/2015. (III. 30.) Korm. rendelet

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3 3,5 4 4,5 5 5,5 6 6,5 7 7,5 8 8,5 9 9,5 10 km



Adatok forrása: [KSH, TelR]



13.1. Aszódi Járási

Hivatal

Székhely: Aszód
Aszód
Bag
Domony
Galgahévíz
Galgamácsa
Hévízgyörk
Iklad
Kartal
Tura
Vácegres
Verseg

13.2. Budakeszi

Járás Hivatal

Székhely: Budakeszi
Biatorbágy
Budajenő
Budakeszi
Budaörs
Herceghalom
Nagykovács
Páty
Perbál
Remeteszlős
Telki

Tök

Zsámbék

13.3. Ceglédi Járási

Hivatal

Székhely: Cegléd
Abony
Albertirsa
Cegléd
Ceglédbercel
Csemő
Dánszentmiklós
Jászkarajenő
Köröstétetlen

Mikebuda

Tápiószőlős

Törtel

Újszilvás

13.4. Dabasi Járási

Hivatal

Székhely: Dabas
Bugyi
Dabas
Hernád
Inárcs
Kakucs
Örkény

Pusztavacs
Tatárszentgyörgy
Táborfalva
Újhartyán
Újlengyel

**13.5. Dunakeszi
Járási Hivatal**

Székhely: Dunakeszi
Csomád
Dunakeszi
Fót
Göd

**13.6. Érdi Járási
Hivatal**

Székhely: Érd
Diósd
Érd
Pusztazámor
Sóskút
Százhalombatta
Tárnok
Törökbálint

**13.7. Gödöllői
Járási Hivatal**

Székhely: Gödöllő
Csömör
Dány
Erdőkertes
Gödöllő
Isaszeg
Kerepes
Kistarcsa
Mogyoród
Nagytarcsa
Pécel
Szada
Valkó
Vácszentlászló
Veresegyház
Zsámbok

**13.8. Gyáli Járási
Hivatal**

Székhely: Gyál
Alsónémedi
Felsőpakony
Gyál
Ócsa

**13.9. Monori Járási
Hivatal**

Székhely: Monor
Bénye
Csévharaszt
Gomba
Gyömrő
Káva
Monor
Monorierdő
Nyáregyháza
Pánd
Péteri
Pilis
Vasad

**13.10. Nagykátai
Járási Hivatal**

Székhely: Nagykáta
Farmos
Kóka
Mende
Nagykáta
Sülysáp
Szentlőrinc-káta
Szentmártonkáta
Tápióbicske
Tápiógyörgye
Tápióság
Tápiószecső
Tápiószele
Tápiószentmárton
Tóalmás
Úri

**13.11. Nagykőrösi
Járási Hivatal**

Székhely:
Nagykőrös
Nagykőrös
Kocsér
Nyársapát

**13.12.
Pilisvörösvári Járási
Hivatal**

Székhely:
Pilisvörösvár
Pilisborosjenő
Piliscsaba
Pilisjászfalu
Pilisszántó
Pilisszentiván
Pilisvörösvár
Solymár
Tinnye

Üröm

**13.13. Ráckevei
Járási Hivatal**

Székhely: Ráckeve
Apaj
Áporka
Dömsöd
Kiskunlacháza
Lórév
Makád
Ráckeve
Szigetbecse
Szigetcsép
Szigetszentmárton
Szigetújfalu

**13.14. Szentendrei
Járási Hivatal**

Székhely:
Szentendre
Budakalász
Csobánka
Dunabogdány
Kisoroszi
Leányfalu
Pilisszentkereszt
Pilisszentlászló
Pomáz
Pócsmegyer
Szentendre
Szigetmonostor
Tahitótfalu
Visegrád

**13.15.
Szigetszentmiklósi
Járási Hivatal**

Székhely:
Szigetszentmiklós
Délegyháza
Dunaharaszti
Dunavarsány
Halásztelek
Majosháza
Szigethalom
Szigetszentmiklós
Taksony
Tököl

**13.16. Szobi Járási
Hivatal**

Székhely: Szob
Bernecebaráti

Ipolydamásd
Ipolytölgyes
Kemence
Kismaros
Kóspallag
Letkés
Márianosztra
Nagybörzsöny
Nagymaros
Perócsény
Szob
Szokolya
Tésa
Vámosmikola
Verőce
Zebegény

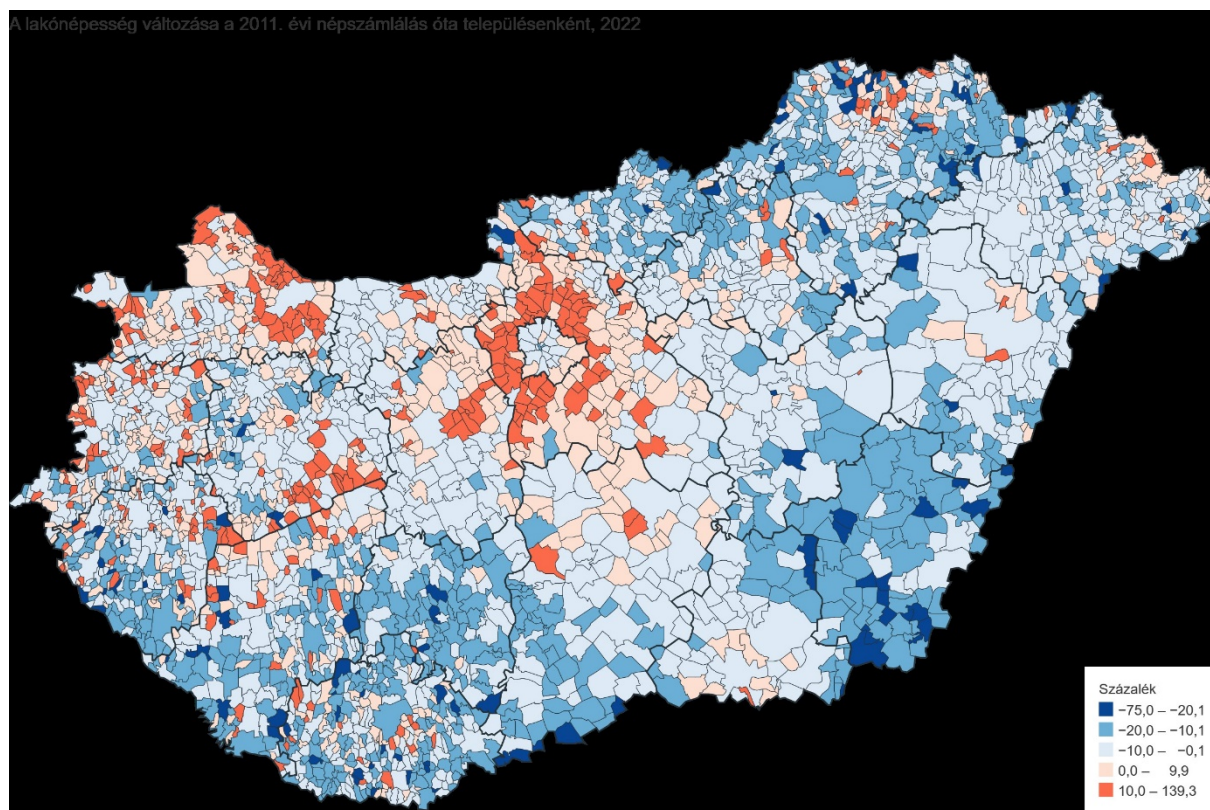
**13.17. Váci Járási
Hivatal**

Székhely: Vác
Acsa
Csörög
Csóvár
Galgagyörk
Kisnémedi
Kosd
Órbottyán
Penc
Püspökatvan
Püspökszilágy
Rád
Sződ
Szódliget
Vác
Vácduka
Váchartyán
Váckisújfalu
Vácrátót

**13.18. Vecsési
Járási Hivatal**

Székhely: Vecsés
Ecser
Maglód
Üllő
Vecsés

Három megyének nőtt a lélekszáma az általános népességfogyás ellenére: **Pest**, Győr-Moson-Sopron, valamint Fejér vármegyéé.



A lakónépesség változása a 2011. népszámlálás óta településenként, 2022

A legnagyobb mértékben Pest vármegyéé, ahol nagyjából másfélszer annyian éltek a 2022-es népszámlálás szerint, mint 1970-ben. Ennek két fő oka van: az egyik a megyébe beköltözés hatása (főleg a kilencvenes évektől elsősorban a fővárosból), a másik, részben ezzel összefüggésben – mivel jellemzően fiatal házások, kisgyerekes, illetve gyerekvállalásra készülő családok költöznek ki –, az országos átlagnál jóval alacsonyabb természetes fogyásé.

Az ország 50 legnépesebb városa közül 10 Pest vármegyében található. A legnépesebb Pest vármegyei város Érd, ahol közel 71 ezren élnek. Érdekeség, hogy Dunakeszin többen laknak, mint több vármegye székhelyén.

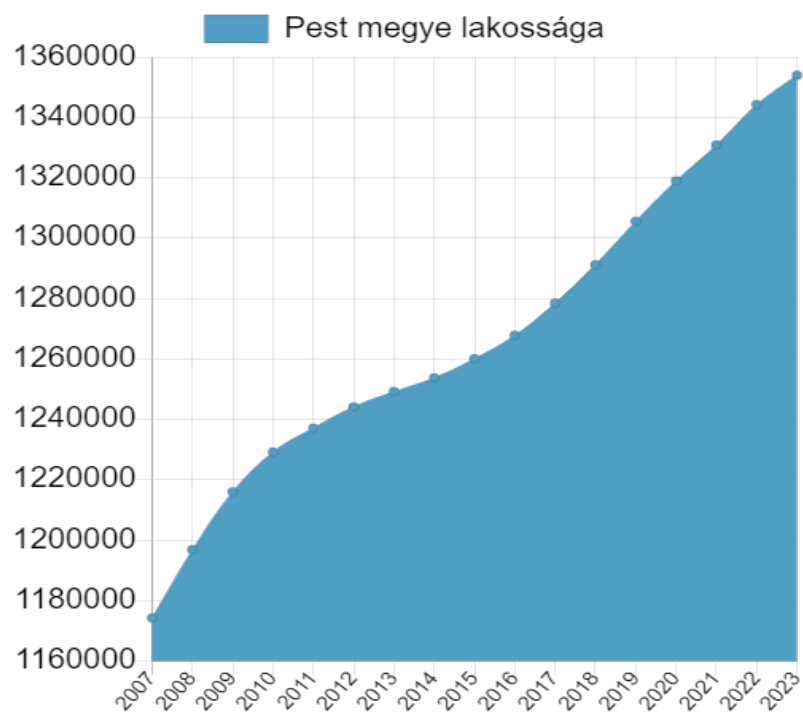
Pest megyében 2001-ről 2022-re a 15 év alattiak száma 17,6 százalékkal, a 3 év alattiaké 31,1 százalékkal nőtt. A természetes fogyás 2011-2022 között mindössze 2,3 százalékos volt az országos 4,7 százalékkal szemben (ennél kisebb természetes fogyást csak egy megyében mértek: Szabolcsban 2,2 százalékosat).

A népességszám növekedését sokkal inkább a társadalmi mobilitás (a megyébe bevándorlás) indokolja, mintsem a születések számának növekedése. A 2001 óta eltelt időszakot nézve Pest megyének a legjobb az együttes belföldi és nemzetközi vándorlási egyenlege (a 2001-2011-es időszakban 14, a 2011-2022 közöttiben 12,3 százalékos).

A főváros és az azt körülvevő megye együttes népességszáma az ötven év alatt nemhogy csökkent volna, hanem 137.211-gyel nőtt. Mostanra így Budapesten és Pest vármegyében él a magyarországi lakosok 31,41 százaléka, míg 1970-ben csak 27,96 százalék volt ez az arány.

www.pestmegye.hu

Adatok: <https://nepszamlalas2022.ksh.hu/eredmenyek/elozetes-adatok-2/kiadvany/>



4. számú melléklet

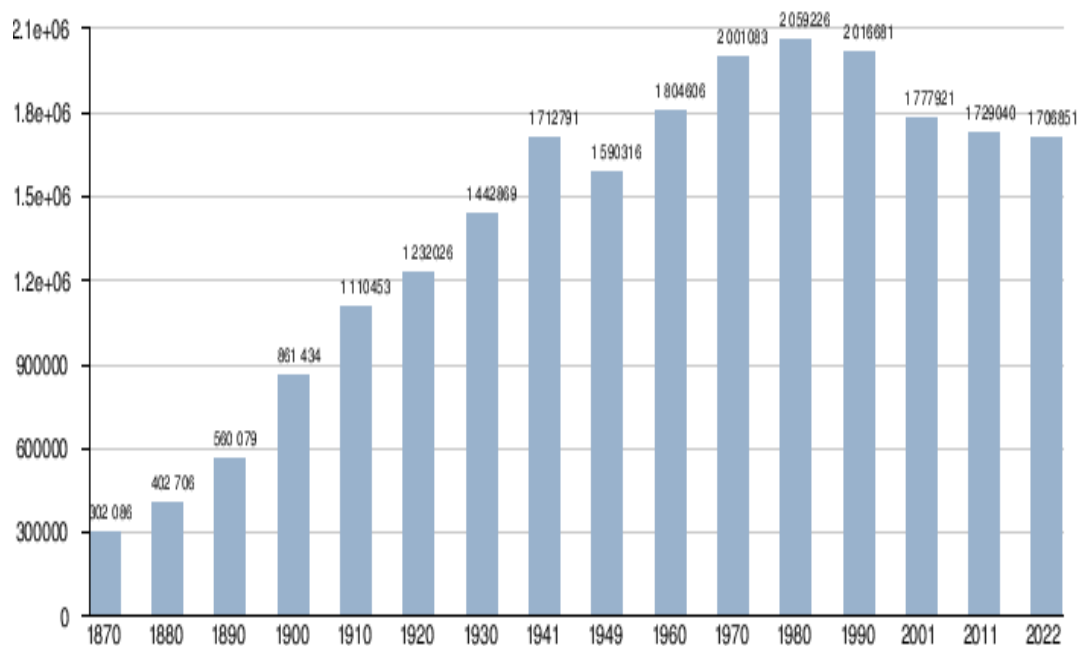
KSH 8.1.2.9. MAGYARORSZÁG 50 LEGNÉPESEBB TELEPÜLÉSE, 2023. JANUÁR 1.

Sorszám	Település	A település vármegyéje	Lakónépesség száma
1.	Budapest	—	1 671 004
2.	Debrecen	Hajdú-Bihar	201 582
3.	Szeged	Csongrád	158 829
4.	Miskolc	Borsod-Abaúj-Zemplén	145 248
5.	Pécs	Baranya	141 031
6.	Győr	Győr-Moson-Sopron	130 020
7.	Nyíregyháza	Szabolcs-Szatmár-Bereg	115 711
8.	Kecskemét	Bács-Kiskun	109 731
9.	Székesfehérvár	Fejér	95 915
10.	Szombathely	Vas	78 446
11.	Érd	Pest	70 800
12.	Szolnok	Jász-Nagykun-Szolnok	67 126
13.	Tatabánya	Komárom-Esztergom	65 874
14.	Sopron	Győr-Moson-Sopron	61 784
15.	Kaposvár	Somogy	59 270
16.	Veszprém	Veszprém	56 777
17.	Zalaegerszeg	Zala	55 433
18.	Békéscsaba	Békés	55 091
19.	Eger	Heves	50 018
20.	Nagykanizsa	Zala	43 188
21.	Dunakeszi	Pest	43 061
22.	Hódmezővásárhely	Csongrád	41 944
23.	Dunaújváros	Fejér	41 873
24.	Szigetszentmiklós	Pest	39 954
25.	Cegléd	Pest	36 344
26.	Mosonmagyaróvár	Győr-Moson-Sopron	34 226
27.	Vác	Pest	34 040
28.	Baja	Bács-Kiskun	33 142

Sorszám	Település	A település vármegyéje	Lakónépesség száma
29.	Gödöllő	Pest	32 688
30.	Salgótarján	Nógrád	31 223
31.	Ózd	Borsod-Abaúj-Zemplén	30 865
32.	Szekszárd	Tolna	30 057
33.	Hajdúböszörmény	Hajdú-Bihar	29 574
34.	Budaörs	Pest	29 397
35.	Kiskunfélegyháza	Bács-Kiskun	28 803
36.	Pápa	Veszprém	28 789
37.	Esztergom	Komárom-Esztergom	28 680
38.	Szentendre	Pest	28 494
39.	Gyula	Békés	28 090
40.	Gyöngyös	Heves	27 887
41.	Ajka	Veszprém	26 643
42.	Kiskunhalas	Bács-Kiskun	26 215
43.	Jászberény	Jász-Nagykun-Szolnok	26 058
44.	Orosháza	Békés	25 472
45.	Szentes	Csongrád	25 417
46.	Gyál	Pest	24 463
47.	Siófok	Somogy	24 390
48.	Kazincbarcika	Borsod-Abaúj-Zemplén	24 373
49.	Tata	Komárom-Esztergom	23 881
50.	Dunaharaszti	Pest	23 637

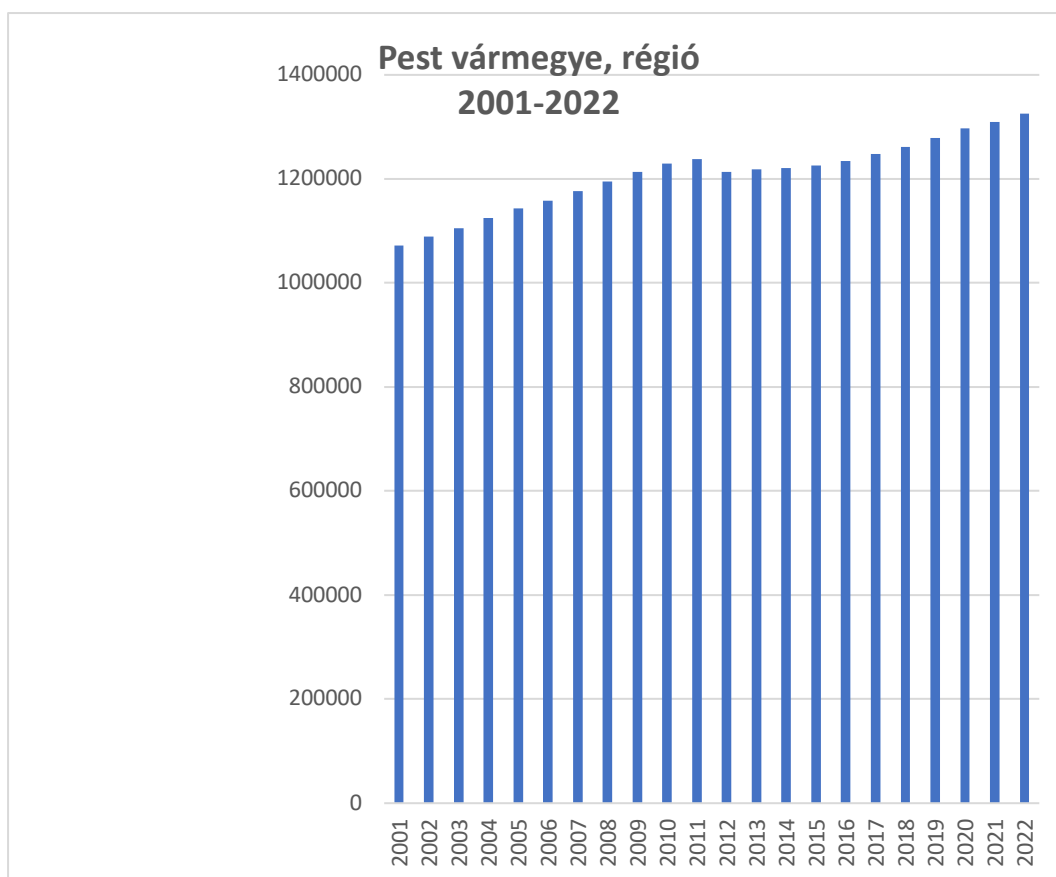
5. számú melléklet

Budapest és Pest vármegye lakosság száma



Budapest lakosság számának alakulása (fő)

Forrás: [KSH](#) (2022. január)



7. melléklet

MAGYARORSZÁG HAJÓZHATÓ FOLYÓI



Az előző térképről kinagyítva: Budapest és környéke

8. melléklet

DUNAHIDAK

Szlovák–magyar határ

Híd	Folyamkilométer	Hídon vezető útvonalak	Elhelyezkedés	Átadás éve
Vámosszabadi híd	1806,4 km	14-es főút	Vámosszabadi–Medve	1942/1973
Monostori híd	1770,57 km	131-es főút	Komárom	2020
Komáromi vasúti összekötő híd	1770,4 km	vasúti híd		1910/1955
Erzsébet híd	1767,8 km	13-as főút		1892/1946
Esztergomi híd		M10 autópálya	Esztergom–Párkány	tervezett
Mária Valéria híd	1718,8 km	közúti híd		1895/1927/2001

Magyarország

Híd	Folyamkilométer	Hídon vezető útvonalak	Elhelyezkedés	Átadás éve
Váci híd	1676 km	213-as főút	Vác	tervezett
Megyeri híd	1659,8 km	M0-s autótú észak	Budapest–Dunakeszi	2008
Aquincumi híd	1654,6 km	közúti híd	Budapest	tervezett
Újpesti vasúti híd	1654,7 km	Budapest–Esztergom-vasútvonal		1896/1955/2008
Árpád híd	1651,4 km	Róbert Károly körút – Vörösvári út/Szentendrei út		1950/1984
Margit híd	1648,8 (j) / 1648,65 (b) km	Margit körút – Margit-sziget – Szent István körút		1876/1948/2011
Széchenyi lánchíd	1647,03 km	Clark Ádám tér – Széchenyi István tér		1849/1949
Erzsébet híd	1646,04 km	Hegyalja út – Rákóczi út		1903/1964
Szabadság híd	1645,29 km	Vámház körút – Bartók Béla út		1896/1946/2009
Petőfi híd	1644,305 km	Irinyi út – Ferenc körút		1937/1952
Rákóczi híd	1643,12 km	Szerémi út – Könyves Kálmán körút		1995
Összekötő vasúti híd	1643,085 km	Budapest–Hegyeshalom–Rajka-vasútvonal		1877/1913/1946/1953
Galvani-híd	1641 km	közúti híd		tervezett
Albertfalvai híd	1639 km	közúti híd		tervezett
Deák Ferenc híd	1632,855 km	M0-s autótú dél		Budapest–Szigetszentmiklós
Százhalombatta–Tököl híd		M100-as autótú	Százhalombatta–Tököl	tervezett

<i>Ercsi–Ráckeve híd</i>		<i>vasúti híd</i>	<i>Ercsi–Ráckeve</i>	<i>tervezett</i>
<i>Adony–Ráckeve híd</i>		<i>közúti híd</i>	<i>Adony–Ráckeve</i>	<i>tervezett</i>
Pentele híd	1571,655 km	M8-as autópálya	Dunaújváros–Dunavecse	2007
Beszédes József híd	1560,56 km	52-es főút	Dunaföldvár–Solt	1930/1947/2001
<i>Kalocsa-Paks híd</i>		<i>512-es főút</i>	<i>Paks-Kalocsa</i>	<i>épülő (2021–2024)</i>
Szent László híd	1498,79 km	M9-es autótút	Szekszárd–Dusnok	2003
Türr István híd	1480,19 km	55-ös főút és Bátaszék–Baja–Kiskunhalas-vasútvonal	Baja–Pörboly	1908/1950/1999
<i>Mohácsi híd</i>		<i>57-es főút</i>	<i>Mohács</i>	<i>tervezett</i>

Mária Valéria híd	1718,8 km
Megyeri híd	1659,8 km
Távolság	59,0 km

Duna híd, ami a Budai oldalról a Pesti oldalig átjárható 59 km távolságon nincs

Deák Ferenc híd	1632,855 km
Pentele híd	1571,655 km
Távolság	61,2 km

Duna híd, ami a Budai oldalról a Pesti oldalig átjárható 61 km távolságon nincs

Megyeri híd	1659,8 km
Deák Ferenc híd	1632,855 km
Távolság	26,954 km

Budapesten 11 Duna híd van 27 km távolságon

A HÍDHIÁNY KÖVETKEZMÉNYEI

Vác - Visegrád távolság légvonalban **12 km**, közúton azonban a **Megyeri hídon** keresztül **62 km**, több, mint ötszörös.

Százhalombatta – Ráckeve távolság légvonalban **16,7 km**, közúton az **M0-ás autótúton** keresztül **50,8 km**, több, mint háromszoros.

9. melléklet
AZ EURÓPAI UNIÓ 50 LEGNÉPESEBB VÁROSA

Sorszám	Címer	Város és ország	Lakosok száma (elővárosok nélkül)	Város területe	Mérés időpontja	Kép
1. 		Berlin Németország	3,664,088	892 km ²	2020. december 31.	
2. 		Madrid Spanyolország	3,305,408	607 km ²	2021. január 1.	
3. 		Róma Olaszország	2,770,226	1285 km ²	2021. január 1.	
4. 		Bukarest Románia	2,161,347	240,1 km ²	2021. július 1.	
5. 		Párizs Franciaország	2,139,907	105,4 km ²	2022. január 1.	

Sorszám	Címer	Város és ország	Lakosok száma (elővárosok nélkül)	Város területe	Mérés időpontja	Kép
6.	 	Bécs Ausztria	1,931,830	414,8 km ²	2022. január 1.	
7.	 	Hamburg Németország	1,852,478	755,1 km ²	2020. december 31.	
8.	 	Varsó Lengyelország	1,792,718	516,9 km ²	2021. június 30.	
9.	 	Budapest Magyarország	1,723,836	525,14 km ²	2021. január 1.	
10.	 	Barcelona Spanyolország	1,636,762	101,9 km ²	2019. január 1.	
11.	 	München Németország	1,488,202	310,4 km ²	2020. december 31.	

Sorszám	Címer	Város és ország	Lakosok száma (elővárosok nélkül)	Város területe	Mérés időpontja	Kép
12. 		Milánó Olaszország	1,374,582	182 km ²	2021. január 1.	
13. 		Szófia Bulgária	1,308,412	1345 km ²	2020. december 31.	
14. 		Prága Csehország	1,275,406	496 km ²	2022. január 1.	
15. 		Köln Németország	1,083,498	405,15 km ²	2020. december 31.	
16. 		Stockholm Svédország	978,770	377,30 km ²	2021. december 31.	
17. 		Nápoly Olaszország	922,094	117,27 km ²	2021. január 1.	

Sorszám	Címer	Város és ország	Lakosok száma (elővárosok nélkül)	Város területe	Mérés időpontja	Kép
18.	 	Amszterdam Hollandia	905,234	219 km ²	2022. január 31.	
19.	 	Marseille Franciaország	870,731	240,62 km ²	2019. január 1.	
20.	 	Torino Olaszország	858,205	130 km ²	2021. január 1.	
21.	 	Valencia Spanyolország	789,744	134,65 km ²	2021. január 1.	
22.	 	Kraków, Lengyelország	780,796	327 km ²	2021. június 30.	
23.	 	Zágráb, Horvátország	769,944	641,355 km ²	2021. augusztus 31.	
24.	 	Frankfurt am Main, Németország	764,104	187,27 km ²	2020. december 31.	

Sorszám	Címer	Város és ország	Lakosok száma (elővárosok nélkül)	Város területe	Mérés időpontja	Kép
25. 		Sevilla, Spanyolország	684,234	140 km ²	2021. január 1.	
26. 		Zaragoza, Spanyolország	675,301	1062,64 km ²	2021. január 1.	
27. 		Łódź, Lengyelország	667,923	294,4 km ²	2021. június 30.	
28. 		Athén, Görögország	664,046	38.964 km ²	2011. június 30.	
29. 		Helsinki, Finnország	658,864	185,32 km ²	2021. december 31.	
30. 		Rotterdam, Hollandia	655,418	208,59 km ²	2021. december 31.	

Sorszám	Címer	Város és ország	Lakosok száma (elővárosok nélkül)	Város területe	Mérés időpontja	Kép
31.	 	Wrocław Lengyelország	641,201	293,30 km ²	2021. június 30.	
32.	 	Koppenhága Dánia	638,117	455,61 km ²	2021. január 1.	
33.	 	Palermo Olaszország	637,885	158,88 km ²	2021. január 1.	
34.	 	Stuttgart Németország	630,305	207,36 km ²	2020. december 31.	
35.	 	Düsseldorf Németország	620,523	217 km ²	2020. december 31.	
36.	 	Riga Lettország	614,618	307,17 km ²	2021. január 1.	

Sorszám	Címer	Város és ország	Lakosok száma (elővárosok nélkül)	Város területe	Mérés időpontja	Kép
37. 		Lipcse Németország	597,493	297,60 km ²	2020. december 31.	
38. 		Dortmund Németország	587,696	280,39 km ²	2020. december 31.	
39. 		Göteborg Svédország	587,549	198,16 km ²	2021. december 31.	
40. 		Essen Németország	582,415	210,37 km ²	2020. december 31.	
41. 		Málaga Spanyolország	577,405	385,50 km ²	2021. január 1.	
42. 		Bréma Németország	566,573	325,42 km ²	2020. december 31.	

Sorszám	Címer	Város és ország	Lakosok száma (elővárosok nélkül)	Város területe	Mérés időpontja	Kép
43.	 	Genova Olaszország	566,410	243 km ²	2021. január 1.	
44.	 	Vilnius Litvánia	560,120	401 km ²	2022. január 1.	
45.	 	Drezda, Németország	556,227	328,30 km ²	2020. december 31.	
46.	 	Dublin , Írország	554,554	114,99 km ²	2016. április 24.	
47.	 	Hága, Hollandia	553,277	98,20 km ²	2021. december 31.	
48.	 	Hannover Németország	534,049	204,01 km ²	2020. december 31.	

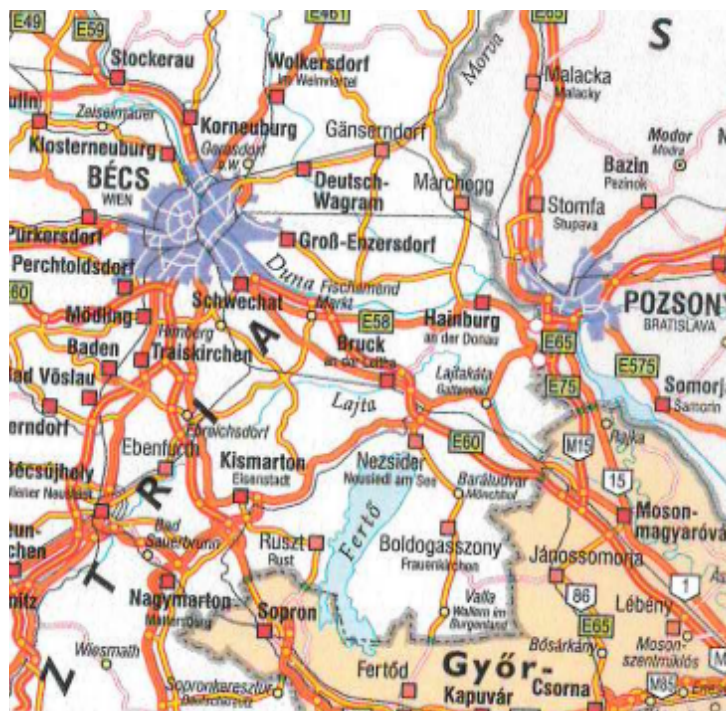
Sorszám	Címer	Város és ország	Lakosok száma (elővárosok nélkül)	Város területe	Mérés időpontja	Kép
49.		Poznań Lengyelország	530,464	261,37 km ²	2021. június 30.	
50.		Antwerpen Belgium	528,903	204,51 km ²	2022. január 1.	

A félkövérrel írt városok fővárosok.

A listán szereplő számadatokat óvatosan kell kezelni, mert az [agglomerációs](#) terület és a közigazgatási terület szerinti népesség között nagy eltérés lehet. Pl. [Párizs](#) az Európai Unió legnépesebb városi területe, de a táblázatban a közigazgatási határai szerinti, jóval alacsonyabb népessége szerepel.

(2022 előtt, a [Brexitig London](#) számított a legnépesebb városnak, a több mint 8 milliós lakosságával.)

Bécs és Pozsony térképe



Példa külföldi városok térképére