

Porhajas Gábor László
Budapesti Corvinus Egyetem
Nemzetközi Kapcsolatok és Politikatudományi Doktori Iskola
Városi és Környezetpolitikai Tanulmányok Doktori Program

*A határmenti metropolizáció kihívásai
a helyi kormányzás szempontjából a
győri várostérség példáján keresztül*

témavezetők:

Dr. Kocsis János Balázs

Dr. Salamin Géza



2026

Tartalom

1.	Bevezetés.....	5
2.	Határmentiség és metropolizáció	14
2.1.	A határ, mint térformáló struktúra	14
2.2.	A metropolizáció fogalma és jelentősége.....	17
2.2.1.	Várostérségek főbb megközelítései.....	18
2.2.2.	Határon átnyúló várostérségek	23
2.2.3.	A várostérségek sajátos közép-európai jelentésrétegei.....	23
2.3.	A metropolizáció és a metropolisz térségek.....	25
2.3.1.	A bécsi metropolisztérség.....	30
2.4.	A metropolizációs fejlődés kihívásai	33
2.4.1.	Regionális polarizáció a metropolisztérségekben	39
2.4.2.	Városi szétterülés térformáló szerepe	40
2.5.	A policentrikus várostérségek az európai terület politikai gondolkodásban.....	44
2.6.	A határon átnyúló metropolisz térségek sajátosságai	46
2.6.1.	Mobilitás, határon átnyúló közforgalmú közlekedés	47
2.6.2.	Munkaerőpiac, munkaerő mobilitása.....	50
2.6.3.	Oktatási kapcsolatok.....	50
2.6.4.	Bevásárlóturizmus	51
2.6.5.	Kulturális szolgáltatások, szabadidő	52
2.6.6.	Határon átnyúló pályázatok	53
2.7.	Helyi kormányzás	54
2.7.1.	Helyi kormányzás a magyar elméleti diskurzusban.....	57
2.8.	Várostérségi kormányzás és önkormányzati kooperációk.....	58
2.8.1.	A várostérségi kormányzás elméleti alapjai	59
2.8.2.	A várostérségi kormányzás a hazai tudományos diskurzusban és a gyakorlatban	61
2.8.3.	Határon átnyúló várostérségi kormányzás.....	65
2.8.4.	Egy jó alternatíva: A francia metropolisz kormányzás.....	67
2.8.5.	Új kormányzási tér a határonátnyúló együttműködésekben: Az EGTC-k a Kárpát-medencében Puha kormányzási terek a Kárpát-medencében	71
2.8.6.	Határon átnyúló együttműködések és a városdiplomácia	72
2.8.7.	Városdiplomácia és kulturális diplomácia	74

2.8.8.	Testvértelepülési kapcsolatok	75
2.9.	Győri várostérségi kutatások eddigi eredményei	76
3.	Módszertan	79
3.1.	A kvalitatív kutatási megközelítés és az adatgyűjtés módszertani keretei.....	85
4.	Eredmények.....	92
4.1.	Győri várostérség sajátosságai.....	92
4.1.1.	Területi folyamatok a 2022. évi népszámlálás tükrében Magyarországon	94
4.1.2.	Győr térsége az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció értelmezési keretében	98
4.1.3.	A győri várostérség morfológiai, demográfiai és gazdasági sajátosságai.....	100
4.2.	A metropolizáció érvényesülése az ingázási dinamikák tükrében.....	104
4.2.1.	Várostérségi fejlődés a győri várostérségben az ingázási adatok alapján.....	107
4.3.	Győr és a határmentiség	112
4.4.	Győr és Pozsony, valamint a Csallóköz kapcsolata napjainkban	115
4.4.1.	Munkaerőpiac.....	115
4.4.2.	Kulturális együttműködés, testvértelepülési kapcsolatok.....	119
4.4.3.	Települési önkormányzatok közötti pályázati együttműködési nehézségek	121
4.4.4.	Oktatási kapcsolatok.....	124
4.4.5.	Bevásárlóturizmus	130
4.4.6.	Kulturális szolgáltatások, szabadidő	132
4.4.7.	Határon átnyúló közlekedési lehetőségek Magyarország és a Szlovák Köztársaság között 134	
4.4.8.	Az autós közlekedés lehetőségei Rajka és Pozsony között.....	140
4.4.9.	Autóbuszos személyszállítás Győr és a Csallóközi települések között	141
4.5.	A települések kapcsolata térségi központtal ágazatok szerinti bontásban	142
4.5.1.	Munkaerőpiac.....	143
4.5.2.	Kulturális szolgáltatások	146
4.5.3.	Oktatás a várostérségben	150
4.5.4.	Közlekedés a várostérségben	154
4.6.	A várostérségi koordináció és kormányzás esélyei Magyarországon és a térségben	156
4.6.1.	Hazai önkormányzati rendszer működési gyakorlata a várostérségi integráció szempontjából	159
4.6.2.	Az önkormányzatok holisztikus kihívásai a győri metropolisz térségben.....	161
4.6.3.	A várostérségi koordináció és kormányzás Magyarországon.....	165
4.6.4.	Várostérségi kormányzás és koordináció akadályai napjainkban	168
4.6.5.	A várostérségi önkormányzatok alkalmazkodási lehetőségei	170
4.7.	A metropolizáció helyi önkormányzatokra gyakorolt hatásai	171

5.	Következtetések	174
5.1.	Szakpolitikai ajánlások	183
5.2.	A kutatás folytatásának lehetőségei	184
6.	Felhasznált szakirodalom	186

Ábrajegyzék

1. ábra Peter Hall féle európai policentrikus régiók. Forrás: Hall & Pain (2006) alapján saját szerkesztés.....	27
2. ábra Funkcionális városrégiók térszerkezeti típusai. Forrás: Burger et al., 2011, p. 163.....	35
3. ábra: A városi szétterülés térformái (Bertaud 2002 alapján saját szerkesztés)	41
4. ábra Franciaország metropolis önkormányzatai. Forrás: saját szerkesztés, a MAPTAM törvény alapján .	69
5. ábra A disszertáció logikai felépítése. Forrás: saját szerkesztés.	82
6. ábra A kutatás során készített interjúk bemutató jegyzéke forrás: saját szerkesztés	91
7. ábra Magyarország lakónépességének változása a 2022-es népszámlálás és a 2011. évi népszámlálás összehasonlításának a tükrében forrás: KSH 2023	95
8. ábra A hajdani CENTROPE együttműködés területe, amely jó részt jelentős átfedést mutat a Bécs-Pozsony-Győr metropolisz térséggel forrás: saját szerkesztés	97
9. ábra Az OFTK szerinti városhálózat forrás: OFTK 2014	99
10. ábraA győri agglomeráció településeinek népessége-színárnyalatossági ábrázolás (saját szerkesztés adatok forrása: KSH 2021).....	102
11. ábra A győri várostérség területhasználati változásai 1990 és 2018 között az Európai Unió Corine adatbázisai alapján forrás: EU Copernicus Land Monitoring Service adatai alapján saját szerkesztés.....	103
12. ábra Magyarország vármegyéinek GDP/fő adatai euróban (Adatok forrása: KSH 2022, saját szerkesztés)	107
13. ábra Győr ingázási övezete a foglalkoztatottak összlétszáma és a Győrbe ingázók aránya alapján (Adatok forrása: KSH, saját szerkesztés).	109
14. ábra A napi ingázók számának 20 főnél nagyobb változását mutató települések a győri várostérségben 2011 és 2022 között (adatok forrása: KSH, saját szerkesztés)	110
15. ábra „A napi ingázók arányának jelentősebb (20 főnél nagyobb) változásait mutató települések a győri várostérségben 2011 és 2022 között” (adatok forrása: KSH, saját szerkesztés).....	111
16. ábra Magyar szlovák-határszakasz Szob és Rajka között, ahol a kék pontok a közúti a sárga pedig a vasúti összeköttetéseket jelölik forrás: saját szerkesztés	114
17. ábra A magyar nyelven elérhető képzések a szlovákiai felsőoktatási intézményekben (Adatok forrása: SUSR 2021, forrás: saját szerkesztés).....	126
18. ábra Bratislava Regio Special értékesítési adatai 2017-2019 között a GySEV Zrt. hálózatán keresztül (a vonaton a kalauz által értékesített menetjegyek is) Forrás: A GySEV Zrt. 2020. évi adatszolgáltatása.....	136
19. ábra Bratislava Regio Special értékesítési adatai 2020-ban valamennyi értékesítési csatornán keresztül értékesített jegyek száma. Forrás: a GySEV Zrt. 2023. évi adatszolgáltatása.....	137
20. ábra Bratislava Regio Special értékesítési adatai 2021-ben valamennyi értékesítési csatornán keresztül értékesített jegyek száma. Forrás: a GySEV Zrt. 2023. évi adatszolgáltatása.....	137
21. ábra Bratislava Regio Special értékesítési adatai 2022-ben valamennyi értékesítési csatornán keresztül értékesített jegyek száma. Forrás: a GySEV Zrt. 2023. évi adatszolgáltatása.....	137
22. ábra A helyi önkormányzatok kötelező feladatai a 2011. évi CLXXXIX. törvény alapján forrás: saját szerkesztés.....	158

1. Bevezetés

Napjaink térfejlődésének egyik legmarkánsabb folyamata a várostérségek képződése, amely új dimenziót ad a városfejlődés vizsgálatának (Enyedi, 2012; ESPON, 2018; Kebza, 2024). Míg a 20. században a városnövekedés jellemzően a települések fizikai kiterjedésével és népességnövekedésével volt leírható, addig napjainkban a városi jellegű térségek szerveződése, hálózatosodása és funkcionális integrációja került a vizsgálatok középpontjába. A várostérségek létrejötte során a korábban intézményileg, funkcionálisan és térben széttagolt városiasodott területek egyre inkább koherens nagyvárosi rendszerekké integrálódnak, amely folyamatot a települések közötti kapcsolatok intenzifikálódása, a munkaerő- és szolgáltatások szabadabb áramlása és a közlekedési és egyéb társadalmi interakciós folyamatok folyamatos javulása, illetve erősödése kíséri (Hall & Pain, 2006; Kunzmann, 1996; Kocsis, 2023b).

Nagyobb régiók esetében, így a Győr-Pozsony-Bécs régióban is ez a folyamat a metropolizáció fogalmával írható le, amely egyszerre jelenti a gazdasági funkciók koncentrációját és a térbeli hálózatok kitágulását. A metropolizáció során a térségközpont és a környező települések között egyre erősebb funkcionális kapcsolat alakul ki: növekszik az ingázás, megjelennek a közös szolgáltatási és gazdasági rendszerek, és létrejönnek az intézményi együttműködések, amelyek a térség egészét integrált egységgé formálják (ESPON 2018; Sandu, 2023). Ennek köszönhetően egy egész régió válik városiassá a folyamat eredményeképpen pedig a korábban egyértelműnek vélt fogalmak például város, régió, urbanizáció, urbanizációs ciklus stb. közötti határok elmosódnak és a régió egészét érintő komplex logikai és társadalmi fogalmakká válnak (Cardoso & Meijers, 2020).

Az Európai Unió kohéziós politikája is felismerte e folyamatok jelentőségét: a policentrikus városhálózatok és a határon átnyúló várostérségek erősítése a területi kohézió egyik kulcseszköze, amely a fenntartható, versenyképes és kiegyensúlyozott térszerkezet megteremtését szolgálja (European Commission, 1999; Medeiros, 2011). A határ menti várostérségek pedig különösen érzékeny indikátorai az európai integráció előrehaladásának, mivel itt a társadalmi és gazdasági kapcsolatok nem állnak meg az államhatár mentén, hanem újraszerveződnek a funkcionális igényeknek megfelelően (Perkmann, 2003). Ennek következtében Európa gazdasági szempontból egyesült, amely nagyobb gazdasági termelékenységet okozott, így a kontinens versenyképességének a javulását is képes volt elérni.

E tágabb elméleti kontextusban vizsgálható Győr térsége. Földrajzi elhelyezkedése és helyzeti energiái kiválóak, hiszen a város a Bécs–Pozsony–Győr metropolisztérség keleti kapujában, valamint egy dinamikusan fejlődő pozsonyi várostérség és a szlovák–magyar határ mentén helyezkedik el (Rechnitzer, 1997). A kedvező földrajzi elhelyezkedés számos gazdasági szereplő számára kiemelt szempont. A térséget több befektető is azért választja, mert Bécs, valamint az osztrák és német piacok gyorsan és egyszerűen elérhetők. Ugyanez a tényező a Magyarország más térségeiből és a Kárpát-medencéből a városba költözők számára is meghatározó és a város vonzerejét növeli, hogy Ausztria és Bécs napi ingázási távolságon belül található. Az osztrák és a szlovák főváros viszont jelentős munkaerő-elszívó képességgel is rendelkezik, hiszen ezek a fővárosok a szomszédos országok magtérségei, amelyek a magyarországi keresetknél jelentősen magasabb béreikkel jelentős elszívó hatást képesek generálni a győri munkaerőpiac számára. Ennek természetesen öngerjesztő hatása is van, hiszen a győri munkabérek így jelentősen magasabbak, mint az ország kevésbé fejlett észak-magyarországi, valamint kelet-magyarországi vármegyékben és ennek következtében az önkormányzati szektor is folyamatosan szembesül a munkaerőpiacon jelentkező bérfeszültség jelenségével.

Bécs és metropolisz térsége, (kiváltképp Pozsony is), kiemelkedő regionális és gazdasági szerepet töltenek be Közép-Európában. Egyre szorosabb együttműködésük pedig jelentős hatással van a térség fejlődésére, hiszen az Európai Unió egyik leggyorsabban fejlődő pólustérségéről beszélhetünk. A két város közötti földrajzi közelség, rendkívüli módon elősegíti a határon átnyúló együttműködést, amely hatékonyan képes hozzájárulni a régió integrációjához és versenyképességéhez. Bécs, mint Ausztria fővárosa, hosszú ideje a régió pénzügyi és kereskedelmi központja egyfajta kapuváros Nyugat-Európa és Közép-Kelet Európa között (Ambos et al., 2009). Ezen felül Ausztria az el nem kötelezett státuszának, valamint a Habsburg birodalmi időkben kialakult bürokratikus igazgatási tradícióknak köszönhetően a régió elsődleges geopolitikai központja (Knoll & Röchrlich, 2024). Ezzel szemben Pozsony, Szlovákia fővárosaként, az ország gazdasági növekedésének motorja, az egyetlen nemzetközi szinten is jegyzett városa. A két város közötti együttműködés elősegíti a tőke, a munkaerő és a tudás áramlását, ami hozzájárul a térség gazdasági fejlődéséhez, habár Pozsony elsősorban komplementer szerepet tud betölteni a császárváros mellett (Csomós, 2011).

Győr-Moson-Sopron vármegye és Győr városa Magyarország európai uniós és schengeni csatlakozásának egyik legnagyobb nyertese. A schengeni integrációt követően a térség gazdasági térszerkezete és munkaerőpiaci áramlásai alapvetően átalakultak, részben a kiemelkedően fejlett infrastruktúra adta lehetőségekre támaszkodva. Ezt erősíti az M1-es autópálya, valamint az elmúlt években megépült gyorsforgalmi kapcsolatok, így a Szombathely és Sopron irányába vezető M85-ös autótűt, illetve a Pápa felé kialakított 83-as gyorsforgalmi út. Kiemelendű továbbá a 160 km/h emelt sebességgel járható 1-es számú Budapest-Győr-Hegyeshalom vasútvonal és a 120 km/h óras sebességgel járható egyvágányú, de kielégítő műszaki állapotban lévő 8-as számú Győr-Csorna-Sopron vasútvonal nyújtotta lehetőségeket. Győr térsége kiemelkedű példája a várostérségi integráció folyamatának: a schengeni integrációt követően a munkaerőpiac, a gazdasági kapcsolatok és a mobilitási mintázatok jelentűsen átalakultak. Az osztrák–magyar határhoz közeli telepűléseken napjainkban a lakosság több mint egynegyede Ausztriába ingázik munkavállalás céljából (Egedy, 2017; Perchinig et al., 2018).

A Gyűri várostérséggel már számos kutatás foglalkozott különbűzű aspektusokból például a várostérséggel (Vasárus & Makra, 2015; Farkas & Hardi, 2025; Hardi, 2001; Hardi, 2002; Rechnitzer, 2004; Rechnitzer, 2014; Csizmadia & Páthy, 2010; Csizmadia & Tűth, 2014; Csizmadia et al., 2015), valamint különűsen Gyűr és a Csallűkűz vonatkozásában a határon átnyűlű kapcsolatokat is vizsgálták már különbűzű szempontokból (Horbulák, 2017; Hardi & Lampl, 2008; Hardi & Lieszkovszky, 2019; Hardi & Nárαι, 2001; Hardi et al. 2021; Rechnitzer, 1997).

Disszertációm egyediségét az adja, hogy a vizsgált térséget a helyi kormányzás és az önkormányzati együttműködések – beleértve a magyarországi önkormányzatok közötti, valamint a magyar–szlovák határon átnyűlű reláciokat – aspektusából, metropolisztérségi léptűkben elemzem. A hazai szakirodalomban a várostérségi társadalmi folyamatok vizsgálata ezen a megközelítűsen keresztül még korlátozottan jelenik meg, noha egyes kutatások – például a budapesti agglomerációra fűkuszálű elemzés – már rámutattak a helyi önkormányzatok jelentűségére (Egyedné Gergely, 2015). A disszertáció újdonságát tovább erősíti, hogy a Bűcs–Pozsony–Gyűr metropolisztérséget egységes funkcionális térként értelmezi, és a magyar és szlovák önkormányzatok közötti, határon átnyűlű együttműködések vizsgálatán keresztül is elemzi a metropolizáció folyamatait.

A kutatási kérdéseket azon értelmezési keret mentén kívánom részletesen vizsgálni, hogy a város egy társadalmi jelenség, amelyet komplex módon, mint egy hálózat szükséges értelmezni (Castells, 1996 ; Brenner, 2019 ; Jessop et al., 2008). Ebben a hálózatban pedig nem egyenrangú csomópontok vannak. Napjaink nagyvárosainak gazdasági és társadalmi vizsgálatait, ma már nem lehet kizárólag intézményi vagy földrajzi alapon megközelíteni; ehelyett egyre inkább felértékelődnek a sokszor csak informális politikai, gazdasági és társadalmi kapcsolatok és a hálózati viszonyok vizsgálata (da Cruz et al., 2023). A hálózatalapú megközelítés azért is kiemelkedően hasznos, mert segít feltárni, hogyan kapcsolódnak egymáshoz városi szereplők, társadalmi csoportok, de akár az infrastruktúra és a közszolgáltatások is, illetve miként alakulnak ezek a viszonyok a mindennapi gyakorlatok és politikai döntések során. (Domonelok et al., 2023).

Városok sikeressége gyakran azon múlik, hogy a hálózatosság a várostérségek közötti együttműködés sikeres-e, amelynek pedig a magváros és a hátság közötti együttműködés tud az alapja lenni. A metropolisztérségben való gondolkodás és tervezés fontosságát az is alátámasztja Jeffrey West (2017) szerint, hogy a városok méretének növekedésével bizonyos társadalmi, gazdasági és infrastruktúrával kapcsolatos mutatók nem lineárisan, hanem szuperlineáris, exponenciális módon növekednek. A várostérségek méretének a növekedése révén exponenciálisan nagyobb növekedést eredményez az innovációs és kreatív teljesítményekben, ráadásul az infrastruktúrák fenntartási költségei is, a méret növekedésével arányosan egyre kevesebb erőforrást igényelnek (West et al. 2007). A West féle szuperlineáris elmélet alapján tehát egy város akkor tud igazán jól működni, ha adott idő alatt minél több ember tud potenciálisan találkozni, ezáltal pedig a kreatív osztály kapcsolatintenzitása is koncentrálnak.

A metropolisztérségek kialakulása fenntarthatósági szempontból is kiemelt jelentőséggel bír, mivel lehetővé teszi a társadalmilag fontos személyes interakciók számának növekedését anélkül, hogy a népesség koncentrált módon a város belső területeire áramlana, ahová egyébként nem feltétlenül költözne (Kocsis & Tomay, 2025). A fejlődés szempontjából megemlítendő még az úgynevezett „kreatív osztály” (Florida, 2002; Florida et al. 2008; Scott 2010). koncentrálnak a jelensége, amelynek növekedéséhez pedig fejlett technológiára és infrastruktúrára, a magasan képzett, tehetséges szakemberek jelenlétére (ilyenek például a felsőoktatási intézmények), valamint nyitottságra, sokszínűségre és elfogadó társadalmi környezetre van szükség. Ha ezek a tényezők kedvezőek, akkor a kreatív osztály által a városok is gazdaságilag rendkívül sikeresek lesznek, főleg abban az esetben amennyiben többféle

kreatív osztály működhet együtt és hálózatosodhatnak (Florida, 2002; Uzzi & Spiro, 2005). A versenyképes metropolisz régió olyan összetett társadalmi-gazdasági térség, amelyben a városmag és a kapcsolódó peremtérségek funkcionálisan integrált rendszert alkotnak, és ahol a gazdasági dinamizmus, az innovációs kapacitás, a társadalmi sokszínűség, valamint a hatékony területi kormányzás egymást erősítik. Kiemelendő az is, hogy a sikeres régiókban elhelyezkedő másodlagos városok szerepét nem szabad korlátozni a központi városokhoz képest (Harvey, 2000). A metropolisz régiók a globális gazdaság csomópontjai, amelyekben a koncentrációból fakadó előnyök a termelékenység, az innováció és a versenyképesség növekedését segítik elő (Duranton & Puga, 2023; Scott, 2001).

A tudás- és innovációalapú gazdaság térnyerésével a metropolisz régiók sikerének egyik legfontosabb tényezője a magasan kvalifikált munkaerő jelenléte, az innovációs ökoszisztémák fejlettsége és a kutatás-fejlesztési infrastruktúra koncentrációja. A tudásintenzív iparágak, különösen a digitális technológiákra, mesterséges intelligenciára, biotechnológiára és zöld technológiákra épülő ágazatok olyan újfajta térségi specializációkat hoznak létre, amelyek jelentősen képesek növelni a gazdaság alkalmazkodóképességét (Dai et al., 2023; Glaeser, 2020). Ezek a folyamatok gyors információáramlással, sűrű hálózati kapcsolatokkal és a kreatív munkaerő koncentrációjával járnak együtt, amelyek a metropolisz régiókat a globális innovációs hierarchia élmezőnyébe képesek emelni (Florida, 2014; Sassen, 2001).

A közlekedési és digitális infrastruktúra fejlettsége továbbra is alapvető feltétele a sikeres metropolisz régióknak. Az intermodális közlekedési csomópontokon nyugvó közlekedési hálózatok lehetővé teszik a gyors és hatékony mobilitást, a digitális infrastruktúra pedig támogatja az adatvezérelt városirányítást, az okosváros megoldások terjedését és az innovatív szolgáltatások fejlődését is (Hall, 2014). A fenntarthatóság iránti növekvő társadalmi és politikai igény miatt a sikeres metropolisz régiók egyre nagyobb hangsúlyt kell, hogy fektessenek a környezeti menedzsmentre, a klímaadaptációs stratégiák megalkotására és az energiahatékony fejlesztésekre. A zöld közlekedés, a megújuló energiaforrások integrációja és az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodást segítő intézkedések ma már a hosszú távú siker alapvető elemei (Lin et al., 2021; Tan et al., 2024).

Habár napjainkban számos területen online is sikeres együttműködések valósíthatóak meg, számos kutatás bizonyítja, hogy a személyes találkozások továbbra is nélkülözhetetlenek a kreatív együttműködésekben, hiszen a fizikai közelség növeli a bizalmat a résztvevők között és a spontán ötletcserét is erősítik (Spinuzzi, 2012; Olson & Olson, 2000; Storper & Venables, 2004; Gregor et al., 2021). A közlekedési infrastruktúra fejlettsége pedig elengedhetetlen a

sikeres városok és várostérségek erős gazdasági teljesítményéhez, hiszen a fejlett közlekedési infrastruktúra képes egyedül kielégíteni egyszerre a társadalom folyamatosan növekvő mobilitási igényét és a logisztikai szektor által elvárt minél gyorsabb és rugalmasabb áruszállítás képességét. Erre két lehetőség van, különösen az Egyesült Államokban bevált és sikeres gyakorlat a közúti infrastruktúra bővítése különösen a nagyvárosi régiókban (Durantor & Turner, 2012; Chetty & Hendren, 2018), de Európában, ahol jellemzően nem áll rendelkezésre hely és kapacitás a közúti infrastruktúra fejlesztésére, illetve a környezeti és fenntarthatósági szempontokat is figyelembe véve ezt kizárólag a közösségi közlekedés és infrastruktúrájának a fejlesztésével lehet elérni (Takács, 2019).

Összeségében tehát a West és Florida féle elméleteken keresztül vizsgálva, lehet leginkább megérteni és vizsgálni a Győr-Pozsony-Bécs metropolisz térséget és városainak átalakulását megérteni. Habár Florida kezdeti írásaiban még a belvárosok szerepének fontosságát hangsúlyozta, később azonban már amellet érvelt, hogy ritkább lakosságú, szuburbán térben is létrejöhet a kreatív koncentráció és közeg. Vizsgálataiban elsősorban a Szilíciumvölgyet hozta példának, és kiemelte, hogy ehhez szükséges a közelben egy nagyváros (esetében San Francisco), de nincs szükség feltétlenül nagyvárosi területre (Florida, 2018).

Jelen disszertáció célja, hogy a határmenti metropolizáció folyamatát a győri várostérség példáján keresztül vizsgálja, különös tekintettel a térségi kapcsolatok átalakulására és azok társadalmi-gazdasági hatásaira. Ez az átalakulás kihívások elé állítja a korábbi térbeli rendszerekben létrejött helyi-területi kormányzási rendszereket. Vizsgálatom tehát legfőképpen három fogalom: a határon átnyúló kapcsolatok, a metropolisz térségek és a helyi kormányzás koncepciója mentén zajlik, számtalan szállal kötődve egymáshoz. Kutatásom a létrejött helyi önkormányzati rendszerek és az egyre inkább nagyobb területi léptékben funkcionáló várostérségi urbanizációs formák között létrejövő diszharmónia megértéséhez kíván hozzájárulni. Ennek érdekében azt vizsgálom, hogy milyen kihívásokat jelent a helyi önkormányzati rendszer számára a metropolizáció és milyen lehetőségei és akadályai vannak egy elaprózott és csökkenő hatáskörű önkormányzati rendszernek a várostérségi léptékű kormányzás előmozdításában. A kérdéskört a nemzetközi tapasztalatok alapján a legdinamikusabban fejlődő magyarországi vidéki várostérség, a győri példáján vizsgálom.

Az elemzés továbbá hozzájárul a várostérségi és metropolizációs elméletek mélyebb megértéséhez, valamint a hazai és közép-európai szakpolitikai diskurzusokhoz, különös tekintettel a határon átnyúló együttműködések jövőbeni fejlesztésére. A kutatás célja annak vizsgálata, hogy Győr és térsége problémái milyen mértékben értelmezhetők a policentrikus

metropolisztárségi összefüggésrendszerben, különös tekintettel a településhálózati kapcsolatokra, a gazdasági és mobilitási áramlásokra, valamint a funkcionális integrációra.

A fentiekkel összefüggésben az alábbi kutatási kérdésekre kerestem a választ:

- K1: Milyen kihívásokat jelent a helyi önkormányzatok számára a határmentiség és a metropolizáció Győr térségében? AK1: Milyen kihívásokat érzékelnek a térség önkormányzatai és miképpen képesek e kihívásokat kezelni?
- K2: Mennyiben képes Győr várostárségi központként alakítani a metropolizációs kihívások kezelését, és ezek a folyamatok hogyan érintik a térség többi önkormányzatát?
- K3: Milyen akadályai vannak a várostárségi folyamatokat kezelni képes területi kormányzás (*governance*) létrejöttének?

Kutatási kérdéseim alapján az alábbi alaphipotézist állapítom meg:

- H1: A schengeni integrációt követően erősödő metropolizáció Győr tágabb térségében elsősorban nem egy önállóan formálódó városi póluson keresztül érvényesül, hanem egy külső metropolisztárségi kapcsolatrendszerhez (Bécs és Pozsony) való differenciált bekapcsolódás mentén. E folyamatban az önkormányzatok szerepe jellemzően inkább reaktív, mint proaktív, amit tovább erősít a várostárségi szintű területi kormányzás intézményi kereteinek hiánya. Ennek következtében a metropolizáció hatásai térben egyenlőtlenül jelennek meg: a fő funkcionális tengelyekhez kapcsolódó települések nagyobb mértékben képesek élni a folyamat nyújtotta lehetőségekkel, míg a periférikus helyzetű települések esetében korlátozottabb dinamika figyelhető meg.

Disszertációm a metropolizáció és a határmenti térségi folyamatok önkormányzati értelmezéseinek feltárására épül, ezért interpretatív társadalomtudományi paradigmában és abduktív kutatási logikával vizsgálja a győri (Bécs-Pozsony-Győr) tágabb kontextusú metropolisztárség intézményi és cselekvői dinamikáit. A „milyen” és „miért” jellegű kutatási kérdésekhez igazodva a kutatás elsődlegesen kvalitatív, félig strukturált interjúkra támaszkodik (2020–2024 között több mint harminc interjú helyi és országos döntéshozókkal, önkormányzati szakmai vezetőkkel, szakértőkkel és egyes esetekben civil/lokálpatrióta szereplőkkel), kiegészítve terepi/részvevői megfigyeléssel, valamint dokumentumelemzéssel és releváns statisztikai adatok felhasználásával a módszertani háromszögelés érdekében. A mintavétel szakértői logikát követett, amelyet különösen a szlovák oldalon tapasztalt alacsony válaszadási hajlandóság miatt hólabda-módszer egészített ki, lehetővé téve a térségi együttműködések

formális és informális mechanizmusainak, valamint a területi kormányzás akadályainak kontextusérzékeny értelmezését. A részletes kutatási módszertant a 3. fejezetben mutatom be.

2. Határmentiség és metropolizáció

A határmentiség az Európai Unió számára is kiemelkedően fontos ez a terület, hiszen az államhatárok fokozatos feloldása új lehetőségeket nyitott meg a határ menti térségek számára, miközben a metropolizáció, vagyis a nagyvárosi központok térformáló hatása szintén alapvetően átalakította a régiók fejlődési pályáját és ezen elemek együttes hatása határozza meg Győr és térségének az életét. A szakirodalmi feltárás célja a főbb fogalmak meghatározása valamint, hogy rendszerezetten bemutassam a határmenti régiók és a metropolizáció kölcsönhatását, különös tekintettel a regionális integráció, a gazdasági fejlődés és a társadalmi kapcsolatok alakulására. Különösen fontos megvizsgálni és bemutatni azokat a szempontokat is, amelyek elősegítik vagy éppen gátolják, akadályozzák a határ menti térségek bekapcsolódását a metropolizációs folyamatokba, hiszen ezek nagyban meghatározzák a térségek versenyképességét és hosszú távú fejlődési lehetőségeit.

E fejezet legfőbb célja tehát az alapvető elméleti keretek meghatározása, a kapcsolódó szakirodalmi források áttekintése és az elemzés módszertani alapjainak bemutatása. Az elemzés során nemcsak a hazai szakirodalmi bázisra támaszkodom, hanem nemzetközi összehasonlító vizsgálatokat is felhasználok annak érdekében, hogy a határmenti régiók fejlődésének átfogóbb képét bemutathassam.

2.1. A határ, mint térformáló struktúra

A határmentiség jelentősége az utóbbi évtizedekben különösen felértékelődött a regionális fejlődés és együttműködés vizsgálatában, hiszen a határmenti térségek egyszerre hordozzák a periférikus helyzet hátrányait és a határon átnyúló kapcsolatokból fakadó lehetőségeket (Bufon & Markelj, 2010) napjainkban pedig a határok fő szerepévé az izoláció és az elválasztás helyett az összekötés vált (Nemes-Nagy, 1998). A határmentiség szerepének az átalakulása azért is tekinthető kulcsterületnek kutatásom szempontjából, mert a határ nagyban befolyásolja a társadalmi mobilitást is (Rumford, 2006). A határmentiség fogalma az idők során jelentősen átalakult. Fontos kiemelnünk, hogy a politikai határok, olyan térszerkezeti elemek, amelyek a társadalmi és kiváltképp a politikai változásokra mindig különösen érzékenyen reagáltak és ezáltal Európa számos térségében állandóan dinamikusán változtak különösen a geopolitikai átrendeződések hatására (Mag, 2016; Badescu & Dungaciu, 1996).

Nemes-Nagy József négyféle határértelmezést különböztet meg: a határ, mint elválasztó térelem, gát; a határ, mint szűrőzóna kapukkal; a határ, mint perem és ütközőzóna; a határ, mint összekapcsoló elem és kontaktus zóna (Nemes-Nagy, 1998).

Egy későbbi írásában Nemes-Nagy az alábbiak szerint értelmezi a négyféle határértelmezést. A megkülönböztetés alapja regionális földrajzi, amelyek a határok eltérő funkcióit és szerepeit hangsúlyozzák: adminisztratív, gazdasági, társadalmi-kulturális, valamint mentális határokat (Nemes-Nagy, 2009).

1. **Adminisztratív határ:** A közigazgatási egységek elválasztására szolgál, hivatalosan kijelölt, jogilag meghatározott vonal, ilyenek például az országhatárok
2. **Gazdasági határ:** A gazdasági aktivitás intenzitásának változásait jelöli, például eltérő fejlettségű térségek között húzódó határvonal.
3. **Társadalmi-kulturális határ:** Különböző nyelvek, vallások vagy kulturális hagyományok találkozási zónáját jelöli, ahol társadalmi különbségek figyelhetők meg.
4. **Mentális határ:** Az emberek tudatában élő, szubjektív határ, amely vélt vagy valós térbeli különbségekre utal, például a centrum-periféria viszonylatában.

A klasszikus határértelmezés szerint határokat kizárólag az államok képesek létrehozni (Gibbens, 1985), ezzel szemben manapság ez az elv már kevésbé érvényesül, hiszen a mai határokat már számos szereplő képes átalakítani, lebontani, illetve felépíteni is (Rumford, 2006). Ez azért volt lehetséges például az Európai Unióban Castells (2000) elmélete szerint, mert a nemzetállamok helyébe az úgynevezett áramlások tere lép, amely által létrejön a hálózati államok paradigmája, amilyen az Európai Unió. Az Európai Unió megjelenésével viszont a határok nem tűntek el, csak átalakultak, illetve térben áthelyeződtek a közösség külső határaihoz, amelyeknek a szerepe viszont fölértékelődött, és úgynevezett extra határvidékké váltak (Bauman, 2002). Egyes vélekedések szerint a globalizáció következtében a határok teljesen el fognak tűnni, mindez viszont nem következett be és ezzel szemben például a terrorizmus, a globális migráció, a közegészségügyi válságok hatására egyes országokban egyre nagyobb az igény a minél erősebb határok felé (Andreas & Snyder, 2000).

A schengeni integrációt követően a határelméletek átalakultak és jobban igazodnak napjaink kihívásaihoz, ennek köszönhetően olyan témák kerülnek előtérbe, mint a globalizáció, a migráció, a digitális tér és a geopolitikai konfliktusok. Egyes kutatók szerint napjainkban, kiváltképp az EU-ban az adatáramlás szabályozása és a kiberbiztonsági kérdések határolják el

az államokat és közösségeket egymástól leginkább (Parra Rodriguez, 2020). Ezzel szemben más elméletek az EU-s határok fluiditását hangsúlyozzák (Delanty, 2017), míg megint mások a globális éghajlatváltozás következtében a politikai határok helyett az ökoszisztéma-határokkal foglalkoznak, amelyek nem esnek egybe a politikai határokkal, tehát ezzel a regionális együttműködések alapvető fontosságát hangsúlyozzák (Paasi, 2013).

Napjainkban is beszélhetünk tehát határokról, viszont a klasszikus nyitott/zárt diskurzuson a mai határok már túlmutatnak, főleg annak hatására, hogy a társadalom tagjai jellemzően teljesen eltérően élik meg a határ jelentését az életükben és mindennapjaik során (Yuval & Davis, 2004). Ennek részben egy olyan oka is van, hogy az európai integrációnak köszönhetően politikailag értelmezett tér határai és a nemzetállamok határai közé napjainkban egyre kevésbé lehet már egyenlőségjelet tenni (Brenner, 2004). Azok a gondolkodók, akik a határok eltűnése mellett érveltek, gondolatukat az Európai Unió monotópikus eszmeiségével, valamint legfontosabb alapjogával tehát az áru, a tőke a szolgáltatások és a személyek szabad mozgásával kívánták igazolni. Mindez viszont, különösen a személyek szabad mozgásának a területén rendkívül elméletinek hat, hiszen az Európai Unió jogrendszere szerint még békeidőben is korlátozható ez a jog. Ebből következően tehát nem tekinthető abszolút jognak, hiszen a tagállamok közegészségügyi, közbiztonsági és közrendi okokra hivatkozva korlátozhatják azt, és a mindennapi joggyakorlatnak megfelelően előszeretettel élnek is ezen jogukkal (Gyenyey & Szabó, 2021). A határok megmaradására, átrendeződésére utal viszont az Európai Unió policentrikus működési modellje is.

Számos tudományterület más szempontból vizsgálja és vélekedik a határokról, hiszen a vizsgálatok egyik legfőbb kiindulási alapja az, hogy a határ elválaszt, s ezzel teremt egyidejűleg korlátokat és lehetőségeket is (Sík & Surányi, 2015). Ez a gondolkodás jelenik meg egy másik kedvelt határértelmezésében a híd és ajtó elméletben, amely alapján a híd mindig összeköt, míg az ajtó szelektíven hol kinyílik, máskor viszont bezárul. Az összetettebb ajtó elméletet Jeggle (1994:3) így magyarázza: *„Az ajtó egyszerre bejárat és kijárat. Az ajtó megvéd, két irányba nyílik, és így legalább négyféle módon irányítja a forgalmat. Ha nyitva van, az ember kimehet, de be is jöhet; ha zárva van, az ember nem jöhet be, de ugyanakkor nem is mehet ki. Így tehát az ajtó dolga: megfelelő pillanatban nyitva, illetve zárva lenni. A kifelé való mozgásra irányuló vágy összefügg a befelé való mozgással kapcsolatos félelemmel. Ez az ambivalencia találta ki az ajtót, amely mindkét oldalt – sokkal inkább, mint az ablak – egyesíti magában: a zárral és retesszel történő védelmet, a zsanérokkal és a kinyitással elérhető szabadságot. (...) a határ mint „között”, a szó tényleges értelmében egy félhomályos hely, amely veszélyt és menekülést*

egyaránt jelenthet. A határon védelem és veszély, szűkösség és tágasság, zárás és nyitás ütköznek össze.”

A neoliberális közgazdaságtani értelmezés szerint a határ egyszerűen egy akadállyal tekinthető, amely akadályozza a gazdaság, a tőke, illetve a munkaerő szabad mozgását (Krakover, 1997; Niebuhr & Stiller, 2002). Az Európai Unió csatlakozás és kiváltképp a schengeni integráció ezt teljesen átalakította. Kortárs gazdasági értelemben a határok az Európai Unió belső piacain megszűntek lehetővé téve az áruk, a szolgáltatások, a tőke és a munkaerő szabad áramlását, ami jelentősen fellendítette a régiók közötti gazdasági integrációt (Scott, 2025).

Az Európai Unió 2004-es úgynevezett keleti bővítése több szempontból is új kihívások elé állította a közösséget, hiszen új keletű kihívásként a határmenti térségek és a periférikus régiók közötti kapcsolat Kelet-Európában meghatározó jelenséggé vált (Mag 2016, Hardi, 2002). Ez azért volt ismeretlen jelenség, mert Nyugat-Európában a határmenti térségek sok esetben a regionális együttműködés és gazdasági fejlődés, a konvergencia kiemelt helyszíneivé váltak, addig Kelet-Európában ezek a régiók gyakran maradtak gazdaságilag elmaradottak és strukturálisan gyengék az erős határellenőrzések következtében (Scott, 2025). A sajátos történeti adottságok nagyban hozzájárultak ehhez az eltéréshez. A vasfüggöny felbomlása után a kelet-európai határmenti régiók sokáig elszigeteltek és periférikusnak számítottak, ami gazdasági és társadalmi hátrányokkal járt együtt (jellemzően azért, mert hiányzott a megfelelő infrastrukturális összeköttetés és a gazdasági hálózatokba való integráció lehetősége (Bufon & Markelj, 2010).

Ezzel szemben Nyugat-Európa határmenti régióiban – különösen a Benelux-államok, Franciaország és Németország határterületein – már az 1950-es évektől kezdve kialakultak a határon átnyúló együttműködési formák, amelyek elősegítették a gazdasági integrációt és a regionális fejlődést (Perkmann, 2003). Ennek köszönhetően napjaink nyugat-európai határmenti térségei sok esetben a nemzetgazdasági magtárségekkel szoros kapcsolatban állnak, míg Kelet-Európában a határmentiség gyakran szinonimájává vált a periférikus helyzetnek.

2.2. A metropolizáció fogalma és jelentősége

A várostérség fogalma a XX. század második felétől a regionális tudomány és a városföldrajz, urbanisztika egyik leggyakrabban vizsgált, ennek köszönhetően élénk tudományos diskurzust és számos szakmai vitát kiváltó területévé vált. Miközben a fogalom használata széles körben

elterjedt a tudományos diskurzusokban és a területi szakpolitikában, jelentésmezeje erősen heterogén: a különböző diszciplínák (földrajz, közgazdaságtan, szociológia, politikatudomány, urbanisztika), valamint a kormányzati-közigazgatási gyakorlatok – országonként és intézményenként is eltérő – értelmezései sokszor egymással versengő értelmezéseket hoznak létre (Hall & Pain, 2006; Scott & Storper, 2003). E heterogenitás nem pusztán terminológiai természetű: a városi növekedés értelmezését, a gazdasági integráció térbeli léptékeit és a kormányzás intézményi felépítését egyaránt befolyásolja.

Az elmúlt két évtizedben a fogalom a globális városhálózat-kutatások (Derudder & Taylor, 2018) és a „megaregiók” diskurzusának (Florida et al., 2008) kontextusában is felértékelődött. Fontos kiemelni azt is, hogy az elmúlt évek tudományos diskurzusában egyre inkább felértékelődik az a gondolat, hogy a korábbi évtizedekben meghatározó városcentrikus (city-centric) urbanisztikai gondolkodást felváltja egy olyan gondolkodás, hogy napjainkban a metropolisz nem belülről kifelé, hanem „kívülről befelé” – azaz a peremek irányából épül fel és pont a szuburbán területeken a legintenzívebb az urbanizációs folyamat, így a szuburbán területek nem a város „maradékai”, hanem önálló városi jellegű térképződések, sajátos társadalmi-gazdasági és infrastrukturális logika mentén (Keil, 2018). A szuburbanizáció tehát e logika mentén nem más, mint a városi terjeszkedés és a decentralizáció jelensége, amely az urbanizáció természetes kiterjesztése és az urbanizációs evolúció része (Keil, 2018; Kocsis & Tomay, 2024, Kocsis & Varga, 2025). Így a várostérségek ma már a globális gazdasági csomópontok hálózataként is értelmezhetőek (Sassen, 2001).

2.2.1. Várostérségek főbb megközelítései

A várostérség fogalma a XX. század második felétől a regionális tudomány és a városföldrajzi vizsgálatok egyik legnépszerűbb témájává vált. Ennek ellenére magának a kifejezésnek használata és értelmezési keretrendszere rendkívül heterogén: különböző tudományterületek, a kormányzati, közigazgatási szervek ráadásul országonként sokszor teljesen eltérő értelmezéssel találkozhatunk és területfejlesztési gyakorlatok más-más jelentést tulajdonítanak neki (Hall & Pain, 2006; Scott & Storper, 2003). A várostérség értelmezésének sokfélesége viszont egyáltalán nem csupán terminológiai kérdés, hanem a városi növekedés, a gazdasági integráció és a kormányzás léptékének különböző értelmezéseit is meghatározza egyben. Az elmúlt két évtizedben a várostérség fogalma a globális városhálózat kutatások (Derudder & Taylor, 2018) és a „megaregiók” diskurzusának (Florida et al. 2008) kontextusában is felértékelődött, így ma már a várostérségek nemcsak regionális, hanem globális léptékű elemzési kategóriák.

Az alábbiakban a főbb megközelítéseket tekintem át: morfológiai, funkcionális, gazdasági és kormányzási (*governance*) alapú definíciókat, míg egy külön fejezetben kitérve a poszt-szocialista kontextus sajátosságaira azzal a célból is, hogy rámutassak a megközelítések közötti különbségekre is.

A várostérség klasszikus meghatározása sokáig közigazgatási vagy településmorfológiai alapú volt, így a város közigazgatási határát vagy a folytonos beépített területet vette figyelembe (Berry, 1968). Az angolszász statisztikai hagyományban a település összefüggően beépített (urbanizált) területével és különböző népsűrűségi küszöbököt alkalmazva határozzák meg a várostérséget (Champion, 2001). Ez a megközelítés egyszerű, de nem mindig tükrözi a város valódi társadalmi-gazdasági hatásterét, mivel az agglomerációs folyamatok gyakran túlnyúlnak a morfológiai városhatáron (Fujita et al. 1999). A közigazgatási alapú várostérség-definíciók előnyei egyértelműen azok, hogy relatíve könnyen kezelhetők és általában statisztikailag is jól skálázhatóak, azonban hajlamosak alulbecsülni a valós munkaerő-piaci és gazdasági integrációt, különösen a szuburbanizáció megjelenése idején (Enyedi, 2012). Ezért a XX. század második felétől sokkal inkább a funkcionális megközelítések kerülnek előtérbe.

A funkcionális várostérség (*functional urban region, FUR*) fogalma elsősorban az ingázási áramlások alapján azonosítja egy adott város tágabb gazdasági és társadalmi vonzáskörzetét. Ez a megközelítés alapvetően egy monocentrikus városi teret tételez föl, amelyben a központba ingáznak a külvárosokból - és ennek nagyságát az határozza meg, hogy meddig nyúlik ez az ingázási térség (Hall et al., 1973). Ezzel szemben a Magyarországon is elterjedt és az olyan nemzetközi adatbázisokban, mint az OECD és az Eurostat adatbankjaiban használt „*functional urban area*” (FUA) meghatározások munkaerő-piaci integrációs mutatókra, utazási időkre és foglalkoztatási központokra támaszkodnak (Dijkstra et al., 2013). E megközelítés legfontosabb előnye, hogy dinamikusan képes követni a városi növekedés és a szuburbanizáció folyamatait, és jobban megragadja a tényleges gazdasági térséget. Más kutatások szerint ennek a megközelítésnek az elsődleges előnye, hogy a funkcionális megközelítés az agglomerációs gazdasági munkamegosztás tényleges hatását méri, ezért a várostérség térbeli határai rugalmasan változnak a gazdasági ciklusokkal és a közlekedési infrastruktúra fejlődésével együtt (Parr, 2005).

A FUA-hoz kapcsolódó meghatározó fogalom az ingázási övezet (*commuting zone*), amely a regionális tudományban olyan térbeli egység, amely egy város magját és annak vonzáskörzetét foglalja magába, ahol a napi munkába járásból adódó mobilitási kapcsolatok különösen erősek (Dijkstra et al., 2019). Az ilyen területek meghatározásának célja, hogy a közigazgatási

határokon túlmutató, ténylegesen működő városi gazdasági és társadalmi rendszereket azonosítsuk (Moreno-Monroy et al., 2021). Az ingázási terület lehatárolása, azért fontos eszköze mind a várospolitikának, mind a területi tervezésnek, hiszen ez megmutatja a város valós funkcionális vonzáskörzetét, amire a pusztán adminisztratív közigazgatási határok alkalmatlanok (Fioretti & Pertoldi, 2020). A FUA-kat nem csupán kizárólag a munkavégzés céljából ingázók számából tudjuk megállapítani, hiszen számos kutatás rámutat arra, hogy a gazdasági, társadalmi kapcsolatok az oktatás, egészségügy, kiskereskedelem – szintén fontos, a város felé irányuló vonzótényező lehet (Schiavina et al., 2022).

A funkcionális megközelítés ugyanakkor rendkívül adatigényes és időben változó határokat eredményez. Ez kihívást jelent a hosszabb távú összehasonlító kutatásokban és a tervezési-igazgatási struktúrák kialakításában (ESPON, 2005). Mindazonáltal a szakirodalom széles körben elfogadja, hogy a várostérségek lehatárolásában a funkcionális kritériumok adnak leginkább valós képet a város–vidék kölcsönhatásokról (OECD, 2016).

A várostérség értelmezésének újabb hulláma a gazdasági kapcsolatok és hálózati integráció felől közelíti meg a kérdést. Ennél a megközelítésnél jellemzően a városrégiót „termelési rendszerként” definiálják, amelyben a vállalati klaszterek, a tudásáramlások és a beszállítói hálózatok határozzák meg a térség koherenciáját (Scott & Storper, 2003).

Más kutatók inkább hálózatelméleti keretben vizsgálják a kérdést, és ők jellemzően csomópontokként tekintenek a városokra a globális üzleti szolgáltatások kapcsolati rendszerében, így ezekben a megközelítésekben a várostérség lehatárolása már nem csupán fizikai közelségen alapul, hanem megjelenik a kapcsolati sűrűség fontossága is (Taylor & Derudder, 2015). Ezen megközelítésben a várostérségek összehasonlításához a kapcsolathálóelemzés egyre elterjedtebb eszköz, amely képes a rejtett, transzlokális (földrajzi tereken átívelő) kapcsolatok feltárására is (Derudder & Witlox, 2008). Ez a megközelítés különösen releváns a posztindusztriális gazdaságokban, ahol egy térség versenyképességét a tudásintenzív iparágak, a kutatás és fejlesztés (K+F), a digitális és közlekedési infrastruktúra fejlettsége határozza meg leginkább. A várostérség ebben a nézőpontban már nem is feltétlenül egy fix földrajzi egység, hanem akár egy folyamatosan újraszerveződő hálózatként is értelmezhető, ahol a kapcsolatok erőssége és a specializációs profil a meghatározó (Brenner, 2004).

A várostérségre nem csupán statisztikai vagy gazdasági kategóriaként, vagy éppen hálózatként tekinthetünk, hanem egy új szakpolitikai, kormányzás elméleti irány inspirálójaként, tárgyaként is. Ez az úgynevezett várostérségi kormányzás (*metropolitan governance*), amelyre

disszertációm későbbi fejezetében részletesen is kitérek. A legtöbb ezzel a témával foglalkozó szakirodalom azt boncolgatja, hogyan lehet a közlekedés, a lakhatás, a környezetvédelem és a gazdaságfejlesztés ügyét koordináltan, kezelni egy többközpontú várostérségben (Heinelt & Kübler, 2005). Ezen gondolat továbbviteleként más kutatók a „léptékváltó állam” koncepcióját vezették be, amely szerint a neoliberais globalizáció hatására a gazdaságfejlesztési szakpolitikák és a stratégiai tervezés is, egyre inkább metropolitán régiókhöz igazodnak (Brenner, 2004).

A közlekedéstudományi várostérség vizsgálatok egyik legfontosabb elmélete a Marchetti-konstans, amely szerint az emberek történelmi koroktól és társadalmi, kulturális berendezkedéstől függetlenül általában nagyjából napi hatvan percet (oda-vissza utazás) töltenek közlekedéssel (Marchetti, 1994, Smal et al., 2024; Chen & Wang, 2024). A koncepció azt állítja, hogy a mindennapi mobilitásra fordított teljes időkeret marad meglepően állandó, annak ellenére is, hogy a mobilitási technológiák töretlen fejlődése ellenére a mindennapi közlekedési idő nem csökkent. A gyorsabb közlekedési eszközök és a folyamatos infrastruktúra fejlesztések – autópályák, nagysebességű vasút, korszerű elővárosi vasúti hálózatok, intermodális közlekedési csomópontok, nem időmegtakarítást eredményeztek a társadalom közlekedésben, hanem az ingázási térség növekedését, vagyis az emberek nagyobb távolságokat kezdtek el bejárni a rendelkezésre álló körülbelül hatvan perces időkereten belül (Duranton & Turner, 2018; Buehler & Pucher, 2021).

A Marchetti-konstans kortárs újraértékelése szorosan összefügg az urbanisztikai folyamatokkal. A 21. századi városok térbeli szerkezetének tágulása, a széttagolt policentrikus formák erősödése mind arra utalnak, hogy az emberek a lakóhely és amunkahely közötti nagyobb térbeli távolságát vállalják, viszont a napi mobilitási időkeret növekedését nem vállalják már, ennek következtében a közlekedés gyorsítása a tervezők legfőbb feladata. (Alipour & Dia, 2023). A konstans regionális és tértudományi szempontból azért különlegesen jelentős, mert a várostérségek tágulásának egyik fő magyarázó tényezője lehet, hiszen azt bizonyítja, hogy az ingázók inkább nagyobb távolságot, semmint nagyobb időráfordítást tolerálnak mindennapi mobilitásuk során.

A modern empirikus kutatások megerősítik a jelenség konstans fennállását, hiszen a nagyvárosokban – különösen Észak-Amerikában és Európában – az átlagos napi ingázási idő még mindig 50-70 perc közé esik, tehát jól illeszkedik a Marchetti által meghatározott tartományhoz (Ahmed & Stopher, 2014; Lugano & Cornet, 2018). A kritikai megközelítések ugyanakkor azt hangsúlyozzák, hogy a konstans nem tekinthető determinisztikusnak. A

dinamikusan növekvő urbanizáció, a klímaváltozás, az aktív közlekedési módok reneszánsza és az otthoni munkavégzés terjedése mind olyan tényezők, amelyek hosszabb távon hatással lehetnek a mobilitási szokásokra (Papa, 2021).

A hazai szakirodalomban az agglomeráció és a várostérség fogalma részben átfedésben jelenik meg, és számos esetben egymás helyettesítőjeként kerül alkalmazásra. Ugyanakkor elméleti és módszertani szempontból a két fogalom nem tekinthető azonosnak. Enyedi klasszikus értelmezése szerint az agglomeráció az urbanizációs ciklus fejlett szakaszának térbeli megnyilvánulása, amelyben a város gazdasági és társadalmi hatása túlnyúlik közigazgatási határain, és regionális szervezőerővé válik (Enyedi, 1988). Más megközelítések szerint az agglomeráció olyan várostérség, amelyben a centrum és a környező települések közötti kapcsolatok intenzitása és sokrétűsége alapján önálló fejlődési egységként értelmezhető. Ilyen kapcsolatok közé tartozik az ingázás, a lakó- és munkahelyi funkciók térbeli szétválása, valamint a szolgáltatások koncentrációja és decentralizációja egyaránt (Beluszky, 2003; Beluszky & Győri, 2005). Más kutatások az agglomerációkat, mint rendkívül dinamikusan változó térszerkezeti egységként értelmezik, ahol a folyamatokat a szuburbanizáció és részben a reurbanizáció folyamata alakította (Dövényi & Kovács, 2017). Más megközelítések is az agglomerációk dinamikusságát hangsúlyozzák, így például arra mutatnak rá, hogy az agglomerációk értelmezésében kulcsszerepet játszik az ingázási kapcsolatok intenzitása és iránya, amely a munkaerőpiaci integráció egyik legfontosabb indikátora, e megközelítés az agglomerációt elsősorban működési egységként értelmezi, nem pedig statikus településhalmazként (Laki, 2018). Részben az agglomerációk dinamikusságából indul ki Porhajas (2024) is, aki arra hívja fel a figyelmet, hogy a vidéki nagyvárosok környezetében kialakuló agglomerálódó térségek eltérő fejlődési pályát követnek, mint a fővárosi agglomeráció, ami indokolja a differenciált fogalmi és módszertani megközelítést.

Ezzel szemben a Központi Statisztikai Hivatal a gyakorlatban az agglomerációkat statikus módon, időben ritkán felülvizsgált lehatárolással kezeli, amelyeket döntően a közigazgatási határok és több évtizedes, jól bevált településlehatárolások határoznak meg. A KSH meghatározása szerint az agglomeráció olyan településcsoport, amelyben a központi város és környezete között szoros funkcionális kapcsolat áll fenn, amit a népességdinamika, a lakásépítési folyamatok és az ingázási kapcsolatok együttesen jeleznek. Az agglomeráció nem kizárólag morfológiai egység, hanem komplex társadalmi-gazdasági térszerkezet. Ennek megfelelően Magyarország nagyvárosai környékén kialakult településegységek között

különbséget tesz agglomeráció, agglomerálódó térség és nagyvárosi településeggyüttes között, lehetővé téve a várostérségek fejlődési szint szerinti elkülönítését (KSH, 2014).

A disszertációban az agglomeráció fogalmát a KSH által lehatárolt statisztikai értelemben használom, míg a funkcionális kapcsolatrendszerek elemzési kereteként pedig a várostérség, illetve a metropolisztérség fogalmakat használom.

2.2.2. Határon átnyúló várostérségek

A határon átnyúló várostérségek viszonylagos ismeretlenségének az egyik teljesen természetes oka az, hogy egy relatíve új fogalomról beszélünk, hiszen habár más néven, de először Patrick Abercrombie's 1944-es „*The Greater London Plan*” nevű elképzelésében találkoztunk a várostérség kifejezéssel. Ehhez az is hozzájárul, hogy a nyugat-európai tudományos gondolkodásban aránylag kevés ilyen metropolisz térségről esik szó, hiszen a legtöbb valódi jól működő határon átnyúló várostérség metropolisz térségként nem értelmezhető például Maastricht-Aachen, a Saar és Mosel folyók völgye (Niebuhr & Stiller, 2002; Caesar et al., 2023, Spierings & van der Velde, 2013; Gielis, 2009; Jagodic, 2010; Balogh, 2013; Strüver, 2005; Gerber, et al., 2017). A leggyakrabban hivatkozott határon átnyúló metropolisz térség, amivel számos kutató egyetért, az a kelet-közép-európai léptékben is viszonylagos periférikus helyzetben elhelyezkedő és máig egy jelentős nehézipari, bányászati és acélgyártási súllyal rendelkező Szilézia más néven a Katowice-Ostrava metropolisz térség (Rückert, 2023; Marada et al., 2013; Szajnowska-Wysocka & Zuzanska-Żyśko, 2013; Smętkowski et al., 2020; Smętkowski et al., 2011; Egri, 2014).

Kelet-Közép-Európában a Bihar (*Bihor*)–Hajdú-Bihar eurorégió kapcsán több kutatás is azt vizsgálta, hogy értelmezhető-e a térség policentrikus metropolisztérségként. A régió morfológiai adottságai ezt első ránézésre valószínűsítették, ugyanakkor a nagyváradi kutatók arra a következtetésre jutottak, hogy az eurorégió esetében egyelőre nem áll rendelkezésre elegendő bizonyíték arra, hogy a térség a közeljövőben egyértelműen a policentrikus fejlődési pálya felé mozdulna el funkcionális értelemben is. Mindemellett a morfológiai policentrikusság több jegye azonosítható, mivel a régió két, nagyjából hasonló súlyú központtal rendelkezik, Nagyváráddal és Debrecennel (Chiriac et al., 2021).

2.2.3. A várostérségek sajátos közép-európai jelentésrétegei

Közép- és Kelet-Európában a várostérség fogalma sajátos jelentésrétegekkel bővült a rendszerváltást követően. A várostérségi átalakulásokat a piacgazdaságra való áttérés, a

nemzetközi tőkeáramlások és a szuburbanizáció új dinamikái felől értelmezik. Ennek a legfőbb oka az, hogy a várostérségek intézményi keretei gyakran hiányosak, a közlekedési és területhasználati koordináció pedig széttöredezett, ami a funkcionális integráció és a kormányzás közötti feszültséget élezheti és a valódi jól működő várostérségek létrejöttét nehezíthetik és akadályozhatják (Enyedi, 1996; Enyedi, 2012; Beluszky, 2003; Szirmai, 2009). Térségünkben a rendszerváltást követő gyors privatizáció és a lakáspiac átalakulása különösen erőteljesen gyorsította a térszerkezeti átrendeződést, így megjelent a „várostérségi fragmentáció” és a funkcionális dezurbanizáció jelenségei is (Sailer & Fliege, 1999; Kovács, 2016; Hirt, 2012).

Magyarországon és az államszocialista országokban a rendszer működési modellje volt az alapvető gátja annak, hogy előbb végbemenjenek a Nyugat-Európához hasonló térszerkezeti átalakulások. A tervutasításos gazdálkodás keretei, az ötéves tervek logikája, valamint a központosított, sok esetben szigorúan szabályozott városfejlesztési politika érdemben fékezte a városi szétterülés (*urban sprawl*) korai megjelenését. Ezt erősítette a nagyvárosokban domináns állami és tanácsi tulajdon, illetve a tartós forráshiány is. A II. világháborút követő lakáshiány, valamint a Ratkó Anna nevével fémjelzett népesedéspolitika következtében az állam elsősorban a nagy beépítési sűrűségű, előregyártott technológiával gyorsan megvalósítható paneles lakótelepek építését ösztönözte, és különösen az 1970-es évekig nem támogatta az alacsony beépítési intenzitású, lazább szerkezetű városrészek kialakulását (Enyedi, 1996; Mihályi, 2019). Az államszocialista városok viszonylag kompaktnak tudtak maradni tekintettel az olyan óriási lakótelep-fejlesztésekre, mint például Marzahn-Hellersdorf Berlinben, ahol napjainkban is több mint 350.000 ember él, vagy éppen Pozsonyligetfalu (Petržalka) Pozsonyban, ahol napjainkban körülbelül 120 ezren élnek (Urban, 2018; Enyedi, 1996). A hajdani NDK-ban vagy éppen Csehszlovákiában még kompaktabbak, mint Magyarországon vagy éppen Lengyelországban, hiszen ezekben az országokban még inkább preferáltak voltak a nagy lakótelep építések. Emellett az államszocialista országok klasszikusan jóval alacsonyabb motorizáció-szintje is hozzájárult ahhoz, hogy a városi szétterülés csak késve tudta kezdetét venni a régióban (Kovács et al., 2022; Szelényi, 1996; Sýkora, 2009).

Fontos ugyanakkor kiemelnünk, hogy számos kutató vélekedési szerint igazolható, hogy Magyarországon már az 1990-es rendszerváltást megelőzően a rendszer enyhülésével párhuzamosan, már az 1970-es és 1980-as években elindult az egyértelmű szuburbanizáció, csak éppen közigazgatási határon belüli szuburbanizációról beszélhetünk elsősorban. Továbbá az államszocialista rendszer egyértelműen a közepes és kisvárosok növekedését preferálta.

Ennek érdekében számos adminisztratív eszközt is bevetett, hogy a statisztikai adatokban kimutatható városi népességnövekedés következzen be, így számos korábban önálló települést csatolt a közeli városhoz például Győr esetében Bács, Ménfőcsanak is ilyen települések voltak.

2.3. A metropolizáció és a metropolisz térségek

A jelenlegi szétterülés folyamatok jelentős hatással vannak a metropolisz térségek fejlődésére. A metropolizáció következtében lényegében városaink térbeli átméreteződését figyelhetjük meg, hiszen a mai metropoliszok lényegében egyáltalán nem korlátozódnak a magváros közigazgatási hatáira.

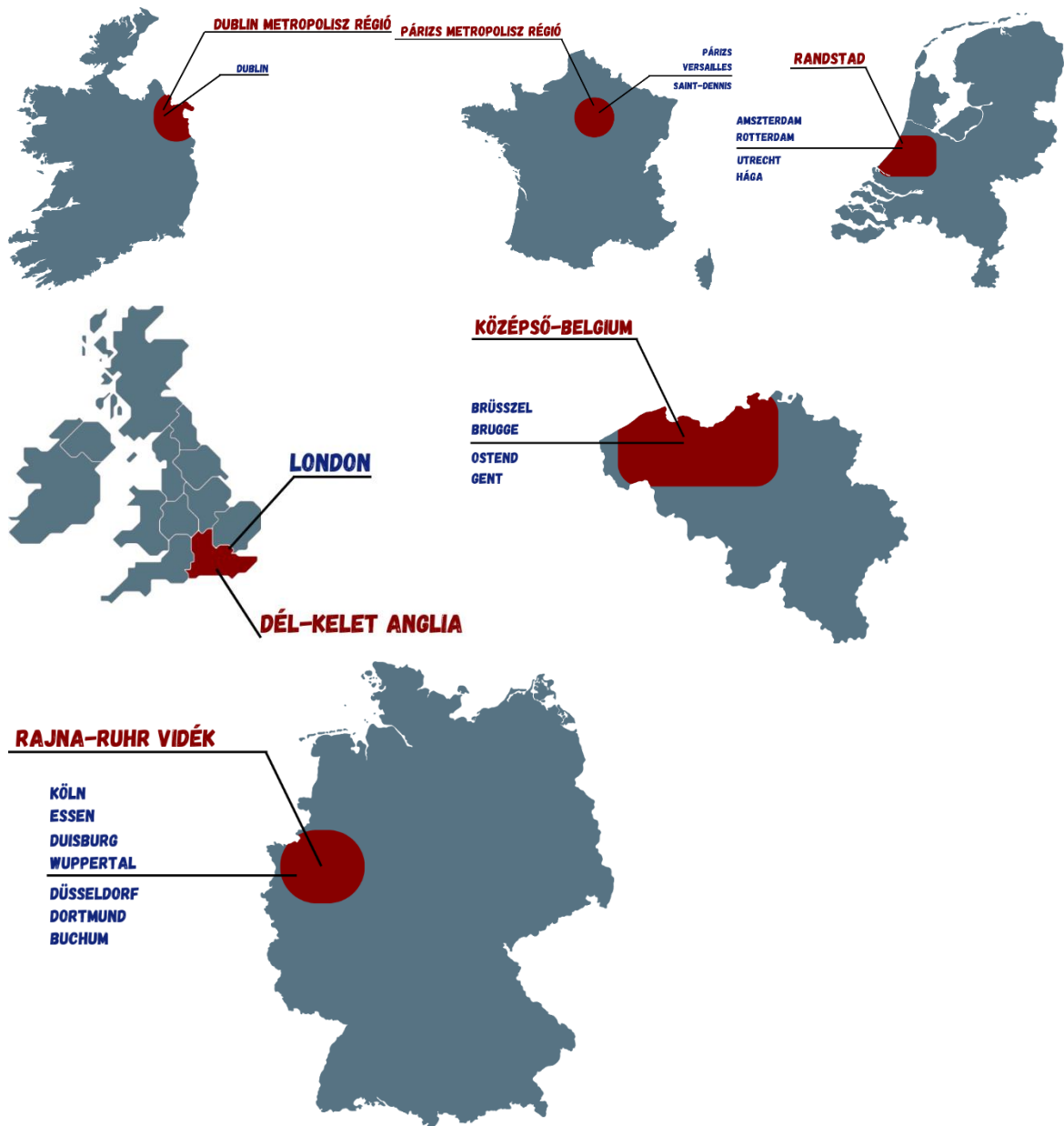
E jelenség következtében a városok peremterületei gyors ütemben növekednek, ami számos társadalmi, gazdasági és környezeti kihívást eredményez. A metropolisz térségek vizsgálata Közép-Európában is kiemelkedően fontos, mivel ezek a régiók jelentős szerepet játszanak a gazdasági növekedésben és a globális gazdaságba való integrációban, továbbá a közép-európai térség városhálózata eltér a kontinens nyugati felének struktúrájától, ritkább városszövettel és néhány növekedési csomópont kiemelkedésével, így ebben a térségben a metropolizáció kiemelkedően fontos, hiszen hozzájárulhat a policentrikus városhálózat kialakításához, amely elősegítheti a kiegyensúlyozottabb területi fejlődést (Döbrönte, 2018)

A metropolisz térségek fogalmát először a European Conference of Ministers responsible for Spatial/Regional Planning, tehát a (CEMAT) által 2007-ben kiadványban megfogalmazott fogalmi magyarázattal kívánom bemutatni. A CEMAT úgy vélekedik a metropolisz térségekről, amelyek olyan speciális településrendszerek, amelyek egy nagyvárosból (külvárosaival együtt) és a kapcsolódó vonzaskörzetéből állnak, amelyek számos különböző méretű városi központot foglalhatnak magában (CEMAT, 2007). Ezen a ponton egyértelmű fogalmi hasonlóságot tudunk felmutatni a policentrikus várostérségekkel lásd (Sen, 2003; Faragó, 2008; Somlyodiné, 2023). Ebből a fogalmi magyarázatból az is kitűnik, hogy a városközi jellemzően (még) beépítetlen területek is részei a metropolisz térségeknek. A metropolisz régió általában egy olyan több térségből álló régió, amelyet egy fontos metropolisz térség ural (CEMAT, 2007). Magát a metropolisz térségeket pedig a metropolizáció, mint komplex társadalmi-gazdasági és térszerkezeti folyamat hozza létre, amelynek során egy város és annak vonzaskörzete fokozatosan egy funkcionálisan integrált, többközpontú, nagy léptékű urbanizált térséggé válik (Lefèvre 1998; Enyedi 2012, Cardoso & Meijers, 2021; Derudder, et al., 2022). Ez a folyamat magában foglalja a demográfiai növekedést, a gazdasági

koncentrációt, a kormányzás új szintjeinek kialakulását, valamint a társadalmi-kulturális integrációt.

A tudományos diskurzusban a klasszikus értelmezés szerint metropolisz térségnek azt a régiót nevezzük, ahol egy vagy több metropolisz található és viszonylag közel helyezkednek el egymáshoz (földrajzi értelemben) és funkcionális összeköttetésben is állnak, továbbá legalább tízmillió lakossal rendelkeznek. Ezen elgondolást a lakosságszámra vonatkozó megkötések miatt sok kritika éri a tudományos diskurzusban (Lang & Dhavale 2005).

Például Peter Hall könyvében nyolc európai policentrikus metropolisz régiót vizsgál részletesen: Dél-Kelet-Anglia (London metropolisz térsége), Randstad, Középső-Belgium, (Brüsszel-Brugge), Párizs metropolisz régió, Dublin metropolisz régió, Rajna-Ruhr vidék, Rajna-Majna metropolisz régió, Észak-Svájc metropolitan régió (Zürich-Bázel). Ezek közül a vizsgált régiók közül pedig a lakosságszám négy esetben nem haladja meg a tízmillió főt (Randstad, Nagy-Dublin (itt a lakosságszám mindösszesen közel kétmillió fő), Rajna-Majna, Észak-Svájc) valamint London, Dublin és Párizs esetén kizárólag a magváros tekinthető valódi metropolisznak (Hall & Pain, 2006).



1. ábra Peter Hall féle európai policentrikus régiók. Forrás: Hall & Pain (2006) alapján saját szerkesztés.

A metropolisz régiók létrejötte hasonlóan a policentrikus várostérségek jelenségéhez a posztfordista átmenet és a globalizált városhálózatok létrejöttével magyarázható, azzal hozható összefüggésbe (lásd Scott, 2001; Harvey, 2001, 2003; Castells, 2000, 2001; Sassen, 2001). Fontos kiemelnem azonban, hogy a metropolisz térségekkel kapcsolatban a jelenlegi tudományos diskurzusban nincs egyetlen domináns gondolat, hanem sokkal inkább számos elmélet „versenyéről” beszélhetünk (Neuman & Hull 2009).

Más klasszikus elgondolások szerint a metropolisz régió a magváros és a körülötte elhelyezkedő más városok közötti specializált és koncentrált „tranzakciómaximalizáló” rendszer. (Meier,

1968). Egyes elképzelések szerint a metropolisz térségeket a települések közötti kapcsolatot meghatározó infrastruktúrák által lehet a legjobban jellemezni. Ez a megközelítés abból indul ki, hogy a metropolisz térség városai közötti kapcsolatok az infrastruktúrákon keresztül képesek áramlani, egymással kölcsönhatást kifejteni és amelyek újra és újra képesek a városi teret átformálni és erős kölcsönhatást létrehozni a tér és a társadalom között. Ennek megfelelően a metropolisz régiók irányítása során is a felfogás szerinti kulcságazatnak számítató stratégiai infrastruktúrára összpontosítanak (Neuman & Hull 2009). Az Egyesült Államok Statisztikai Hivatalának definíciója szerint pedig a metropolisz területet egy központi város alkotja, amelyhez gazdaságilag és társadalmilag szorosan kapcsolódó szomszédos települések tartoznak. Az USA-ban két fő metropolisz fajtát különböztetünk meg, az egyik ilyen a *Metropolitan Statistical Area*, amely olyan terület, ahol a központi város lakossága legalább 50,000 fő, és a teljes terület legalább 100,000 lakost számlál. A nagyobb metropoliten térségek pedig a *Consolidated Metropolitan Statistical Areas (CMSAs)*, amelyek olyan metropolisz térségek, amelyek összlakossága meghaladja az 1 millió főt (U.S. Census Bureau. 1994).

Friedmann 1984 elképzelésével szemben Sassen globális város-megközelítése sokkal inkább centralizált területekről beszél, ahol a világvárosok központjai a globális városi hálózat epicentrumai, és egyre inkább elszakadnak háttérországuktól (Sassen, 2001). Inkább Sassen megközelítéséhez áll közel Gerhard 2018 nyomán Brenner kissé egyszerűsített értelmezése is ez, aki úgy vélte a metropolisznak egy magja van mint például Berlin, ezzel szemben a metropolisz-térség (népességben, és gazdasági potenciálban) hasonló nagyságrendet volt képes elérni több mag köré szerveződve például a Ruhr-vidék (Gerhard, 2018, Brenner, 2022). Álláspontom szerint Friedmann elképzelése elsősorban a globális világvárosok esetében alkalmazható (értelmezésem szerint Budapest ugyanakkor nem sorolható ebbe a kategóriába). A mai globális metropoliszok működése ugyanis továbbra is jelentős mértékben támaszkodik a háttérországokra: Barcelona esetében ez többek között a munkaerőpiaci bázison túl gazdasági és kereskedelmi kapcsolatokban is tetten érhető (Trullén, 2003; Muníz-Lopez, 2010; Khasieva, 2021; Estupinan, 2013), hasonlóan Milánóhoz (De Vidovich & Scolari, 2022; Paris & Balducci, 2019; Garavigla, 2014; Balducci et al., 2017). Emellett számos kifejezetten erős, policentrikus szerkezetű metropolisztérség is azonosítható, ami tovább árnyalja a globális város-háttérország viszonyokról alkotott képet.

Egyre gyakoribb, hogy hagyományos magvárosi funkciók és egyes üzleti ágazatok is megjelennek a metropolisz térség más városaiban is, amelyek egyértelműen a policentrikusság eredményei. Mindennek az alapja pedig, egyértelműen az, hogy bizonyos háttérzági területek

a nagyvárosi maghoz hasonló megközelíthetőségi és közlekedési lehetőségekkel rendelkeznek (Münter, 2011; Läßle & Soyka, 2007; Blotevogel & Danielzyk, 2009).

A várostérségeket a hazai és a nemzetközi szakirodalom négy kategóriába sorolja és MEGA, azaz *Metropolitan European Growth Area* megnevezéssel jelöli. MEGA 1 csoportba a globális városok, ide a globális világpiacban meghatározó szerepet betöltő városok tartoznak, Közép Európából például Berlin, Bécs, München, Milánó. MEGA 2 csoportban az úgynevezett. Európa motorjai csoport, ide tartozik például Prága. MEGA 3 csoportba az erős és többfunkciós metropoliszok tartoznak például Budapest, Varsó, Pozsony, míg a MEGA 4 csoportba a potenciális-gyenge nagyvárosok tartoznak például Gdańsk, Wrocław, Ljubljana, Zágráb. (Rechnitzer, 2019; Ricz & Salamin, 2010; Rechnitzer, 2007; Egri, 2014; Faragó, 2014). Kutatásom fókuszterülete Győr a Ricz-Salamin szerzőpáros besorolása alapján a nemzetközi/nemzeti jelentőségű funkcionális várostérségekhez sorolható be, amit ők MEGA 6-nak neveznek, de ezt Rechnitzer (2019) nem említi külön kategóriaként.

Számos nagyvárost azonosíthatunk tehát, de fontos tisztáznunk, hogy pontosan mit is értünk nagyváros alatt, hiszen ezen a területen a hazai és a nemzetközi besorolás eltér. Míg a nemzetközi besorolás alapján nagyváros kategóriában a 300 ezer fő fölötti lakosságszámú településeket értjük, addig a hazai besorolás szerint, tekintettel arra, hogy Magyarországon kétszázezer lakos fölötti település sincs már a hivatalos adatok alapján, hiszen Debrecen lakosságszáma is 200.000 fő alá csökkent a 2022. évi népszámlálás alapján, így már a 100.000 fő fölötti lakosságszámmal rendelkező településeket is nagyvárosnak tekintjük (Szabó, 2018; Lux, 2012; Ambrus et al., 2008). Jelen kutatásomban én az amerikai és hazai szakirodalom és statisztikai besorolás szerint, tehát 100 ezer fő fölötti városokat értelmezem nagyvárosként.

Az olyan nagyvárosok, mint Győr, Nyugat-Európában, ha földrajzi (az országhatárokhoz közel helyezkednek el), geopolitikai adottságai is olyanok, rendszeresen rendelkeznek országhatáron átnyúló befolyással (például interregionális hálózatok csomópontjai, nemzetközi intézmények, ezáltal pedig befolyásuk és kapcsolati hálójuk két vagy több országra kiterjedhetnek. Illetve rendelkezhetnek valamilyen speciális gazdasági szereppel (például nagyvállalatok telephelyei, egyetemi vagy K+F központ, logisztikai elosztóközpont) is, amely által kapcsolataik régióikon és országhatárokon átívelnek és több nagyvárost is összeköthetnek valamilyen informális vagy formális hálózatba rendeződve (Rechnitzer, 2019; Decoville et al., 2013; Sohn, 2014).

Mint látható a metropolisz térségekkel foglalkozó kutatások rendkívül sokszínűek, de abban minden szerző egyetért, hogy a legjelentősebb metropolisz térségek és azok magvárosai,

például (Randstadt-Amszterdam, Rajna-Ruhr- Düsseldorf, Rajna-Majna-vidék- Frankfurt am Main, Hamburg, Bécs és a többi) fokozatosan képesek bővíteni nemzetközi szerepeiket, és az agglomerációs térségükkel együtt jelentős gazdasági szerkezet váltáson mentek keresztül és a világ gazdaság meghatározó szereplőivé váltak (Rechnitzer, 2004; Münter, 2011). Agglomerációs térség alatt a hazai és nemzetközi tudományos kontextus eltérő, hiszen a hazai gyakorlatilag a belső szuburbán gyűrűt érti alatta, míg a nemzetközi gyakorlatilag a FUA-t, a magvárossal együtt (Egedy & Kovács & Kondor, 2017; Kocsis & Tomay, 2024).

A fenti elméleti és empirikus áttekintés alapján indokoltá válik annak egyértelmű tisztázása, hogy jelen kutatás keretében mit értek metropolizáció alatt. Bár a fogalom a nemzetközi szakirodalomban széles körben használt, egységes, kanonizált definíciója nem létezik.

Jelen disszertációban metropolizáció alatt olyan hosszú távú, komplex térbeli, gazdasági és társadalmi folyamatot értek, amelynek során egy nagyváros és annak tágabb vonzáskörzete:

- funkcionálisan integrált egységgé szerveződik,
- túllépi a közigazgatási és sok esetben az államhatárokat,
- többközpontú (policentrikus) térszerkezetet hoz létre,
- és a globális, illetve transznacionális hálózatokhoz való kapcsolódás révén új fejlődési pályára áll.

Ez az értelmezés szoros kapcsolatban áll Lefèvre (1998) megközelítésével, aki a metropolizációt elsősorban intézményi, funkcionális és kormányzási integrációként ragadja meg, valamint Enyedi (2012) értelmezésével, aki a folyamatot a posztindusztriális városfejlődés egyik kulcselemeként írja le. Cardoso és Meijers (2021) hangsúlyozzák továbbá, hogy a metropolizáció nem pusztán morfológiai terjeszkedés, hanem a városi funkciók újrendeződésének és hálózatosodásának eredménye. A metropolizáció tehát ebben az értelemben nem azonos sem az urbanizációval, sem a szuburbanizációval: míg azok elsősorban népességi és településszerkezeti folyamatokra fókuszálnak, addig a metropolizáció a funkcionális kapcsolatok sűrűsödését, a térbeli munkamegosztás elmélyülését és az irányítási szintek újraszerveződését helyezi előtérbe (Derudder et al., 2022).

2.3.1. A bécsi metropolisztérség

A bécsi várostérség fejlődése szorosan összefonódik Bécs történeti és térségi szerepével. A XIX. század végére Bécs Közép-Európa egyik legjelentősebb nagyvárosává vált, amelynek

vonzáskörzete már ekkor messze túlnyúlt a város közigazgatási határain. A Habsburg Monarchia központjaként betöltött szerep hosszú távon is megalapozta a város térszervező funkcióit és regionális beágyazottságát (Musil, 2005). A 20. század első felében a birodalom felbomlása és az új államhatárok kijelölése jelentős törést okozott a várostérség fejlődésében, ugyanakkor Bécs megőrizte központi funkcióit. A második világháborút követően, különösen az 1960-as évektől kezdve, a várostérség fejlődését az urbanizáció és a szuburbanizáció folyamatai határozták meg. A lakosság és a gazdasági tevékenységek egy része fokozatosan a városhatáron kívüli térségekbe helyeződött át, elsősorban Alsó-Ausztria keleti területeire (Fassmann & Hatz, 2007).

Ezzel párhuzamosan kialakult a bécsi várostérség funkcionális munkamegosztása. Bécs megőrizte domináns szerepét a magasabb rendű városi funkciók – közigazgatás, felsőoktatás, kutatás-fejlesztés és üzleti szolgáltatások – területén, míg a környező települések egyre inkább lakó-, ipari és logisztikai funkciókat vettek át. A térség integrációját jól jelzi a munkaerőpiaci kapcsolatok erősödése és a napi ingázás növekedése, amely alapján a várostérség egy egységes funkcionális térként értelmezhető.

A 1990-es évektől kezdődően a várostérség fejlődése új szakaszba lépett. A gazdasági szerkezetváltás és a szolgáltató szektor térnyerése mellett megjelentek a várostérségen belüli alcentrumok, amelyek önálló foglalkoztatási és gazdasági funkciókkal rendelkeznek. Ez a folyamat a korábbi, egyközpontú várostérségi modell fokozatos fellazulásához vezetett (Fassmann & Hatz, 2007).

A szakirodalom ezt a szerkezeti átalakulást a policentrikus városfejlődés fogalmával ragadja meg. A bécsi térség fejlődési pályája jól illeszkedik ehhez az elméleti kerethez. Bár Bécs továbbra is a metropolisztérség legfontosabb központja, a funkcionális differenciálódás és az alcentrumok megerősödése arra utal, hogy a térség működése már nem írható le kizárólag várostérségi kategóriákkal. A gazdasági, munkaerőpiaci és közlekedési kapcsolatok hálózatszerű működése indokoltá teszi, hogy napjainkban a bécsi térséget egyre inkább policentrikus metropolisztérségként értelmezzük (Brenner, 2004).

Bécs kiemelkedő szerepét és a térség policentrikussá válását számos kutató és kutatás már feltárta részletesen (Giffinger & Stallbohm 2009; Kramar & Kadi, 2013; Tesák, 2019; Egri, 2014; Patti, 2017; Leibenath et al., 2008; Filip & Rózsa, 2012; Pfaffenbichler, 2012; Husar & Ondrejčka, 2016; Peer, 2013), szemben a tágabban értelmezett bécsi metropolisz térségről. A legtöbb tágabban értelmezett vizsgálat középpontjában elsősorban Bécs és Pozsony kiegészítő,

kvázi társvárosi szerepe van, (Pfaffenbichler, 2012; Patti, 2017; Filip & Rózsa, 2012) és alapvetően ezeknek a kutatásoknak a sajátja az, hogy a metropolisz régió területének lényegében magyarországi területek nem részei (maximum a határon-átnyúló lakóhelyi mobilitás jelensége által a pozsonyi agglomeráció egyértelmű részének tekinthető Rajka). Néhány kutatás viszont kitágítja ezt a teret, például Egri (2014) Bécs-Pozsony-Mosonmagyaróvár Metropolisz Régióként hivatkozik a térségre. Más kutatások pedig még inkább tovább tágítva a térséget már Bécs-Pozsony-Győr metropolisz térségről írnak (Bugovics, 2014). Ennél is tágabban kifejezetten kevés kutató értelmezi ezt a teret, tehát alapvetően ritka értelmezés a Bécs-Pozsony-Győr-Budapest metropolisz térségként történő hivatkozás. Baranyi Béla (2010, 2011, 2014, 2019) konzekvensen vizsgálataiban rendszeresen Bécs-Pozsony-Győr-Budapest metropolisz térségről beszél. Ezen felül néhány más kutató is valamilyen szinten egyben kezeli ezt a régiót például fejlődési tengelyként, várostengelyként, kvázi metropolisz régióként említi vizsgálatában a térséget (Rechnitzer, 2014). A Csizmadia és Tóth szerzőpáros (2014) a három fővárosi régió összeérő vonzaskörzetéről ír, amelyek közé beékelődik Győr-Moson-Sopron vármegye székhelye, kutatásom egyik fő célterülete Győr városa, mint a közép-európai gépjárműipar központja, amely egy fontos érintkező, közvetítő zóna a fővárosok között. Más tudományterületek képviselői például történészek viszont gyakran hivatkoznak Budapestre és Bécsre hasonló felfogás mentén (lásd Meller (2001) és Kolbe (2007) munkáit). Fontos viszont kiemelni és a szakpolitikai gondolkodást meghatározó elemként érdemes figyelembe venni azt, hogy Magyarország Kormányának hivatalos weboldalán az Európai Területi Társulások bemutató oldalán, az Arrabona EGTC-re úgy hivatkoznak, hogy a csoportosulás Közép-Európa legdinamikusabban fejlődő részén helyezkedik el és a Budapest-Bécs-Pozsony metropolisz térségnek a része.

Győr térségének vizsgálata során a *metropolizáció* fogalmának alkalmazása értelmezésben nem csupán indokolt, hanem elkerülhetetlen. Nem beszélhetünk agglomerációról a hálózatosodás miatt, mert ebben az értelemben nem lehet értelmezni a klasszikus agglomerációt, és vonzaskörzetet, hiszen ez egy monocentrikus kép, a hálózatok a metropolisztérség pedig egy policentrikus térszerkezetből indul ki.

A döntő érvek azonban nem módszertani, hanem térszerkezeti és a társadalmi és gazdasági folyamatok értelmezéséből fakadnak. Mindaz, ami Győr térségében zajlik, egyre kevésbé értelmezhető kizárólag önmagában, mindent Bécs vagy Pozsony kontextusában kell értelmeznünk. Győr fejlődési pályája egy többpólusú, határokon átnyúló metropolisztérség részeként ragadható meg, amelyet a Bécs–Pozsony–Győr tengely határoz meg.

Ebben a metropolisztérségben Bécs és részben Pozsony is kétségtelenül vezető szerepet tölt be mind demográfiai, mind gazdasági, mind intézményi és geopolitikai értelemben is. Ugyanakkor Győr nem periférikus alárendelt elemként értelmezendő, hanem a metropolisztérség egyik funkcionálisan jól specializált nagyvárosként, amely saját gazdasági, logisztikai, ipari és egyre erőteljesebb „tudásipari” szerepkörrel rendelkezik. Győr jelentősége éppen abból fakad, hogy e metropolisztérségen belül képes önálló csomópontként működni, abból kifolyólag, hogy Győr-Moson-Sopron vármegye és a tágabb Nyugat-Magyarország régió egyértelmű központja, miközben szorosan integrálódik a transznacionális munkaerőpiacokba, termelési hálózatokba és közlekedési rendszerekbe. A metropolizáció fogalma ebben az összefüggésben lehetővé teszi annak megragadását, hogy Győr nem kizárólag Bécs vagy Pozsony „árnyékában” létezik, és nem is pusztán Pozsony kiterjesztett vonzáskörzetének része, hanem egy összetett, határon átnyúló policentrikus metropolisztérség egyik fontos magvárosa. Ez az értelmezési keret pontosabban írja le a térség valós folyamatait, mint az agglomeráció vagy a hagyományos várostérségi megközelítések, és összhangban áll a kortárs nemzetközi metropoliszkutatások irányával.

2.4. A metropolizációs fejlődés kihívásai

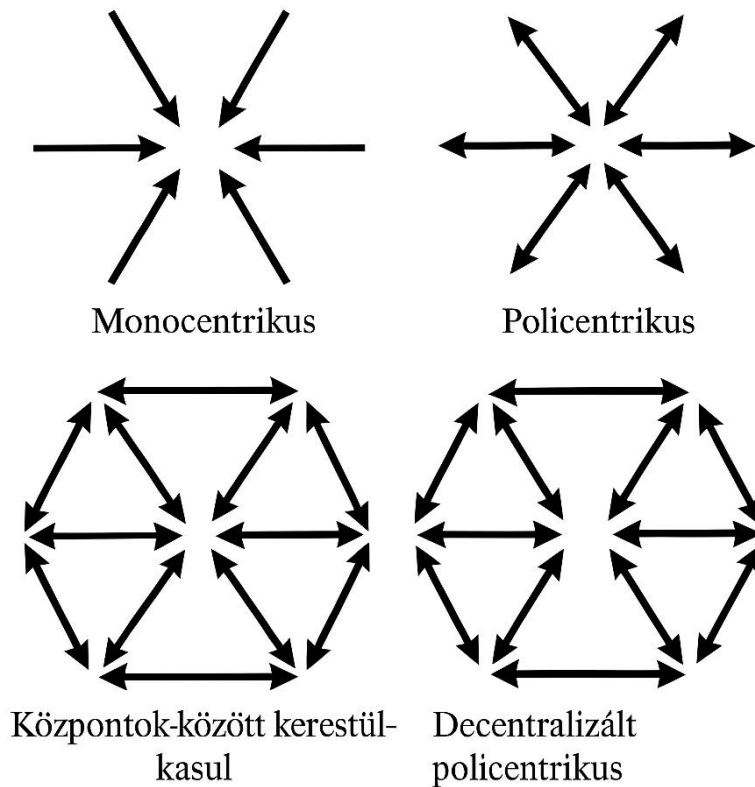
Az urbanizáció és a regionális fejlődés egyik meghatározó folyamata Közép-Nyugat-Európában a policentrikus térszerkezet kialakulása, amely a hagyományos metropolisz központú térségek mellett új fejlődési irányokat jelöl ki területi gondolkodásban és szakpolitikákban. A policentrikus térségek jellemzője, hogy több, egymással kapcsolatban álló központ alkotja a térségi szerkezetet, melyek gazdasági, kulturális és infrastrukturális szempontból szoros kölcsönhatásban vannak és egymással folyamatosan együttműködnek (Hall & Pain, 2006). Ezzel szemben a metropolisz térségek általában egyetlen domináns városi központ köré szerveződnek, amely a térség gazdasági és társadalmi életének központi eleme (Castells, 1996). A két térségtípus közötti kapcsolat és kölcsönhatás kulcsszerepet játszik a regionális tervezésben és a fenntartható városfejlesztési stratégiák kidolgozásában, különösen kutatási területemen a Bécs-Pozsony-Budapest policentrikus metropolisztérségben.

A városról és közvetlen vonzáskörzetéről részletesen Alonso (1964) értekezett művében. Alonso munkájában Thünen 1826-os klasszikus mezőgazdasági telephelyelméletéből indult ki, akinek a fő eredménye az volt, hogy a város, illetve piacközpont körül koncentrikus köröket rajzolt és ez alapján megállapította, hogy a földhasználat intenzitása csökken a piacközponttól való távolsággal arányosan (Szóke, 2023; Erdősi, 2000; Knox & Marston, 2001; Scwarz, 1966).

Alonso ezt fejlesztette tovább vizsgálatában az által, hogy makrogazdasági fogalmakat például hasznosságfüggvény, közömbösségi görbék stb.) próbált meg alkalmazni a városszerkezetre. Kutatásában arra törekedett, hogy a városi földterületek kínálati és keresleti egyensúlya közötti térbeli jellemzőket kimutassa (Lengyel, 2021; Lengyel & Mozsár, 2002; McCann, 2001). A monocentrikus városmodell lényege az, hogy egyetlen városközpont, magváros létét feltételezzük. Ebben a központban található a piac, valamint körülötte a kereskedelmi és szolgáltató cégek többsége. Ezt lényegében egy szűk business, üzleti negyedként kell felfogni, amit körbe vesz a munkahelyek zónája (ipari övezet), amely körül pedig a lakóövezet helyezkedik el (Lengyel, 1994; Bartke & Illés, 1997; Lengyel & Mozsár, 2002; Lengyel, 2021). Fontos kiemelni azonban, hogy a valóságban ilyen vegytiszta város a modellek szintjén létezik csak. Az is torzítja a modell érvényességét, hogy homogén körgyűrűkből indul ki, azaz hasonló ágazatban tevékenykedő cégek jelenlétét, vagy hasonló jövedelmű és társadalmi beágyazottságú és hasonló fogyasztói szokásokkal rendelkező háztartásokat feltételez egy gyűrűn belül (Lengyel & Mozsár, 2002).

Ki kell emelni Christaller (1966) központi helyek elmélete modelljét (*central place theory*), amely a térbeli gazdaság és településhierarchia egyik alapvető modellje. Az elmélet a monocentrikus térségek hierarchiáját vizsgálja, azzal a feltételezéssel, hogy a települések egy adott térségben hierarchikus rendben szerveződnek, ahol a nagyobb központok magas szintű szolgáltatásokat nyújtanak, míg a kisebb települések alapszolgáltatásokkal rendelkeznek. A modell szerint a települések térbeli elrendeződése hatszögletű mintázatot követ, ami a lehető leghatékonyabb lefedettséget biztosítja a térségben. A hierarchia csúcsán elhelyezkedő központi települések gazdasági és közigazgatási funkciókat látnak el, míg az alacsonyabb szintű települések a mindennapi szükségletek kielégítésére szolgálnak (Berry & Parr, 1988). Bár a modell (hasonlóan a legtöbbhez) túlzottan idealizált és leegyszerűsített, napjainkban is regionális gazdaságtan alapmodelljének tekinthető.

Napjainkban a monocentrikus térszerkezet helyett a policentrikus térfejlődés kerül előtérbe, hiszen egyre gyakoribb térszervezési folyamatként tekinthetünk erre. A legelső európai policentrikus metropolisztérség vizsgálatok a hollandiai Randstadt régióval (Amsterdam-Hága-Rotterdam-Utrecht), valamint a Ruhr vidékkel (Köln-Düsseldorf-Duisburg-Essen-Dortmund) és az úgynevezett Flamand gyémánt térséggel foglalkoztak Belgiumban (Brüsszel-Gent-Antwerpen-Leuven) (Lambooy, 1998; Blotevogel, 1998; Kovács & Szabó, 2013).



2. ábra Funkcionális városrégiók térszerkezeti típusai. Forrás: Burger et al., 2011, p. 163.

A policentrikusság lényegét a decentralizált koncentráció elve adja, ez a megközelítés a központosítás és decentralizáció egyensúlyának megteremtésére törekszik azáltal, hogy több, egymással összekapcsolt, jól fejlett városközpontot hoz létre a város térszerkezetén belül (Kloosterman & Musterd, 2001). Ez az elv a konvergencia és a regionális versenyképesség növelését is elősegíti azáltal, hogy a városközpontok közötti hálózatokat erősíti és új gazdasági funkciókat telepít a kisebb központokba (Meijers, 2008). Fontos kiemelni azt is, hogy ebben az elvben a város és vonzáskörzetének, továbbá a város és a vidék kölcsönös függőségének és egymásra utaltságának kiemelt jelentősége van (Somlyódiné, 2023; Faragó, 2006; Faragó, 2019). A policentrikus térségek koncepciója az, hogy sokkal kiegyenlítettebb térstruktúra jön létre, a dinamikus központok húzó erejére támaszkodva. A policentrikus városi terek, tehát olyan térelemek, ahol a városi terek az egymással való kommunikáció és együttműködés által olyan dinamikus térséget tudnak létrehozni, ahol a periférikusabb térségek is bevonódnak a fejlődésbe (Sen, 2003; Faragó, 2008; Pintér, 2011;). Viszont a gyakorlatban mégis számos esetben létrejön az úgynevezett pangóvíz hatás, amely azt jelenti, hogy vannak olyan periférikus térrészek, amelyek kimaradnak a fejlődésből.

A policentrikus várostérségeken belül három alfajtat különböztetünk meg, az egyik az úgynevezett poszt-szuburbán policentrikus régiók, a metropolisz térségek és a konurbanizációk. (Münter 2011, Blotevogel & Danielyzk, 2009). A poszt-szuburbán policentrikus térségek, olyan területek, ahol a terjeszkedés eredményeként a mai városokat a hátországgal való jelentős funkcionális kapcsolatok jellemzik, amelyek a munkamegosztáson és az egymást átfedő hálózati struktúrákon és tér-idő-konfigurációkon alapulnak (Keil & Wu, 2022). Ezek funkcionális „városi régiók” (FUA) vagy „nagyvárosi régiók” kialakulásához vezetnek. A policentrikus régiókban a hagyományos központ, magváros megőrzi funkcionális dominanciáját, de többé már nem uralja a régiót minden központi funkcióban. A magvároshoz képest az új központok gazdasági funkcióikat tekintve sokkal funkcionálisabbak és ágazati szempontból specializáltabbak. Pontosan ezen specializáltság, gazdasági munkamegosztás okán jellemzi e térségeket poszt-szuburbánnak számos szerző, habár a valóságban már ezen policentrikus régiók is egyetlen egy munkaerőpiaci vagy gazdasági egységként jellemezhetőek (Münter, 2011; Phelps et al., 2006).

Összeségében a policentrikus térszerkezet nemcsak a regionális kohéziót javítja, hanem növeli a városrégiók gazdasági versenyképességét is azáltal, hogy a különböző központok szakosodott funkciókat látnak el és szoros gazdasági együttműködést alakítanak ki egymással (Kloosterman & Lambregts, 2001). A policentrikus térszerkezet kialakulásának és fejlesztésének a kulcsa pedig a szoros infrastrukturális (kiváltképp a közlekedési) kapcsolatok megteremtése és a különböző városi központok közötti hatékony koordináció alapszik, amelyek a gyakorlatban számos kihívást is okoz (Schmitt et al., 2015). A város közeli terek és a megvárosok körüli régiók legjobban policentrikus várostérségként értelmezhetőek és egyre inkább specializáltabb csomópontokból állnak (Hall & Pain, 2006). A többek között Peter Hall értelmezésében is megjelenő koncentrált dekoncentráció egy látszólagos értelmezési anomália, amely számos más szerzőnél megjelenik például (Kent, 2012; Somlyodiné, 2023; Jiang & Anthony, 2011).

Fontos kiemelni azonban, hogy a tudományos szóhasználatban nincsen egyértelmű következetesség és egzaktság a policentrikus térségekkel kapcsolatban. Míg egyes kutatók a policentrikus várostérséget globális városrégióknak nevezik (Scott, 2001), addig mások a policentrikus városi régió kifejezést (Kloosterman & Musterd, 2001; Meijers, 2007) vagy éppen a megvárosi régió (Hall & Pain 2006) szóhasználatot említik. Bármelyik is beszélünk, mindegyik szerző hasonlóan jellemzi a policentrikus régiókat, mégpedig olyan régiókként, amelyekben több város és üzleti központ van ingázási távolságon belül (Hoyler et al., 2008).

A policentrikus várostérségek kialakulása, a posztfordi gazdasági szerkezetváltás egyik látványos elemének tekinthető, hiszen a posztfordista gazdaság a rugalmasabb termelési struktúrákra, a szolgáltatások dominanciájára és a globális gazdasági hálózatok térnyerésére épül, amelyek alapjaiban változtatták meg a városok térszerkezetét (Scott, 2001; Sassen, 2001). Míg a fordista korszak ipari koncentrációja jellemzően centralizált városfejlődést eredményezett, addig a posztfordista időszakban ezt egy „dekoncentrált koncentráció” váltotta fel. Ez a folyamat a városi funkciók térbeli diverzifikációjához, valamint a városi központok decentralizált, hálózatos rendszerének kialakulásához vezetett: több alközpont jött létre, amelyek egymással szoros gazdasági kapcsolatban állnak, miközben új, specializált szerepeket is ellátnak (Soja, 2000; Soja, 2013; Champion, 2001). Összeségében tehát az ok-okozati összefüggés a posztfordista gazdasági átalakulás és a policentrikus térszerkezet között egyértelmű, hiszen a dekoncentrált koncentráció elve a posztfordista gazdasági szerkezet természetes következményének tekinthető, mivel a rugalmas munkaerőpiac, a technológiai innováció és a szolgáltató szektor térbeli terjedése új térbeli mintázatokat eredményezett (Brenner, 1999). William (2000) a policentrikus térszerkezet kialakulásának legfontosabb okai között a posztfordista gazdasági modell mellett kiemeli még a technológia és az infrastrukturális fejlődés fontosságát, valamint a középosztály lakóhely-választási preferenciáinak átalakulását, tehát a városmagon kívüli kertvárosias beépítés preferáltságának az erősödését. Az USA-ban a policentrikus várostérségek új központjai nemcsak lakóövezeti funkciókat látnak el, hanem jelentős gazdasági szerepet is betöltenek, ami növeli a városok és elővárosok közötti kölcsönös függőséget és a kapcsolatok intenzitását. Az ilyen többközpontú várostérségek javítják a gazdasági hatékonyságot, de komoly kihívásokat is teremtnek a közlekedés, a környezeti fenntarthatóság és az infrastruktúra szempontjából (Irwin & Bockstael, 2007), hiszen a megnövekedett mobilitási igényeket jellemzően személygépjárművel elégítik ki és a közlekedési infrastruktúra már nem képes maradéktalanul kielégíteni a megnövekedett igényeket.

A gazdaság átalakulása, a kisebb egymással együttműködő és klaszteresedő cégek a térszerkezetre is hatással voltak, hiszen egyre inkább felértékelődött a magvárosokon kívüli, olcsóbb agglomerációs telephelyválasztás lehetősége, amely folyamat eredményeképpen lényegében a különböző metropolisz térségek összeérésének lehettünk a tanúi (Kovács & Szabó, 2011). A gazdasági szerkezetátalakuláson túl a társadalmi hatások is befolyásolják a policentrikus várostérségek létrejöttét, erre jó példa Nyugat-Európa, ahol nagyban megváltozott a lakosság életmódja és mobilitási szokásaik, valamint a mobilitási igényük is megnőtt (Bontje,

2001; Albrechts, 2001). Az ingázás tömegessé válása által (az erre alkalmas nagy kapacitású közúti és vasúti hálózat kiépülésével), egyre távolabb került a magvárostól az úgynevezett ingázási öv határa. Az ezeken a településeken növekedő lakónépességnek pedig egyre nagyobb igénye mutatkozott arra is, hogy a szabadidejüket az új lakóhelyükön tudják eltölteni. Ennek következtében egyre több szolgáltatást nyújtottak ezek a települések és idővel ezáltal a monocentrikus nagyvárosi régiók is egyre inkább policentrikussá váltak, amelynek következtében policentrikus várostérségek jöttek létre (Kovács & Szabó, 2013; De Goi, 2010).

A mobilitás és a harántirányú kapcsolatok növekedésének a következtében a policentrikus várostérségekre rendkívül jellemző, hogy a városrégió munkahelyeire nem az adott településről érkezik a munkaerő, hanem más elővárosi településekről érkeznek ide a dolgozók. A folyamatok következtében az úgynevezett szükségtelen, „pazarló ingázás” (*wasteful commuting*) jelenségével találkozhatunk az érintett régiókban (Garcia & Palomares, 2010; van Ommeeren & van der Straaten, 2005).

A policentrikus várostérségek kialakulását segíti továbbá a kelet-közép-európai régióban, hogy a hagyományos szocialista városok általában rendkívül kompakt morfológiája az államszocialista rendszer bukását követően felbomlott. A piacgazdaság térnyerésével a decentralizáció, a magánbefektetések dominanciája és a korábban szigorúan szabályozott városfejlődés fokozatos deregulációja a városi peremterületek gyors expanzióját eredményezte (Sýkora, 1999), hiszen a különböző funkciók és tevékenységek a relatíve liberális és szabályozatlan környezetben szétterültek a térben és a szétterjedés mértéke jóval nagyobb volt és gyorsabb a nyugat-európai városokban megfigyelnél (Tammaru et al., 2009). A folyamat következtében a korábbi kompakt városszerkezet felbomlott és erőteljessé vált a szuburbanizáció, amely jelentős mértékben megváltoztatta az egykori szocialista nagyvárosi metropolisztérségek morfológiáját. Az új városépítési irányvonalak gyakran a piacorientált városfejlődésből fakadó spontán és kevésbé szabályozott területhasználatot követték, ami a metropolisztérségekben a tér fragmentálódásához vezetett (Stanilov, 2007).

Ezzel szemben a konurbanizációk, olyan policentrikus várostérségek, amelyek nem rendelkeznek egy domináns központtal, amilyen például Közép-Európában a sziléziai agglomerációs régió, észak-bohémiai konurbáció (Chomutov-Teplice-Most-Ústí nad Labem) és a Ruhr-vidék is (Spórna, 2018; Marada et al., 2013 Benevolo, 1994). Klossterman értelmezésében az ilyen várostérségek több szomszédos metropolisz közötti funkcionális kapcsolatok növekedésével alakulnak ki, hiszen az egyes metropoliszok háttérterületei egyre inkább átfedik egymást. Történelmileg különálló magokból állnak, amelyek eddig önálló

pólusok voltak, és amelyek többé-kevésbé közel vannak egymáshoz (akár ingázási távolságon belül). E régiókon belül a magvárosok egyike sem egyértelműen domináns politikai, gazdasági vagy kulturális szempontból. Ezenkívül az ilyen régiók több kevésbé jelentős várost is tartalmazhatnak (Klossterman & Musterd, 2001). A metropolisz térségek Klosterman és Musterd szerzőpáros értelmezésével szemben abban a pontban különböznek, hogy rendelkeznek egy domináns várossal (jelen vizsgálatomban ilyen Bécs városa), így a későbbiekben a metropolisz térséget kívánom részletesebben bemutatni.

Fontos kiemelni továbbá, hogy a policentrikus városszerkezet kialakulása a városok közötti hálózatosodáshoz vezethet, amelynek Somlyodiné (2023) két főbb típusát különbözteti meg. Az egyik a metropolisz régiókon belüli többközpontú úgynevezett (intra-urbánus) térszerkezet létrejötte (Sun et al., 2015, de Keersmaecker, 2003; Kilroy, 2007; Matlovic & Sedláková, 2007; Davoudi, 2003; Varga, 2025), amely esetén a városmagon kívüli városok új alközpontokká fejlődnek és ezáltal partnereivé váltak a magvárosnak. Ezt a folyamatot pedig a népesség és a szolgáltatások, az ipar és a kereskedelmi szektor decentralizációja a szuburbán területek felé tovább erősítette. A másik típus pedig a városok közötti (inter-urbán) hálózatosodás létrejötte (Soja, 2001; Shi et al., 2022; Graham, 1995; Sigler et al., 2021). Ebben az esetben önálló politikai és jogi személyek, például önkormányzatok egymás közötti kooperációjáról van szó, amely funkcionális kapcsolatokat hoz létre.

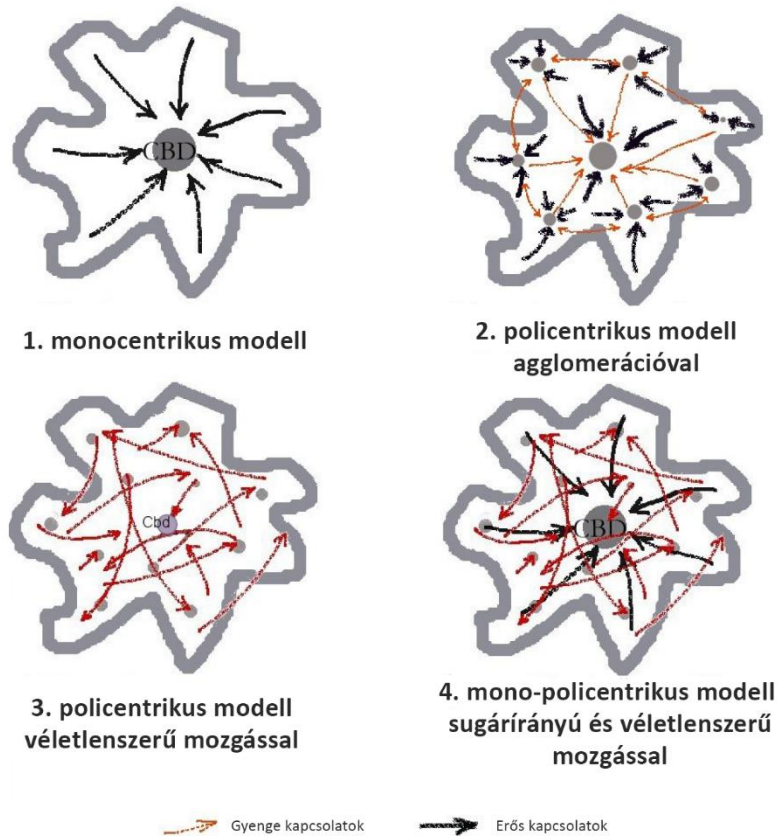
2.4.1. Regionális polarizáció a metropolisztérségekben

Győr számára a legfőbb kihívást a szakirodalomban regionális polarizáció néven ismert jelenség adja. A klasszikus elmélet szerint a nagyvárosi pólusok agglomerációs előnyei – a méretgazdaságosság, a piaci sűrűsödés, a munkaerő- és tudáskínálat koncentrációja – önmege erősítő, kumulatív folyamatokat indítanak el, amelyek a környező térségeket egyaránt érinthetik „terjedési” (*spread*) és „visszahúzó” (*backwash*) vagy pangóvíz hatásokon keresztül (Hirschman, 1958). E logika a későbbi közgazdaságtani, földrajzi és városhálózati megközelítésekben is tovább él. Például Krugman az ipari koncentrációt a szállítási költségek, a piacméret és az externáliák kölcsönhatásával magyarázza (Krugman, 1991), míg Friedmann a hierarchikus pólusszerkezet stabilizálódását, a centrumok tudás- és döntésközponti szerepét emeli ki (Friedmann, 1986). A tudásáramlás modern regionális elméletei ehhez hozzátesszik, hogy a közelség nem pusztán földrajzi: a technológiai, intézményi és kognitív közelségek együttese alakítja a tudás diffúzióját és a tanulási folyamatokat (Boschma, 2005, Tödtling & Tripl, 2005).

E keretben Győr térsége a Bécs–Pozsony metropoliszhoz viszonyítva a centrum árnyékában egyfajta „félperifériás” helyzetben van (Tiner, 2010; Porhajas, 2024); hiszen elég közel van ahhoz, hogy hozzáférjen a centrum térségek nyújtotta piaci és gazdasági előnyökhöz, viszont ki van téve a visszahúzó hatásoknak különösen például a munkaerő elszívásnak, amely különösen is érintheti a magasabban képzett idegen nyelveken jól beszélő lakosságot. A félperiféria fogalma ebben az értelmezésben, olyan átmeneti zóna, amely képes lehet az előnyöket lásd a piacelérést és a beszállítói kapcsolatok nyújtotta előnyöket felerősíteni, miközben intézményi fejlesztésekkel például a Széchenyi István Egyetem fejlesztése képes lehet a mérsékli a „visszahúzó” hatásokat mérsékelni (Capello, 2015; Crescenzi & Rodríguez & Pose, 2012).

2.4.2. Városi szétterülés térformáló szerepe

Habár a policentrikus fejlődés egy fenntarthatóbb városszerkezeti alternatívát eredményez, a gyakorlatban sok esetben jelentős mértékben emelte a városi szétterülés nagyságát, amely során a decentralizáció nem mindig párosult megfelelő irányelvekkel (Schneider & Woodcock, 2008). A policentrikus városfejlődés és a városi szétterülés között tehát szoros kapcsolat figyelhető meg. A policentrikus térségek kialakulása sok esetben elősegítette a külvárosi területek gyors bővülését, ami a városi funkciók szétagolódásához és a természetes területek fragmentálódásához vezetett (Irwin & Bockstael, 2007).



3. ábra: A városi szétterülés térformái (Bertaud 2002 alapján saját szerkesztés)

A metropolisz térségek kialakulásának az egyik oka tehát a városi szétterülés jelensége. A városi szétterülés már az 1930-es években uralkodó és meghatározó térfejlődési jelenség volt például az Amerikai Egyesült Államokban, ahol a folyamat a 2000-es évek elejére addig jutott, hogy a városokat legjobban meghatározó térszervezési formává vált a metropoliszok kialakulása. Ezen felül a kutatók jó része egyetért abban, hogy ez a városfejlődési folyamatok közül a legtöbb kihívást okozó, tekintettel arra, hogy a folyamat hatására világszerte folyamatosan növekszik az urbanizált felszín kiterjedése. A jelenségnek jelentős ökológiai, gazdasági és társadalmi következményei vannak. A beépítés intenzívebbé és kompaktabbá válásával az ökológiailag aktív felszín aránya csökken, a biodiverzitás visszaesik. Ezzel párhuzamosan a várostérségek szerkezete fellazulhat, az ipari, gazdasági és szolgáltatási funkciók térben decentralizálódnak, ami növelheti a mobilitási igényeket. A fokozódó közlekedés pedig a közlekedési eredetű üvegházhatású gázok kibocsátásának emelkedéséhez vezethet (Szirmai, 2011; Enyedi, 2012; Kovács et al., 2022).

A városi szétterülés fogalmát először Earle Draper amerikai urbanista használta 1937-ben, mint egy olyan szórványosodási formát a településszerkezetben, amely egy kevésbé gazdaságos

települési forma (Wassmer, 2002). Az USA-ban a nagyvárosok rohamos szétterülése még ennél is néhány évtizeddel korábbra tehető folyamat, hiszen a szétterülés első jeleként a városi és vidéki területek közötti valójában a városfalak lerombolása óta nem erős határok teljes elmosódása, eltűnése már a két világháború között elkezdődött (Kovács et al., 2022). Nyugat-Európában, mint a legtöbb társadalmi folyamat, csak késve jelent meg, hiszen csak az 1950-es és 1960-as években váltak észlelhetővé ennek első jelei, egyes egykori államszocialista országokban pedig még később (Kovács et al., 2022; Enyedi, 2012). Habár ezen vélekedés széleskörben elfogadott, mégis számos kutató, például Fishman, Jackson vagy éppen Kocsis mindezt vitatja és kutatásaikban arra mutatnak rá, hogy az Egyesült Királyságban és Franciaországban a XIX. század végi és XX. század elején bekövetkező robbanásszerű vasúthálózati fejlesztéseknek köszönhetően lehetővé vált távolabbi területek bekapcsolódása is a városi vérkeringésébe. Ez által a városok peremterületei növekedtek és ezen kutatók véleménye szerint már a szuburbanizáció korai formáinak tekinthetőek (Fishman, 1987; Jackson, 1987; Kocsis, 2009).

A legfőbb értelmezési nehézségét az adja a városi szétterülésnek, hogy a definíciók igen szerteágazóak, erre jó példa, hogy Siedentrop (2005) és Franz és szerzőtársai (2006) öt különböző, a szakirodalomban elterjedt definíciós formát azonosítanak:

- Az első megközelítés a városi szétterülés fogalmát olyan jelenségként definiálja, amikor egy nagyváros közelében alacsony beépítési sűrűségű települések jönnek létre. És ebben a definícióban a csökkenő nép és beépítési sűrűséget és a városok funkcionális bomlását tekintik városi szétterülésnek, például Glaeser & Kahn, 2004, Fulton et al., 2001.
- Más definíciók abból a jelenségből indulnak ki, hogy a városi funkciók dekoncentrálódnak, és ezáltal a városi funkciók vidéki területeken is megjelennek például Glaeser (2001), Pumain (2003) és a többi.
- A definíciók másik köre a településrendszer szerkezeti és formai jellemzőiből indulnak ki a szétaprózódás meghatározásakor. Ők a városi szétterülésre a szórványosodás folyamatát értik, amely során olyan városforma-képződési folyamat játszódik le, amely a korábbi monocentrikus kompakt szerkezetet diszkontinuus, policentrikus és diszperz településszerkezetté alakítja át (Galster et al., 2000; Torrens & Alberti, 2000).
- Más megközelítések a területhasználat módjának átalakulásával foglalkoznak, például a termőföldek elvesztésével (Ewing, 1997; Downs, 1998).

- Egyes megközelítések köre a normatív alapú tervezési és rendezési felfogáson alapul. Ez alapján a városi szétterülés egy olyan jelenség, ahol a területfejlesztési célokkal ellentétes, nem tervezett városfejlesztését azonosítják a terjeszkedést (Gassner et al., 1978).

Vannak olyan megközelítések is, amelyek a városi szétterülés alatt az alacsony beépítettségű, alacsony sűrűségű területhasználati formák elterjedését értelmezik, de kizárólag a város beépített területeit határoló átmeneti övezetben (Kovács et al., 2022). Megint más megközelítések a folyamat eredményéből indulnak ki, mégpedig abból, hogy a falu és a város közötti egyértelmű dichotómia eltűnik és a falvak, városok inkább fokozott átmenetben jelennek meg az épületek, szolgáltatások, és lehetőségek fokozatos tömörüléseként, tehát korántsem éles határvonalként (Kocsis, 2023; Szelényi 1990).

Mint látszik ezekből a megközelítésekből a definíciók rendkívül szerteágazóak. Nem segíti a közös definíció létrehozását az sem, hogy a különböző tudományágak különböző módon és különböző nézőpontokból használják a fogalmat, amely ráadásul olyan tág, hogy rengeteg teret hagy a (félre)értelmezéseknek. Alapvető nehézség a definíciókkal továbbá, hogy nehéz megkülönböztetni a szuburbanizáció fogalmától, ahogy azt a legtöbb magyar kutató írásaiban konzekvensen nem is teszi meg és lényegében a szuburbanizáció területhasználatra okozott hatásaként értelmezi a városi szétterülés jelenségét (Kovács et al., 2022; Dövényi & Kovács, 1999; Kovács & Tosics, 2014). Viszont a konzekvencia hiányát mutatja az is, hogy Kovács és munkatársai (2022) kiemelik, hogy a városi szétterülés lényegében a szuburbanizáció nélkül is létrejöhet olyan speciális esetben, amikor dinamikus népességnövekedés tapasztalható és ezzel együtt új gazdasági szereplők jelennek meg a térségben, akik folyamatosan zöld mezős beruházásként terjeszkednek. Habár Kovács és társai állítása szerint abban egyetértés van, hogy a szuburbanizációnak elkerülhetetlen velejárója a városi szétterülés.

Az is nehezíti az értelmezést, hogy nincs elfogadott módszer a terjeszkedés mérésére, részben az általánosan elfogadott definíció hiánya miatt. Napjainkban a digitális technika térhódításának köszönhetően viszont körvonalazódni látszik egy széleskörben használható technika a városi szétterülés vizsgálatára a GIS segítségével, hiszen a felszínborítottság változásai a módszer segítségével jól nyomon követhetők és így pontosan elkülöníthetők például a mezőgazdasági használatú területek, beépített területek, gazdag vegetációs erdőterületek stb., illetve ennek térbeli és időbeli változása is figyelemmel kísérhető. Számos

ezen technikára alapuló kutatás készült régiókban is (Garcia & Ayllon, 2018; Václavik & Rogan, 2009).

2.5. A policentrikus várostérségek az európai terület politikai gondolkodásban

Az Európai Unió tagállamaiban a területi gondolkodásban a policentrikus fejlesztés, mint stratégiai irány már viszonylag korán, az 1950-1960-as években megjelent. Először Franciaországban vált hangsúlyossá, majd Hollandiában és Svédországban is terjedni kezdett. Az intézményesült EU-n belül a policentrizmus a kiegyensúlyozott városhálózat kialakítását szolgáló célként jelent meg, amely alapvetően a korábban ismertetett Christaller-féle modellre épül. Ez lett az európai területfejlesztési politika egyik sarokköve, és már az első német soros elnökség is kiemelt prioritásként kezelte (Somlyódiné, 2006).

Ezen európai közpolitika legfőbb bírálati alapja is az, hogy túlságosan is Christaller 1933-as központi helyek elméletén alapszik. Napjainkban viszont számos kutatás bizonyítja azt, különösen Geoffrey West munkái, hogy a városok fejlődésének megértéséhez komplex, dinamikus és hálózatos megközelítésre van szükség, amely túlmutat a Christaller-féle centrális helyelmélet statikus és hierarchikus modelljén (Bettencourt et al., 2007; West, 2017).

A német EU elnökség célkitűzése a szakpolitikai dokumentumok szintjén is meghozta az első eredményeket, hiszen az Európai Unió dokumentumaiban a policentrikusság gondolata az 1994-es lipcsei irányelvben, valamint az 1999-ben megjelent European Spatial Development Perspective (ESDP) dokumentumban jelent meg elsőként (EC, 1999; Faragó, 2006). Mindezt pedig csak elmélyítette a Lisszaboni Szerződés, amelynek hatására normatív szemlélettel erősödött ezen szakpolitika (Faragó, 2006; Somlyódiné, 2023). A policentrikusságot az Európai Unió többek között azért is támogatja kiemelten, mert a városok rendszeresen kooperálnak a szomszédos városokkal és más partnerekkel a térség fejlesztésének az érdekében, hogy el tudják érni céljaikat és akár a határon átnyúló együttműködések is képesek szolgálni a policentrizmus, amely az EU szerint számos fenntarthatósági, versenyképességi előnnyel is jár (Somlyódiné, 2023; Cattán, 2007). Ezen felül az EU a térségfejlesztés, tehát a kohéziós célok elérésében kiemelt hangsúlyt fektet a városokra, hiszen, a városok dinamikus terei, olyan motorként szolgálhatnak, amelyek kihatással vannak egy tágabb régióra is. Ennek következtében már a 2007-2013-as tervezési időszaktól kezdődően alapelvárásként jelenik meg a tagállamok, és az önkormányzatokkal szemben, hogy rendelkezzenek városfejlesztési stratégiával, amelynek

hozományaként először hazánkban a megyei jogú városok és a fővárosi kerületek elkészítették az Integrált Városfejlesztési Stratégiákat (IVS) (Barta, 2009; Somlyódiné 2006).

A policentrizmus számos más Európai Unió dokumentum egyik alappillérvé vált, mint például az Európai Területfejlesztési Jövőkép, a Területi Agenda vagy az Agenda 2020 (Davoudi, 2003; Faludi, 2004). Kovács és Szabó (2013) szerint azért vált rendkívül népszerűvé az EU-s szinteken, mert elsőre egy olyan optimális térszervezési elvnek tűnt, amelyik képes a gazdasági fenntarthatóság és versenyképesség növelése mellett, a kiegyensúlyozott térszerkezet céljait is elérni. Az uniós döntéshozók számára azért is volt különösen népszerű vízió, mert egyszerre volt képes a mag és periféria térségek számára is vonzó lenni, így látszólag lehetővé vált a politikai konszenzus megteremtése eltérő érdekek mentén gondolkodó szereplők között is (Davoudi, 2003; Faludi, 2004; Vandermotten et al., 2008).

Kovács és Szabó (2013) úgy vélik, hogy a policentrikus térszerkezet kialakítása nem tudta azokat a várt eredményeket hozni a kohézió és az EU gazdasági növekedése terén, amit elvártak tőle, így szakpolitika paradigmaváltás megváltozásával a regionális kiegyenlítés, ezáltal a policentrikus térszerkezet kialakítása helyett az innováció és a versenyképesség növelése váltak hangzatos hívó szavakká, amelyekkel a kitűzött célokat a közösség el tudja érni. A policentrikus térszerkezet kialakítása és az innováció és versenyképesség növelése között nincsen ellentmondás, hiszen a West-féle metropolisz-térségekre alapuló policentrikusságnak is pontosan ez az alapja.

A policentrikus városhálózatok kutatásnak egyik legfontosabb finanszírozója az Európai Unió pontosabban az általa finanszírozott ESPON program. Magának a programnak fontos célkitűzése volt annak az alátámasztása, hogy a városi hálózatok térformáló szerepének kiemelkedő jelentősége van a fejlesztéspolitikában és a közszolgáltatások megszervezésében egyaránt (Salamin & Péti, 2019; Salamin, 2021, Pálné Kovács, 2008)

Számos kutatás rávilágított viszont arra, hogy a policentrikusság és a városok előtérbe helyezése a kohéziós politikában egyes nemzetállamokban, így például Magyarországon és Romániában nem váltak sikeressé legtöbb esetben az államok teljesen eltérő közigazgatási berendezkedésének köszönhetően, nem tudott megvalósulni és ezáltal a várt célt, a területi különbségek kiegyenlítését sem sikerült elérni (Besze, 2009; Faragó, 2011; Rácz, 2023; Berkesi, 2023, Csák, 2011).

Magyarországon ennek legfőbb oka az volt, hogy például az 1990-es években létrehozott tervezési keretek fennmaradtak (NUTS2-es szint-régiók),¹ míg ezzel szemben a városok, mint önálló szereplők nem megfelelő finanszírozással intézményesültek a hazai fejlesztéspolitikában (habár elméleti szerepük, különösen a megyei jogú városoknak nőtt). Továbbá ki kell emelni, hogy az érdemi integrált városfejlesztési programok megvalósítására az úgynevezett pólus vagy súlyponti, vagy éppen a modern városok program keretében sem volt lehetőség, hiszen ezen programok mind központilag irányított programok, ahol a helyi, különösen alulról jövő elképzelések integrációja nem tudott megvalósulni és a város és várostérségi integráció és közös fejlesztés gondolata is hiányzik belőlük (Pálné Kovács, 2008; 2010; Faragó, 2019; Fekete, 2019; Somlyódiné, 2019).

2.6. A határon átnyúló metropolisz térségek sajátosságai

A határon átnyúló metropolisz térségek kialakulása és fejlődése nem csupán a közigazgatási együttműködés, a gazdasági integráció vagy a térségfejlesztési stratégiák eredménye, hanem számos további, egymással kölcsönhatásban álló tényező összjátékának is köszönhető (Perkmann, 2007; Decoville & Durand, 2018). A szakirodalom egyre inkább hangsúlyozza, hogy a határtérségek dinamizmusát nem lehet kizárólag intézményi vagy gazdasági nézőpontból vizsgálni: szükséges feltárni azokat a társadalmi, kulturális és mindennapi életet átszövő mechanizmusokat és összeköttetéseket is, amelyek a határokon átnyúló kapcsolatok tényleges élhetőségét és fenntarthatóságát biztosítják (Paasi, 2013).

E fejezet célja, hogy bemutassa azokat a kulcsfontosságú tényezőket, amelyek a metropolisz térségek integrációját és működését befolyásolják. A vizsgálat középpontjába olyan tényezők kerülnek, amelyek túlmutatnak a hagyományos gazdasági és kormányzási dimenziókon, ugyanakkor alapvető szerepet játszanak a határon átnyúló kapcsolatok mindennapi tapasztalatában és fenntartásában (Scott, 2012).

A szakirodalmi áttekintés és az empirikus kutatások alapján az alábbi területek bizonyultak meghatározónak:

- a mobilitás, különösen a határon átnyúló közforgalmú közlekedés hozzáférhetősége és minősége (Banister, 2008);
- a munkaerőpiac és a munkavállalók mobilitása (Sohn et al., 2009);

¹ A jelenlegi 2021-2027-es Európai Unió költségvetési ciklus során Magyarországon a tervezés már NUTS3-as szinten, azaz a vármegyék szintjén zajlik

- az oktatási kapcsolatok, amelyek a humán tőke fejlesztésén keresztül erősítik a térségi integrációt (Perkmann, 2003);
- a bevásárlóturizmus, mint a mindennapi határátlépés egyik legjelentősebb motivációja (Spierings & van der Velde, 2013);
- a kulturális szolgáltatások és a szabadidős tevékenységek kínálata, amelyek elősegítik a társadalmi kohéziót (Evans, 2009);
- a testvértelepülési kapcsolatok, amelyek hosszú távon hozzájárulnak a bizalom és a partnerségi hálózatok kiépítéséhez (Karvounis, 2024).

A fejezet feladata e tényezők részletes bemutatása, azok kölcsönhatásainak feltárása és annak vizsgálata, hogy miként járulnak hozzá a határon átnyúló metropolisz térségek fenntartható fejlődéséhez és versenyképességéhez.

2.6.1. Mobilitás, határon átnyúló közforgalmú közlekedés

A határon átnyúló közlekedés kulcsfontosságú szerepet játszik a régiók közötti mobilitás erősítésében, amely pedig a térségek közötti integráció megerősítését eredményezi. Egy jól kiépített közlekedési infrastruktúra csökkenti a periférikus régiók elszigeteltségét, ezáltal hozzájárul a gazdasági egyenlőtlenségek mérsékléséhez (Lévai et al., 2021). A határon átnyúló közlekedés fejlesztésében úttörő szerepet játszott az 1958-ban alapított EUREGIO a német-holland határ menti területek közötti együttműködés egyik első példája, amely a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére és a közösségi közlekedés integrációjára összpontosított (Perkmann, 2003). Napjainkban is viszont a határon átnyúló közlekedési projektek megvalósítása során számos jogi és adminisztratív akadállyal kell szembenézni (Medeiros, 2019; Dui Toit & Chibira, 2021; Mörsdorf, 2012). Ezek közé tartoznak a különböző nemzeti szabályozások, eltérő műszaki előírások és a finanszírozási és adminisztratív kérdések. Az ilyen akadályok leküzdése érdekében a régiók közötti szoros együttműködés és a közös tervezés által lehetséges (Perkmann, 2003). A határon átnyúló közforgalmú közlekedést a nemzetközi szakirodalomban CBPT (*cross-border public transport*) néven említik. A továbbiakban ezt a rövidítést fogom használni. A CBPT fogalma egy olyan menetrend szerinti közlekedési szolgáltatást jelöl, amely legalább egy megállóval rendelkezik két szomszédos ország határmenti régióiban, és mindenki számára elérhető. Az ilyen szolgáltatásokat állami vagy magánvállalatok is működtethetik. Nem számít CBPT-nek az a közlekedési vonal, amely ugyan átlépi az országhatárt, de nem áll meg mindkét oldalon például (a Salzburg és Innsbruck között Németországon át közlekedő

railjet vonatok), illetve az sem, amely határ menti területről indul, de nem lépi át a határt (Caesar, 2023).

A CBPT rendszerek kialakulását többek között a természetföldrajzi tényezők is befolyásolják, például a folyók vagy hegyek, amelyek gyakran természetes határként szolgálnak. Ezek akadályozhatják a közlekedést, ugyanakkor a határokon átnyúló városi térségek elősegíthetik annak fejlődését. Az Európai Unióban a CBPT rendszerek működését többek között a szabályozási nehézségek akadályozzák, különösen a vasúti közlekedés terén, ahol országoként eltérő műszaki szabványok jellemzők. A legnagyobb kihívást az egységes uniós jogszabály hiánya jelenti a határon átnyúló közlekedésre vonatkozóan nem csak a vasúti, hanem az autóbuzsós közlekedés esetén is. A tagállami jogszabályok harmonizációja lassú és bonyolult folyamat, amely során sokszor ellentmondó előírásokkal is találkozhatunk. Emellett a schengeni rendszer működésében tapasztalható problémák és a migrációs helyzet is akadályozza a CBPT rendszerek hatékony működését. Egyes tagállamok, például Románia esetében, nem támogatják a határokon átnyúló közlekedési hálózatok további bővítését (Caesar, 2023).

Tovább súlyosbítja a helyzetet, hogy az uniós közlekedéspolitikai stratégiák megvalósítása során gyakran eltérnek az eredeti célkitűzésektől, és a végrehajtás ellenőrzése sem megfelelő. A nemzeti jogszabályok és előírások harmonizálásának hiánya szintén akadályozza a hatékony közlekedési rendszerek kialakítását (Jann & Wegrich, 2003; Giurgi et al., 1999). A vasúti közlekedés esetében az eltérő műszaki szabványok, például a különböző áramrendszerek, a biztosítóberendezések és a vonatbefolyásoló rendszerek alkalmazása, továbbá a korszerűtlen járműállomány és a nemzetközi forgalomra alkalmas gördülőállomány hiánya jelentős akadályt jelentenek (Caesar, 2023), míg az autóbuzsós közlekedés esetén a közös tarifa és a közös finanszírozás vitái jelentik a legnagyobb akadályt.

Szemléletes példa a pozitív hozzáállásra a Német Szövetségi Köztársaság, amely stratégiai dokumentumaiban kiemeli a CBPT rendszerek jelentőségét a határokon átnyúló mobilitás és együttműködés elősegítésében (BMVBS, 2011). Egy jól működő közlekedési hálózat elősegíti a határ menti régiók szolgáltatásainak kölcsönös használatát, amely hozzájárul a gazdasági és társadalmi integrációhoz (Spierings & van der Velde, 2013).

A szakirodalom szerint a CBPT rendszerek hatékonyságát gyakran a szervezeti és pénzügyi akadályok is hátráltatják. A szolgáltatások minősége továbbra is nagymértékben függ az adott ország szabályozási környezetétől. Ráadásul a társadalmi attitűdök sem kedveznek a határokon

átnyúló közlekedés fejlődésének, sokan még mindig idegenkednek az ilyen típusú utazásoktól. A CBPT rendszerek hiányosságai miatt az egyéni közlekedés válik dominánssá a határ menti térségekben, ami fokozott környezeti és közlekedési problémákhoz vezet (EC, 2022; Caesar et al., 2023).

A hatékony CBPT rendszerekhez elengedhetetlen a közös infrastruktúra fejlesztése is. Azonban a határokon átnyúló projektek megvalósítása rendkívül összetett feladat, mivel közös tervezést és koordinációt igényel. A különböző érdekek egyeztetése sok időt és energiát vesz igénybe, ráadásul a finanszírozás sem egyszerű. Az uniós források jelentős része csak egy adott ország területén használható fel, míg a valódi nemzetközi együttműködést igénylő programok (például Interreg) szűkös kerettel rendelkeznek. További probléma, hogy a rendelkezésre álló források inkább a nagysebességű vasúti rendszerek fejlesztésére koncentrálnak, a helyi és regionális CBPT rendszerek háttérbe szorulnak, holott ezek sokkal nagyobb hatással lennének a határ menti régiók mobilitására.

Bár Európa-szerte találhatunk jól működő CBPT példákat, főként a Benelux államokban és Németország és Ausztria között, általánosságban elmondható, hogy a rendszer fejlesztése kihívásokkal küzd. A legnagyobb probléma a gyenge kereslet, különösen a ritkán lakott térségekben. Sok esetben a vasúti és autóbusz-vonalak az országhatárnál véget érnek, nem folytatódnak a túloldalon, ami jelentősen csökkenti a szolgáltatás vonzerejét. A menetrendek közötti harmonizáció hiánya is gondot okoz, mivel a nem megfelelő átszállási lehetőségek miatt az utasok inkább saját járműveiket választják. Az átláthatatlan viteldíjrendszer és az egységes közlekedési hálózat hiánya tovább rontja a CBPT rendszerek versenyképességét (Caesar, 2023).

Közép-Európában, különösen Magyarországon, komoly gondot jelent, hogy míg a belföldi közlekedés közszolgáltatásként működik, a határon átnyúló közlekedési szolgáltatások, beleértve a kishatárforgalmat is, jellemzően saját üzleti kockázatra közlekednek. Ennek következményeként a menetdíjaknak teljes mértékben fedezniük kell a költségeket, ami tovább csökkenti a szolgáltatások vonzerejét (Hardi & Lieszkovszky, 2019). További akadályt jelent az időközönként még napjainkban is előkerülő úgynevezett nemzetállami reflexek, amelyek szakpolitikailag érthetetlen okokból akadályozzák a határok átjárhatóságának javítását, mint például a 2000-es években az Ipoly-hidak újjáépítésének az akadályozása a szlovák állam részéről (Pete, 2017)

2.6.2. Munkaerőpiac, munkaerő mobilitása

A határon átnyúló munkaerő mobilitás az utóbbi évtizedekben a globalizáció, az európai integráció és a munkaerőpiaci egyenlőtlenségek következtében egyre jelentősebbé vált, különösen a schengeni integrációt követően. Győr térségében Ennek egyik legfontosabb oka a globális városok kialakulása és a gazdasági centrumok például Bécs, Pozsony fejlődése megnövelte a nemzetközi munkaerő-áramlást, különösen a képzett munkaerő esetében. A globális gazdaság szerkezete egyes városokat a nemzetközi munkaerőpiac központjaivá emelt, amelyek vonzó célponttá váltak (Sassen, 1991). Ezzel párhuzamosan más szerzők a migrációs rendszerek elméletében kiemelik a társadalmi hálózatok jelentőségét a munkaerő nemzetközi mozgásában, tehát a megközelítés szerint a munkaerőpiaci mobilitás a nemzetközi migráció egyik speciális fajtája. Szerintük a munkaerőpiaci mobilitás nem csupán gazdasági tényezők függvénye, hanem társadalmi kapcsolatokon alapuló döntések eredménye is, ahol a már kint dolgozó ismerősi kör és hálózatok ösztönzőleg hatnak. Ezek a hálózatok azért különösen fontosak, mert információval, anyagi támogatással és érzelmi támasztékkal szolgálnak az újonnan érkezők számára ezzel is megkönnyítve a beilleszkedést és ezzel a nemzetközi munkaerőmobilitást (Massey et al., 1993; Selmer et al., 2018; Illés & Michalkó, 2008).

Az Európai Unióban a határon átnyúló munkaerő mobilitás különös jelentőséggel bír, mivel a szabad munkaerő-áramlás alapvető jog, amelyet a Római Szerződés és később a Maastrichti Szerződés is megerősített. A kelet-közép-európai országok uniós csatlakozása és a schengeni integráció óta jelentősen megnőtt a nyugat-európai munkaerőpiacok például Ausztria felé irányuló áramlás, amely nem jár jellemzően országváltással a lakóhelyváltás esetén. Egyes kelet-közép-európai kultúrákban ráadásul a határon túli munkavállalás nemcsak gazdasági, hanem kulturális tényezők által is motivált, hiszen ezekben az országokban például Romániában, Lengyelországban a „mobilitás kultúrája” a társadalmi felemelkedés egyik eszközeként jelenik meg (Horváth, 2009; Favell, 2011).

2.6.3. Oktatási kapcsolatok

Az oktatás a határon átnyúló metropolisztérségek fejlődésének egyik kulcstényezője, hiszen a különösen a felsőoktatási intézmények nemcsak tudásközpontként működnek, hanem erős regionális és nemzetközi vonzerőt is gyakorolnak. Győr esetében ez különösen meghatározó, mivel a város vonzáskörzete természetes módon átnyúlik a szlovák-magyar államhatáron, ahol jelentős magyar közösségek élnek. A térség felsőoktatási és kisebb részben közoktatási

kapcsolatai ezért nemcsak mobilitási mintákat formálnak, hanem közvetlenül hozzájárulnak a metropolisztérség gazdasági, kulturális és társadalmi integrációjához is.

A globalizáció és a nemzetközi mobilitás növekedése új távlatokat nyitott a felsőoktatásban, különösen a térségünkben, ahol a felsőoktatási intézmények és jellemzően az oktatási szakpolitika is egyre inkább ösztönzik a hallgatókat a külföldi tanulmányok folytatására. A nemzetközi tanulmányi programok, mint például az Erasmus+, kulcsszerepet játszanak abban, hogy a hallgatók különböző kulturális és oktatási környezetekben szerezzenek tapasztalatot (Bracht et al., 2006), de egyre jellemzőbb tendencia az is, hogy teljes képzést a hallgatók külföldön folytassanak például magyarok Bécsben, vagy szlovákiai magyarok Győrben vagy éppen Budapesten. Az ideiglenes hallgatói mobilitás természetesen sokkal jelentősebb, hiszen az Erasmus+ program keretében 2014 és 2020 között több mint 4 millió európai hallgató vett részt külföldi tanulmányokban vagy szakmai gyakorlaton (European Commission, 2021b).

2.6.4. Bevásárlóturizmus

A bevásárlóturizmus a határon átnyúló kapcsolatok egyik meghatározó és jellemzően a határon átnyúló mobilitás fejlődésének az egyik primer eleme. Számtalan eurorégió esetén megfigyelhető ez a jelenség, számos kutató számolt be róla kutatásaiban (lásd Spierings & van der Velde, 2008; Löfgren, 2008; Karczewicz, 2018; Michalkó, 2001; Michalkó & Váradi, 2004; Michalkó et al., 2014; Berghauer, 2011; Székely, 2011; Szytniewski et al., 2018; Ramsey et al., 2019; Klamar & Kozon, 2022; Anisiewicz & Palmowski, 2014; Bar-Kořelis & Dopierała, 2014).

A bevásárlóturizmus a határon átnyúló kapcsolatok legalapvetőbb formája, ezt mi sem bizonyítja jobban, minthogy még olyan határterületeken is számos esetben megfigyelhető a jelenség, ahol úgynevezett „kemény” határ van, tehát nem Európai Unió tagállamok közötti határátkelőről van szó, vagy éppen a schengeni térség külső határain is (Berghauer, 2011; Michalkó & Váradi 2004; Anisiewicz & Palmowski, 2014).

Azonban fontos kiemelni, hogy elméleti szempontból a bevásárlóturizmus nem a határon átnyúló kapcsolatok egy fajtájaként értelmezhető, hanem sokkal inkább a nemzetközi turizmus egyik speciális esetéről beszélhetünk. A legtöbb szakirodalmi forrás egyetért abban, hogy a bevásárlóturizmus a turizmus egy olyan speciális formája, amikor az utazás fő célja és motivációs szempontból is a legfontosabb a vásárlás, a turisztikai élmény megteremtése csak másodlagos fontosságú (Boulhosa & Casais, 2019). Tehát a bevásárlóturizmus nem más, mint a turizmus egy olyan formája, ahol a fő célja a helyváltoztatásnak a kiválasztott termékek és

szolgáltatások megvásárlása, igénybevétele. Jellemzően azért történik meg, mert az elérhető áruk és szolgáltatások valamilyen szempontból különbözőek (szélesebb választék, jobb minőség stb.), de kiemelkedően fontos szempont lehet az alacsonyabb ár is. (Székely, 2011; Tömöri, 2010; Rabbiosi, 2011). A bevásárlóturizmus abban is különbözik a hagyományos szabadidős vagy üzleti célú utazások során bekövetkező vásárlásoktól, hogy a vásárlás ebben az esetben mindig előre megtervezett, és a megvásárolt áruk többsége napi fogyasztási árucikk jellemzően élelmiszerek, ruházat, speciális esetekben akár gyógyszerek is (Klamar & Kozon, 2022; Michalkó et al., 2005; Bar-Koelalis & Wiskulski, 2012). A bevásárlóturizmust pedig olyan speciális tényezők is befolyásolhatják, mint például a valutaárfolyam ingadozása, eltérő általános forgalmi adó és jövedékiadó szabályozás, az eltérő nyitvatartás, például vasárnapi zárvatartás stb. (Karczewicz, 2018; Beatty et al., 2009; Berghauer, 2011, Makkonen, 2016).

2.6.5. Kulturális szolgáltatások, szabadidő

Az Európai Unió egyik célja, hogy a határok elválasztó vonalak helyett összekapcsoló zónákká, hidakká váljanak, erősítve a kohéziót a szomszédos országok között azáltal, hogy ösztönzi a határon átnyúló kapcsolatok számának növekedését (Nemes-Nagy, 2017; Hardi et al., 2021). Ennek egyik fontos eszköze a szabadidős tevékenységek, mint például a turizmus, a sport és a kulturális események, amelyek keretet adnak a határon átnyúló társadalmi kapcsolatok kialakulásának. A turisztikai és más szabadidős célú határátlépések a leggyakoribb indokai közé tartoznak a határ menti lakosok mobilitásának és jelentősen hozzájárulnak ahhoz, hogy a határ két oldalán élő közösségek közelebb kerüljenek egymáshoz (Durand & Decoville 2020). Ezek a mindennapi interakciók erősítik a társadalmi bizalmat a kölcsönös megértést és elfogadást végső soron megalapozva akár egy közös regionális identitást is (Palkó, 2011).

A szabadidős turizmus fontos szerepet játszik a társadalmi kapcsolatok erősítésében, mivel elősegíti az emberek közötti interakciókat, a kulturális kölcsönhatásokat és a közösségi kapcsolódást és az életminőségre is egyértelműen pozitív hatással van (Rátz, 1999; Michalkó et al., 2009). A határ menti turizmus továbbá kiemelt szerepet játszik Közép-Európában akár a családi kapcsolatok elmélyítésében is.

A szabadidős tevékenységek másik kiemelkedő példája a sport. A határon átnyúló kapcsolatok tekintetében nem csak a tömegsportnak, hanem a versenysportnak is kiemelkedően fontos szerepe van. Magyarországon és a teljes régióinkban rendkívül gyakoriak a kiemelkedő nemzetközi sportrendezvények megrendezése, valamint több országot is érintő közös bajnokságok is például a jégkorongban az ausztriai központú, de számos más régiós országot,

így Magyarországot is bevonó Win2Day ICE Hockey League és a magyarországi központú, de szintén számos más régiós országot felvonultató Erste Liga sorozat is. Ezen kezdeményezések a határon átnyúló kapcsolatok területén azért fontosak, mert találkozási alkalmakat generálnak a különböző nemzetiségű közép-európai emberek számára, elősegítve ezzel akár a baráti kapcsolatok vagy a kölcsönös egymás iránti tisztelet kialakulását. Habár a sport határokon átnyúló együttműködésben betöltött szerepe alulkutatottnak számít egy friss spanyol kutatás rávilágított arra, hogy bizonyos sportágak egyértelműen hozzájárulnak a határ menti régiók együttműködéséhez és összetartásához (Lera et al., 2024).

A kulturális események – úgymint fesztiválok, vásárok, kiállítások – szintén kiemelten képesek hozzájárulni a határon átnyúló kapcsolatok, és az egymás iránti tolerancia erősödéséhez a régiókban. Jó példák lehetnek erre a hagyományőrző fesztiválok, művészeti vagy könnyűzenei fesztiválok, rendezvények, amelyeket közösen szerveznek szomszédos országok, lehetőséget teremtve ezzel arra is, hogy a különböző nemzetiségű közösségek találkozzanak és egymás kultúráját megismerhessék. A határ két oldalán élők közös kulturális élményei növelik az egymás iránti bizalmat és megértést, és hozzájárulnak egy regionális szintű összetartozás érzésének kialakításához, például a magyar és szlovák szervezésű közös kulturális projektek által, amelyre jó példa lehet a két Komárom közös kezdeményezései.

Összességében a szabadidő és a sport területen szerveződő határon átnyúló kezdeményezések kiegészíti az intézményesített együttműködéseket (néhány esetben akár generálhatják is azt) és alulról jövő módon támogatják a további európai integrációt és a békés együttműködést a közép-európai térségben (Decoville & Durand, 2019).

2.6.6. Határon átnyúló pályázatok

A határon átnyúló metropolisztérségek működésének egyik legfontosabb feltétele a települések közötti kooperáció erősödése. Minél inkább képesek a térség szereplői – önkormányzatok, fejlesztési ügynökségek, turisztikai szervezetek – közös projekteket kezdeményezni és végrehajtani, annál integráltabbá és versenyképesebbé válik a térség egésze. A közös fejlesztések különösen ott hozhatnak kiemelkedő eredményeket, ahol a határon túl is szoros kulturális, gazdasági vagy etnikai kapcsolatok vannak, ahogyan ez Győr és a Csallóköz esetében is megfigyelhető. A települések számára a turisztikai fejlesztések jelentik az egyik legkönnyebben megvalósítható és leglátványosabb együttműködési területet, hiszen a döntéshozók gyakran a turizmusban látják a helyi gazdaság élénkítésének, a térségi imázsépítésnek és a munkahelyteremtésnek az egyik legfontosabb lehetséges motorját.

A közvetlen brüsszeli forrású INTERREG programok és az eurorégiós együttműködések keretében az elmúlt években számos olyan közös projekt született, amely Magyarország és Szlovákia, illetve Magyarország és Ausztria határ menti térségeit kapcsolja össze. Ezek a projektek többnyire a közös természeti és kulturális örökség megőrzésére és bemutatására, valamint az aktív, ökoturisztikai és kulturális turizmus fejlesztésére irányultak. A kezdeményezések gyakran ösvény- és kerékpárút-fejlesztéseket, tanösvények kialakítását, kulturális útvonalak létrehozását, közös marketingtevékenységeket vagy éppen közös turisztikai menedzsment-struktúrák kialakítását foglalták magukban. A pályázati lehetőségek ösztönzőleg hatottak a határ menti intézmények együttműködésére, és olyan kapcsolati hálókat építettek ki, amelyek hosszú távon is hozzájárulhatnak a térség integrációjához.

A határon átnyúló együttműködések jelentősége túlmutat az ágazati fejlesztéseken. A szabadidős és kulturális fejlesztések egyben a társadalmi integráció és az európai kohézió fontos indikátora is. Hardi és szerzőtársai szerint a közös turisztikai aktivitások – például a közös fesztiválok, tematikus utak vagy látogatóközpontok – nemcsak gazdasági haszonnal járnak, hanem a határ két oldalán élők közötti kapcsolatok erősítéséhez, a kölcsönös bizalom növeléséhez és a térségi identitás formálásához is hozzájárulnak. Mindez különösen releváns Közép-Európában, ahol a határok történelmi változásai és a nemzetiségi sokszínűség sajátos társadalmi-kulturális dinamikát eredményeznek. Győr esetében a határ túloldalán élő jelentős magyar közösségek tovább erősítik azt a potenciált, hogy a közös projektek a metropolisztérségi együttműködés kézzelfogható, fenntartható és mindkét fél számára előnyös motorjai legyenek (Hardi et al., 2021).

2.7. Helyi kormányzás

Egy integrált, összehangolt metropolisz-kormányzás nemcsak a stratégiai fejlesztések koordinációját segítené elő, hanem a térségi identitás, a gazdasági kapcsolatok és a közös szolgáltatásszervezés megerősítésének is alapvető eszköze lehetne. Ennek hiánya viszont jelentősen korlátozhatja a közös potenciál kihasználását, különösen olyan sokszereplős, több országot érintő térségekben, mint amilyen Győr határon átnyúló vonzáskörzete.

A helyi kormányzás (*local governance*) olyan több szereplőt és több szintet integráló kormányzási mód, amelyben a helyi közügyek alakítása nem kizárólag az önkormányzati intézmények formális döntési kompetenciáin keresztül történik, hanem az állami, önkormányzati, gazdasági és civil szereplők hálózatos együttműködésén, partnerségi koordinációján és megosztott felelősségén alapul. E megközelítés a hierarchikus „government”

modellt meghaladva a kormányzási funkciók újraszerveződését ragadja meg, ahol a döntéshozatal, a végrehajtás és az erőforrás-mobilizáció egyaránt policentrikus, többszintű és térben differenciált módon valósul meg (Rhodes, 1996; Pierre & Peters, 2000; Hooghe & Marks, 2003). A helyi kormányzás ebben az értelemben szorosan kapcsolódik a területi és térbeli kormányzás fogalomköréhez, mivel a kormányzási gyakorlatokat nem közigazgatási határokhoz, hanem funkcionális térségekhez, együttműködési hálózatokhoz és közpolitikai problémákhoz rendeli. A hazai szakirodalomban Salamin és szerzőtársa értelmezése nyomán a helyi kormányzás a területi kormányzás részeként olyan koordinációs keretként jelenik meg, amelyben a közpolitikai cselekvés térbeli beágyazottsága, az intézményi együttműködés és a társadalmi részvétel egymást feltételező elemekként értelmezhetők (Salamin & Péti, 2019; Salamin & Péti, 2023)

A helyi kormányzás fogalma napjainkban a klasszikus, hierarchikus és intézménycentrikus „*government*” modell meghaladását jelenti, és a közügyek intézésének olyan átalakulását ragadja meg, amelyben a döntéshozatal, a koordináció és a végrehajtás egyre inkább több szereplő és több szint együttműködésére épül. A *governance*-fordulat lényege nem az állami szerep visszaszorulása, hanem a kormányzási funkciók újrendeződése: a hierarchikus irányítás kiegészül – és részben cserélődik – hálózatos, partnerségi és társkormányzási mechanizmusokkal, miközben az állam továbbra is meghatározó keretalkotó és koordináló szereplő marad (Rhodes, 1996; Pierre & Peters, 2000; Stead & Pálné Kovács, 2016). A helyi kormányzás ebben az értelemben nem pusztán intézményi reform, hanem kormányzási logikaváltás, amely a közpolitikai cselekvést egyre inkább funkcionális térségekhez, várostérségi és metropoliszléptékű folyamatokhoz, valamint formális és informális együttműködési hálózatokhoz köti (Le Galès, 2002; Salamin & Péti, 2019). A hazai szakirodalom hangsúlyozza, hogy e fordulat szorosan összefonódik a területi kormányzás és a térbeli tervezés átalakulásával: a kormányzás súlypontja a jogilag rögzített intézményi keretek mellől egyre inkább a koordinációs kapacitások, a partnerségi viszonyok és a térben differenciált közpolitikai beavatkozások irányába tolódik el (Salamin, 2021). A helyi lépték ebben a folyamatban kiemelt jelentőségű, mivel itt kapcsolódik össze a társadalmi tőke, az intézményi kapacitás, a részvétel minősége és a térbeli összefüggések rendszere (Putnam et al., 1994; Le Galès, 2002).

A közigazgatási paradigmaváltások szintjén a helyi kormányzás értelmezése az 1980–90-es évek „*New Public Management*” (NPM) hullámától (hatékonyság, verseny, szerződéses logikák) az „új közösségi kormányzás” (*New Public Governance, NPG*) szemléletéig ível

(Hood, 1991; Osborne, 2006). Míg az NPM a teljesítmény- és piaci megoldásokkal kísérletezett, addig az NPG a hálózati együttműködést, a társ kormányzást emeli középpontba, jellemzően hibrid (menedzsment + partnerség + platform) megoldásokkal a helyi gyakorlatban (Osborne, 2006; Bovaird & Löffler, 2023). A részvétel klasszikus normatív mércéjét Arnstein „részvételi létrája” adja – a tájékoztatástól a partnerségen át az állampolgári kontrollig –, melyet a kortárs NPG-irodalom a tervezés, döntés és értékelés folyamatmodelljeivel egészít ki (Arnstein, 1969; Bovaird & Löffler, 2015; Sorrentino et al., 2018). Ennek megfelelően a helyi kormányzás minősége nemcsak intézményi erőforrások, hanem társadalmi kapacitás és a társadalmi bizalom kérdése is (Putnam et al., 1994; Bovaird & Löffler, 2015).

A többszintű kormányzás (*multi-level governance, MLG*) az uniós, nemzeti, regionális és helyi döntéshozás összefonódásait és egymásrautaltságát emeli ki; a klasszikus tipológia különbséget tesz az úgynevezett területi-intézményes és az ügyszpecifikus lényegében átfedő hatásköri megoldások között (Hooghe & Marks, 2003). E keretben a települési–járási–megyei–régiós együttműködések, a közszolgáltatási társulások és a fejlesztéspolitikai partnerségek integráltan működnek (Hooghe-Marks, 2003; European Commission, 2001). A policentrikus kormányzás – Ostrom (2009, 2010) nyomán – nem valamiféle zavar a központi kormányzati rendszerben, hanem erőforrás, hiszen a döntési központok sokasága, a kölcsönös egyeztetések kultúrája és a többszintű közös tanulás képesek kezelni a sokszor a valóságban nehézkes közösségi (kollektív) cselekvés komplex problémáit különösen például a klímapolitika, a fenntartható közlekedés, lakhatás, a zöld és digitális átmenet szakpolitikai rendszerében egyaránt. A szabályok közös érvényesítése, a visszacsatolások és a hálózati normák minősége így a helyi kormányzás teljesítményének elsőrendű meghatározói (Ostrom, 2010).

Habár a tervezés nemzeti hatáskör maradt, ma az Európai Unióban egyre nagyobb a politikai és szakmai igény, hogy közös európai kontextusban értelmezzük a térdimenziójú tervezési-fejlesztési folyamatokat, elsősorban a térbeli tervezés (*spatial planning*) és a területi kormányzás (*territorial governance*) fogalma mentén (Salamin & Péti, 2023).

A szubszidiaritás elve – a döntések az állampolgárokhoz legközelebbi szinten történő meghozatala – a kormányzás Európai Unió alapnormája, hasonlóan, mint a nyitottság, átláthatóság, részvétel, elszámoltathatóság és hatékonyság, amelyeket az Európai Unió kormányzásáról szóló Fehér Könyvében rögzített irányelvekként is megjelennek (European Commission, 2001). A Helyi Önkormányzatok Európai Chartája a politikai, közigazgatási és pénzügyi autonómia garanciáit fogalmazza meg, amelyek a tagállami jogrendszerekben – így Magyarországon is – a helyi kormányzás jogi alapjait adják (lásd a Council of Europe

1985/1988-as számú rendelete). A területi kormányzás és a térbeli tervezés európai koncepciója a közpolitikákat a térbeli integráció és a helyi-térségi erőforrások mozgósítása felől rendezi újra; magyar értelmezésben ez a „tervkészítéstől a governance-ig” tartó folyamatként írható le (Salamin & Péti, 2019). A „hely-alapú” (*place-based*) fejlesztéspolitika hazai adaptációjának az alapjait a VÁTI-ban készült területi kohéziós irányelvekhez igazítjuk napjainkban is (Péti, 2009).

A „puha terek” kérdésköre az elmúlt években az európai területi tervezés egyik központi témájává vált (Allmendinger & Haughton, 2009; Purkarthofer, 2021; Salamin, 2021, 2023). Ezek a terek nem rendelkeznek pontos, közigazgatásilag rögzített határokkal, sokkal inkább funkcionális és informális jellegűek. Emiatt gyakran „képlékeny” (*fuzzy*) tereknek is nevezik őket (Salamin & Péti, 2023). A puha terek és a metropolizáció szorosan összekapcsolódnak, hiszen a metropolisztérségek számos jellemzője – például az ingázási zónák, gazdasági kapcsolatrendszerek, infrastrukturális hálózatok vagy a lakossági mobilitás – természetüknél fogva nem illeszkednek az államigazgatási határokhoz. Ezek a folyamatok elmosódó, rugalmas térszerkezeteket hoznak létre (Haughton et al., 2010).

Ennek megfelelően a metropolisztérségek kormányzása is egyre inkább a szereplők – önkormányzatok, regionális szervezetek, gazdasági és civil aktorok – hálózatos, együttműködésen alapuló működésére épül, ami jól illeszkedik a soft spaces logikájához (Purkarthofer & Granqvist, 2021). Ugyanakkor fontos hangsúlyozni, hogy a puha terek nem váltják ki a formális, jogilag rögzített intézményi struktúrákat. A metropolisztérségekben továbbra is meghatározóak a „kemény” szabályozási elemek, míg a puha terek ezeket inkább kiegészítik, lehetővé téve a rugalmasabb, célorientált együttműködések és beavatkozások megjelenését (Cavaco et al., 2023).

2.7.1. Helyi kormányzás a magyar elméleti diskurzusban

A magyar elméleti diskurzus alapvetően a nemzetközi mintázatokhoz illeszkedve, de figyelembe véve a hazai közigazgatási jogi diskurzust tárgyalja a helyi kormányzást. Pálné Kovács a hazai rendszer intézményi és közpolitikai alapjait több írásában is részletesen elemezte, rámutatva az önkormányzati autonómia, a feladat- és forráselosztás, valamint az állam-önkormányzat viszonyának dilemmáira. Pálné írásaiban kiemeli, hogy a helyi kormányzás bizalom és valódi decentralizáció nélkül csak egy formális részvételi formává válik (Pálné Kovács, 2008, 2014, 2019). A magyarországi helyi kormányzás gyakorlatához, valamint a hazai közpolitikai és közigazgatási igazgatási reformok értelmezéséhez fontos támpontot

adnak a *new public management*-ről (NPM) szóló vizsgálatok (Hajnal, 2004), valamint a pártok, civil szervezetek és az önkormányzatok kapcsolatrendszerét feltáró munkák (Kákai, 2014). A politikatudományi és közigazgatási jogtudományi értelmezés mellett a területi és várostervezési diskurzusban is fontos szerepet játszik a helyi kormányzás. Ezen a területen kiemelendő például Salamin és Péti munkássága, akik a stratégiai infrastruktúrák, a többszereplős koordináció és a puha terek európai trendjeit hangsúlyozzák írásaikban (Salamin & Péti, 2019; Salamin & Péti, 2023; Péti, 2009).

A legújabb kutatások szerint a magyar helyi kormányzás egyik kulcskérdése a többszintű kormányzás gyakorlati megvalósítása, amely lehetővé tenné az Európai Unió, országos, megyei és helyi szereplők közötti együttműködés összehangolását (Finta, 2022). Más szerzők a hálózati kormányzás (*network governance*) hazai adaptációjának szükségességét hangsúlyozzák, amelyben a helyi önkormányzatok, piaci szereplők és civil szervezetek közötti horizontális együttműködés képes kiegészíteni a hierarchikus állami struktúrákat (Bálint et al., 2024). Ez a megközelítés pedig már a „puha terek” logikájához kapcsolódik, ahol a rugalmas, projektorientált, partnerségi alapú együttműködések nemcsak a stratégiai fejlesztések sikerét segítik elő, hanem a társadalmi részvételt és a helyi innovációt is ösztönzik (Allmendinger & Haughton, 2009; Purkarthofer & Granqvist, 2021; Salamin, 2021, 2023).

A digitális technológiák és az adatalapú kormányzás megjelenésével a helyi kormányzás új dimenziót nyer: az okosváros-stratégiák a helyi szolgáltatások hatékonyságát és a lakossági bevonást egyaránt erősíthetik (Meijer & Bolívar, 2016). Ezek a fejlesztések hozzájárulhatnak a decentralizáció hatékonyabb megvalósításához és a közigazgatási innovációhoz, de egyben felvetik a demokratikus kontroll és adatbiztonság kérdéseit is. Az elmúlt években az okosváros stratégiák a legtöbb magyarországi nagyváros tervezési és stratégiai dokumentumában integrálásra kerültek (Árvai, 2022).

2.8. Városterzési kormányzás és önkormányzati kooperációk

Napjainkban a városok közötti együttműködés kulcsfontosságú a fenntartható fejlődés, a gazdasági versenyképesség és az életminőség javítása szempontjából. A szuburbanizációs folyamatok és a globalizáció hatására a települések egyre szorosabb kapcsolatba kerülnek egymással, miközben olyan összetett kihívásokkal kell szembenézniük, mint a közlekedési hálózatok összehangolása, a környezeti fenntarthatóság biztosítása, az energiahatékonyság növelése vagy a társadalmi egyenlőtlenségek csökkentése.

A városközi kormányzás olyan eszközt kínál, amely lehetővé teszi a települések számára, hogy erőforrásaikat összehangolják, tapasztalataikat megosszák, és közös stratégiákat alakítsanak ki a hatékonyabb problémamegoldás érdekében. Az együttműködés nemcsak a regionális fejlődést gyorsíthatja fel, hanem hozzájárulhat a helyi lakosság jólétének növeléséhez is. Az olyan területeken, mint az infrastruktúra-fejlesztés, az innováció támogatása vagy a klímavédelem, a közös fellépés erősebb és hosszabb távon fenntarthatóbb eredményeket hozhat, mint az egyéni városi kezdeményezések.

2.8.1. A várostérségi kormányzás elméleti alapjai

A várostérségi kormányzás elmélete az elmúlt három évtizedben a közigazgatási és várospolitikai kutatások egyik legtermékenyebb kutatási irányá változott, mivel a nagyvárosok és agglomerációs térségek problémái például közlekedési torlódás, lakhatási, környezeti terhelés stb. a hagyományos közigazgatási, néhány esetben az országhatárokon is messze túlnyúlnak. A tudományos közéletben a klasszikus kormányzási fordulat – amely a hierarchikus „*government*” helyett a hálózatok, a piac és a civil társadalom közötti interakciókat és tárgyalásos koordinációt helyezte előtérbe – megteremtette azt az elméleti keretrendszert, amelyre a várostérségi kormányzás koncepciója felépül (Rhodes, 1996; Kooiman, 2003; Pierre, 2011). A várostérségi kormányzás lényege ebben a keretrendszerben nem pusztán egy újabb közigazgatási szint megteremtése, hanem annak a felismerése, hogy a funkcionális várostérség a közjavak és externáliák tényleges keletkezési tere, amelyhez illeszkedő, több-szereplős és több-szintű koordináció, tervezés szükséges. E felismerés ma már széleskörben visszhangra talál a szakirodalomban is, hiszen a metropolita lépték elvben képes a földhasználat, mobilitás és a fenntarthatósági célok jobb összehangolására, (Moore-Cherry et al., 2022; Kübler & Heinelt 2004; Kübler, 2012).

A többszintű kormányzás régóta szolgál fogalmi háttérként a várostérségi kormányzás értelmezéséhez, különösen az Európai Unió kontextusban. A többszintű kormányzási rendszert Hooghe és Marks (2003) tipológizálta. A szerzőpáros két különböző típust azonosít az I. típusba az egymásba ágyazott, általános feladatkörök és szintek, míg a II. típusba, feladatspecifikus, átfedő joghatóságok tartoznak. Ez a két féle csoportosítás jól jellemzi a metropolisz együttműködések kettős logikáját: a demokratikus elszámoltathatóság és integráció szempontjából az első, a funkcionális problémamegoldás és rugalmasság oldaláról a második kínál előnyt. E kettőség dialektikáját a metakormányzás elmélete köti össze, amely az államot – és általánosabban a „felsőbb” szinteket – a játékszabályok, ösztönzők, standardok és

ellenőrzési mechanizmusok kialakítójaként írja le (Jessop, 2007). A 2020 utáni európai szakpolitikai dokumentumok – különösen a Területi Agenda 2030 – ugyanezt a három pillért emelik ki: a helyalapú megközelítést, a funkcionális városterek jelentőségét és a policentrikus településhálózatot, mint a területi kohézió és a jó kormányzás feltételeit. Az Agenda megerősíti, hogy a területi és ágazati politikák integrációja, valamint a szintek közötti partneri munkamegosztás a stratégiai térbeli tervezés és a várostérségi kormányzás közös alapja (Espo, 2020; Böhme & Redlich, 2023).

A várostérségi kormányzás egyre több empirikus kutatás is vizsgálta az elmúlt években. Az ESPON METRO (2020–2022) komparatív kutatás például kilenc európai metropolitsztérséget vizsgált. Arra az eredményre jutottak, hogy a kohéziós politika – amennyiben a metropolisz térség széles stakeholderi kör bevonásával, már a programozás és végrehajtás korai szakaszában érdemben részt tud venni – képes lehet hatékonyan katalizálni a térségi szintű stratégiai tervezést, a partnerségépítést és az adat-alapú tervezést és monitoringozást. A projekt záróanyagai és szakpolitikai üzenetei arra utalnak, hogy a metropolizáció és a kohéziós források egymást erősítik, feltéve, hogy a kormányzási berendezkedés világos feladatmegosztást, kiszámítható finanszírozást és eredményfokuszú értékelést biztosít (ESPON, 2022). A jelentés ugyanakkor hangsúlyozza, hogy a formálisan létrehozott metropolisz testület önmagában nem képes valódi eredményt elérni, ehhez szükség van a megfelelő finanszírozásra, a koherens beavatkozási eszközökre és az intézményi kapacitásra, különösen a megfelelően szakképzett humán erőforrás biztosítására (Moore-Cherry et al., 2022).

A várostérségi kormányzás fontosságát a 2020-as évek szakpolitikai diskurzusában a globális éghajlatváltozás és a települések és térségek reziliensé tétele csak erősítették, hiszen a klímaváltozás közismerten nem ismeri a közigazgatási határokat így települések és térségek összefogására van szükség a hatékony válaszadáshoz (Rakonczai, 2021; Antal Z., 2014). Az éghajlati szempontok minnél erőteljesebb figyelembevétele a közlekedés-, lakhatás-, kék és zöldinfrastruktúra- az egészség, illetve a klímapolitikába – akkor sikeres, ha a várostérségi szinten léteznek összehangolt célok, közös adat- és indikátorrendszerek, valamint ellenőrizhető eredmények.

Az OECD elemzései is a metropolisz kormányzás fontosságát hangsúlyozzák, hiszen különböző jól összehasonlítható indikátorok mentén készült felméréseik szerint a funkcionális városterek – azaz a város és vonzáskörzete – adják a termelékenység és innováció jelentős részét, miközben a kormányzási berendezkedésük gyakran széttörözött: sok metropolita szervezet létezik, de korlátozott hatáskörrel és forrásokkal. Ez a „kapacitás-szakadék”

koordinációs veszteségekhez és alacsonyabb közpolitikai hatásfokhoz vezethet és az OECD is kiemeli, hogy különösen mobilitás, levegőminőség, vízgazdálkodás és a lakáspolitikai terén lenne szükség hatékonyabb metropolisz szintű kormányzásra (OECD, 2020, 2022). A tágabb regionális kormányzási reformokról szóló friss OECD jelentés viszont pontosan rámutat arra is, hogy a koherens feladatmegosztás és a stabil finanszírozás a jól működő várostérségi kormányzás kulcsfeltétele (OECD, 2024).

2.8.2. A várostérségi kormányzás a hazai tudományos diskurzusban és a gyakorlatban

A magyar szakirodalom és gyakorlat az elmúlt másfél évtizedben lényegében egyfajta laboratóriumként szolgált a várostérségi kormányzás vizsgálatához, mert egyidejűleg figyelhető meg benne az európai trendekhez való igazodás, lásd a „puha” terek vizsgálatának előretörése (lásd Salamin, 2021 és 2023) másrészt viszont a gyakorlatban a formális intézményi struktúrát jelentősen átszabták, így a területi középszint folyamatos gyengülése és egyre szélesebb körű centralizáció jellemzi a hazai közigazgatást (Pálné Kovács, 2019, 2020, 2022; Hegyesi, 2024).

A magyar gyakorlat tehát különösen jól jeleníti meg azt a feszültséget, amely a nemzetközi tapasztalatok és a szakirodalomorientált tervezési oldal és a tényleges többszereplős kormányzás - vagyis jobban mondva annak hiánya - között keletkezik. Salamin négydimenziós tervezési tipológiája világosan el is választja ezeket, hiszen ő a tervezési formák „nyelvét”: a motiváció, a földrajzi kiterjedés, a kormányzási folyamat és a szakpolitikai eszközök dimenziós tengelyen értelmezi (Salamin, 2023). Ennek a keretnek a magyar várostérségi kormányzásra történő alkalmazása azt mutatja, hogy a puha terek – hálózatok, programozási területek, funkcionális együttműködési övezetek – gyorsan és rugalmasan keletkeznek, míg a formalizált intézményi együttműködési megoldások pedig sokszor időben jóval később, esetleg korlátozott hatáskörrel, vagy éppen egyáltalán nem követik le azt (Salamin, 2023). Viszont a legújabb európai tervezési dokumentumok elveinek átvétele, a hazai tervezés „európaizálódása” végső soron a rendszer logikáját inkább a rugalmasabb tervezési terek felé tolja (Salamin, 2024). Ez a megközelítés Magyarországon különösen a funkcionális várostérségek (FUA) esetében szembeötlő, ahol a stratégiai dokumentumokban (például a fenntartható városfejlesztési stratégiákban (FVS) és az országos területfejlesztési dokumentumokban például az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióban (OFTK) megjelenő FUA-szemlélet jóval megelőzi az intézményes együttműködések létrejöttét (Salamin, 2024).

Egyes szerzők szerint a várostérségi kormányzás magyarországi szerkezeti és strukturális kihívásai mögött a középszintű (megyei) kormányzás pozícióvesztése és a központi kormányzat centralizációs erőfeszítései állnak (Pálné Kovács, 2019, 2020, 2022). Pálné Kovács szerint a területi középszint gyengülése nem pusztán adminisztratív kérdés: demokratikus következményekkel is jár, mivel szűkíti az önkormányzás intézményi rendszerét és eszközrendszerét és gyengíti a horizontális, hálózatos kormányzási csatornákat és együttműködési lehetőségeket (Pálné Kovács, 2021). Egy friss hazai kutatás, amely a periférikus térségek kormányzásáról készült, ugyancsak azt erősíti meg, hogy a döntéshozatal centralizált logikája és az intézményrendszer gyengeségei együtt járulnak hozzá a közigazgatási rendszer végrehajtási anomáliáihoz és ahhoz, hogy nem biztosított számos szereplő képviselete a rendszerben (Pálné Kovács et al., 2023). Ezek a fejlemények a várostérségi szinten különösen érzékenyek, mert a nagyvárosi térségek koordinációja éppen a többszintű és többszereplős együttműködési terek stabilitását igényelné (Pálné Kovács, 2021).

Budapest funkcionálisan önálló metropolisz térséggel rendelkezik (Szegevári, 2022; Tosics, 2022; részben Koudela, 2022), amely lényegesen tágabb, mint a Központi Statisztikai Hivatal hivatalos agglomerációs besorolásánál, hiszen például a 2014-ben megjelent Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióban (OFTK)-ban az úgynevezett csapágyvárosok is részét képezik ennek a metropolisz övezetnek, például Tatabánya, Székesfehérvár, Kecskemét, Szolnok, Salgótarján. Ezen térség policentrikus metropolisz voltát árnyalja viszont Varga és szerzőtársainak (2020) álláspontja, miszerint a policentrikusságot jelképezni hivatott csapágyvárosok egyáltalán nem alkotnak homogén csoportot, például népességszám, gazdasági profil és a versenyképesség szempontjából sem, nem hogy a fővárosnak tudjanak érdemi kiegészítő partnerei lenni.

Budapest metropolisz térségében az elmúlt években jól látható példát kínál arra, miként próbál a központi kormányzás és a szakpolitika formális intézményekkel reagálni a metropolizálódás okozta számos kihívásra. Ilyen reakcióként értelmezhető a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa, amely 2018 után a központi kormányzat és Budapest együttműködési fórumaként jött létre és döntően nagy infrastrukturális projektek politikai és szakmai összehangolását szolgálta, de összetétele és jogállása miatt a tágabb metropolisz kormányzási kérdésekre – településközi koordináció, funkcionális szolgáltatási kapcsolatok – csak áttételesen volt képes hatni. Ráadásul, habár a létrehozásról szóló 1509/2018. (X. 17.) kormányhatározat még hatályos, a valóságban a központi kormányzat és a főváros között fennálló politikai viták eredményeként a testület 2021 óta nem is ülésezett. 2022-ben újból megalakult a Budapesti Agglomeráció

Fejlesztési Tanács (BAFT), amelyet a 2023. évi CII. törvény is térségi fejlesztési tanácsként nevesít. Ez immár kifejezetten a funkcionális fővárosi tér koordinációs platformja kíván lenni. Ugyanakkor a Tanács státusza, feladat- és eszközrendszere, döntési és forráskoordinációs kompetenciái továbbra is kérdésessé teszik, hogy a „puha” metropolita együttműködéseket mennyiben képes kemény, intézményesített kormányzássá konvertálni, különösen úgy, hogy a Tanács működése az évente a témában megrendezésre kerülő konferenciák szervezésében teljesebb ki. A közlekedési szektorban a várostérségi kormányzás szemléletével 2021-ben Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS), amely a közlekedés területén hozott létre térségi, funkcionális keretet, ám a stratégia megvalósítása a közlekedési szakpolitika irányváltása miatt a gyakorlatban még várat magára. Ezzel a gyakorlati megjelenéssel összhangban Salamin és Péti magyar sajátosságként írja le a változó terek jelenségét, miszerint a tervezési egységek gyorsan változnak, tematikusan szűkülnek, élettartamuk rövid, ami a várostérségi kormányzás stabilitását is gyengíti és egyben magyarázza azt is, hogy miért nem alakult még ki a funkcionális városterek rendszerszerű, intézményes együttműködési formája hazánkban (Salamin & Péti, 2023).

A magyar önkormányzati rendszer egyik tartós strukturális problémája a településszerkezet erős elaprózottsága, amely különösen a kisebb települések esetében nehezítette a közszolgáltatások hatékony megszervezését és a térségi szintű koordinációt. E probléma kezelésére jelent meg a 2000-es évek elején a többcélú kistérségi társulások rendszere, amely kifejezetten az elaprózott önkormányzati rendszer térségi együttműködésének erősítését célozta. A többcélú kistérségi társulások jogi kereteit a települési önkormányzatok többcélú kistérségi társulásairól szóló 2004. évi CVII. törvény teremtette meg. A szabályozás lehetővé tette, hogy az önkormányzatok kistérségi szinten, többféle közfeladat – így különösen az oktatási, szociális, egészségügyi és területfejlesztési feladatok – ellátására intézményesített együttműködést hozzanak létre. Az állam célzott pénzügyi ösztönzőkkel támogatta a rendszer. A többcélú kistérségi társulások rendszerében jelentős fordulatot hozott a 2013-as önkormányzati reform. A helyi önkormányzatokról szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (Mötv.) hatálybalépésével a korábbi kistérségi társulási szabályozás megszűnt, a 2004. évi CVII. törvény 2013. január 1-jével hatályon kívül került, és ezzel a többcélú kistérségi társulások, mint intézményesített együttműködési forma megszűntek. A reform eredményeként ugyanettől az időponttól jöttek létre a közös önkormányzati hivatalok, amelyekben való részvétel a kisebb települések számára kötelezővé vált (Zongor, 2024). A többcélú kistérségi társulások megszűnésével a térségi koordináció hangsúlya áthelyeződött, és a korábbi,

kistérségi logikát felváltotta a centralizáltabb állami igazgatási struktúra a járásokkal, valamint a kötelező közös hivatalok rendszere. Ezzel a kistérségi társulások azon eredeti funkciója is megszűnt, amely az önkormányzati autonómián alapuló, térségi szintű együttműködésre épült. Fontos elkülöníteni a megszűnt többcélú kistérségi társulásokat az önkéntes önkormányzati társulásoktól, amelyek továbbra is a magyar közigazgatási rendszer részei. Míg a többcélú kistérségi társulások egy kistérségi léptékű, erősen ösztönzött és részben kötelező jellegű együttműködési modellt valósítottak meg, addig az önkéntes önkormányzati társulások konkrét feladatellátásra, teljes önkéntességen alapulva jönnek létre (Szabó, 2019; Szabó & Gyergyák, 2024).

A várostérségi kormányzás másik magyar sajátossága, hogy a különböző stratégiában megfogalmazott elvárások és a gyakorlati végrehajtás közötti hatalmas különbségek vannak. Ennek okai között azonosítható a források és hatáskörök hiánya vagy éppen átfedése, a középszint intézményi gyengülése, a jogszabályi környezet gyakori változása, valamint az a tény, hogy a funkcionális várostérségek lehatárolása és a „kanonizált” hivatalos lehatárolás nem mindig esik egybe az Eurostat/OECD által használt FUA szerinti lehatárolással. A budapesti agglomeráció lehatárolásának módszertani megújításának a szükségességére számos hazai kutatás felhívja a figyelmet (Tóth & Schuchmann, 2010; Schuchmann, 2013; Tóth, 2024; Teveli & Varga, 2023; Kocsis, 2023; Kocsis & Tomay, 2024, Kocsis & Tomay, 2025, Keszthelyi & Jombach, 2020). A Keszthelyi és Jombach szerzőpáros indikátoralapú megközelítése például azt a megállapítást teszi, hogy a várostérségi kormányzásnak a valós funkcionális kapcsolati hálókat mentén kellene szerveződnie, különben a stratégiai és operatív koordináció végrehajthatósága sérül (Keszthelyi & Jombach, 2020).

A 2023–2024. évi jogszabályi változások különösen a területfejlesztésről szóló 2023. évi CII. törvény, valamint az állami építési beruházások rendjéről szóló 2023. évi LXIX. törvény – a metropolita kormányzást is érintik, mégpedig úgy, hogy a nagy, állami beruházási logika és a központi koordináció súlyát növelik, tehát a helyi és várostérségi kormányzás és a funkcionális várostérségi együttműködések demokratikus beágyazottsága tovább csökken.

A kapacitás- és végrehajtási oldal szintén kulcstényezője a várostérségi kormányzásnak. A hazai városok klímastratégiáinak friss értékelése rávilágított, hogy a stratégiai dokumentumok minősége és végrehajthatósága erősen függ az önkormányzati kapacitásoktól, a részvételi gyakorlatok fejlettségétől, illetve a horizontális és vertikális koordinációtól. Óvári és szerzőtársai (2023) kimutatták, hogy a szakmai minőség és a megvalósítás közötti különbség különösen ott jelentős, ahol a részvétel és a partnerség formális, a városi–várostérségi

együttműködés pedig gyenge. A várostérségi kormányzás szemszögéből ez azt üzeni, hogy a „puha” terek tervezési előretörése és a hálózati kormányzás megjelenése a tervezésben fontos, de a formális, intézményi együttműködés megteremtésére is szükség van. Péti és társai (2024) elemzése arra világít rá, hogy az európai területi együttműködésekben – különösen az INTERREG transznacionális és interregionális programokban jelentős aszimmetriák vannak, hiszen a közép- és kelet-európai partnerek alulreprezentált projektvezetői (lead partner) szerepe nem csupán a projektmenedzsment kérdése, hiszen mindez a magyar várostérségi kormányzás kapacitás- és reputációs kihívásait is felerősíti. Ebből a perspektívából a magyar várostérségek nem egyszerűen belső intézményi anomáliákkal küzdenek, hanem a nemzetközi együttműködési mező strukturális egyenlőtlenségei is korlátozzák mozgásterüket.

A város- és településhálózat-fejlesztésről szóló hazai kutatások arra is felhívják a figyelmet, hogy a kohéziós politika akkor válhat tartósan sikeressé, ha a feladat, hatáskör- és finanszírozás stabil és átlátható, és a policentrikus hálózati logika, a várostérségi kormányzás a gyakorlatban is megkapja a jogszabály nyújtotta működési kereteket. A 2020-as években ugyanez a felismerés abban az összefüggésben is megjelenik, hogy a „puha” policentrikus és várostérségi terek intézményes támogatás nélkül sérülékenyek, rövid életűek maradnak, és teljesítményük bizonytalan – miközben a fontosságuk és szükségességük megkérdőjelezhetetlen (Somlyódy, 2023; Salamin & Péti, 2023)

2.8.3. Határon átnyúló várostérségi kormányzás

A határon átnyúló várostérségi kormányzás gyakran interdiszciplináris elméleti vizsgálat tárgya, hiszen a határelméletek, a helyi (települési) és regionális kormányzás, valamint a többszintű kormányzás keresztmetszetében helyezkedik el. Kiindulópontja, hogy a várostérség nem a közigazgatási határoktól függ, hanem egy funkcionális tér, ahol a város(ok) és agglomerációjának egységes, munkapiaci és mindennapi közlekedési kapcsolatokkal összeszőtt egésze. Amikor egy ilyen funkcionális várostérség az államhatárt metszi, a mindennapi együttélés, a közlekedés, a szolgáltatások és a gazdasági hálózatok kormányzása szükségképp túllép a szuverén állami joghatóságok határain, és hibrid, többközpontú, gyakran puha intézményes formákban szerveződik. (Dijkstra et al., 2019; European Commission, 2021a).

A határon átnyúló kormányzás elméleti irodalma a 2000-es évek elején kristályosodott ki. Ebben meghatározó szerepe van Perkmann, 2003-as klasszikus művének, ahol a határon átnyúló régiót „cross-border region” úgy is értelmezi, hogy az a határ két oldalán fekvő közigazgatási területek funkcionális együttműködésének intézményesített színterei. Ezzel

párhuzamosan Blatter (2003) a határ menti tereket nem pusztán új közigazgatási szintként, hanem eltérő „intézményi logikák” versengő konfigurációiként írta le, ahol a hierarchikus, a hálózati és a szimbolikus-induktív kormányzási mintázatok sajátos kombinációi jelennek meg. Ezek a munkák arra világítanak rá, hogy hiába az Európai Unió számos kísérlete például Schengen integráció a kormányzás szempontjából a határok nem felszámolódnak, hanem újraszerveződnek inkább, mely által a kormányzás új „különleges területei” jönnek létre, amelyekben projektalapú, hálózati és tárgyalásos megoldások keverednek a formalizált keretekkel.

A puha terek értelmezése és ennek elterjedése a tervezéstudományban különösen is fontos a határon átnyúló várostérségek értelmezési keretében, hiszen ezekben a formális intézményi struktúrát szükségszerűen kiegészítik informális vagy éppen projektszerű együttműködések (Allmendinger & Haughton, 2009; Purkarthofer, 2021). A határmenti kormányzás szempontjából különösen érdekesek a határváros-térségek, hiszen a tőke, tudás, mobilitás, valamint az intézmények és lokális társadalmi identitások sajátos helyzetben találkoznak és nem csupán különböző nehézségeket és leküzdendő akadályokat szül, hanem a sokszínűség multiplikatív hatásait, amely sokszor versenyelőnyé tud válni, amelyet kormányzási és tervezési eszközökkel lehet kiaknázni (Sohn, 2013). Az ESPON Metroborder kutatása is hasonló megállapításokra jutott, hiszen a policentrikus metropolisz régiókban az intézményi és a funkcionális integráció gyakran aszinkron: a mindennapi áramlások integráltak lehetnek, miközben az intézményi kapacitás gyenge, vagy megfordítva, a jól szervezett intézmények mögött csak korlátozott tényleges funkcionális összekapcsoltság áll (Chilla et al., 2010). Ezzel összecseng a későbbi empirikus mérés, amely a funkcionális és intézményi integráció többdimenziós indikátorkészletek bevezetését javasolja és az EU-s belső határok mentén nagyon eltérő mintázatokat mutat ki (Decoville & Durand, 2019). A határon átnyúló várostérségi kormányzás problémái, vagy éppen annak hiánya számos szempontból egyértelműen azonosítható, viszont fontossága és szükségessége nem kérdőjelezhető meg. Egyrészt a funkcionális megközelítés, FUA-ban való Európai Unió gondolkodásmód is ezt támasztja alá, és maga a kohéziós politika is ösztönző keret lehet az ilyen metropolisz térségek kormányzása során, hiszen például a mobilitás, a klímasemleges átmenet és a lakhatás biztosításában is ezen várostérségek egymásra utaltsága nem lehet kétséges (ESPON, 2022). Medeiros a kohéziós célokhoz való hozzájárulás vizsgálata során arra a megállapításra jutott, hogy a határmenti várostérségek kormányzására, olyan koncepcionális modellt javasol, amelyben a társadalmi, gazdasági, fizikai és intézményi integráció egymást erősítő

komponensek. Ezen elméleti horizonton belül a határon átnyúló várostérségi kormányzás, pedig nem más, mint egy sokszereplős és többszintű koordinációs feladat, amelyben az önkormányzatok, regionális szervezetek, állami hatóságok, piaci és civil szereplőkből álló konfiguráció jönne létre (Medeiros, 2024).

Az ágazati szintű határon átnyúló várostérségi kormányzásra az Európai Unió területén jó példa lehet az Öresund térség vagy Genf várostérsége a Grand Genève, ahol a mobilitási igények kielégítése vagy éppen a kutatás és fejlesztési tevékenységek kormányzása régóta integrált szervezetben történik. A legfőbb tanulság az lehet tehát, hogy a határon átnyúló várostérségekben a funkcionális integráció relatíve gyorsabban mélyülhet el, mint az intézményi. Az e kettő közötti „rés” viszont egy komoly lehetőség is a kísérletező, innovatív megoldásokra például a határon átnyúló közös közlekedésszervezésre az egészségügyi ellátás biztosítására, a K+F tevékenység összehangolására (OECD, 2013; Sohn, 2020)

2.8.4. Egy jó alternatíva: A francia metropolisz kormányzás

A francia közigazgatási rendszer a világ egyik legcentralizáltabb, modellt adó közigazgatási szervezési és irányítási rendszere, amely hosszú történelmi fejlődés során alakult ki. Annak ellenére, hogy modellt adó közigazgatási iskoláról beszélünk, a magyarországi szakirodalom rendkívül hiányos a témában (Pollák, 2023). Ennek a klasszikus centralizáltságnak a legfőbb okai az elnöki-félpresidentiális rendszerben, az Államtanács speciális szerepében, a francia közigazgatási jog kevésbé formalizált korábbi jellegben keresendő. E mellett Franciaország területi, földrajzi jellemzői is nagy hatással voltak a centralizáltságra (Pollák, 2019).

A francia közigazgatás alapvetően két szinten működik: a központi közigazgatás és a területi és települési közigazgatás, önkormányzatok szintjén. A területi és települési önkormányzatok rendszere több szintű, összesen négy szintű (Pollák, 2023), amelyek közé tartoznak a régiók, megyék (*départements*), valamint a települések (*communes*) és a metropoliszok (*métropoles*). Habár az állami kontroll és felügyelet jelentős a teljes közigazgatási rendszerben, a helyi és területi önkormányzatok bizonyos mértékű autonómiával rendelkeznek. Az autonómia azonban korlátozott, mivel a helyi önkormányzatok döntéseiket az állami prefektusok felügyelete alatt hozzák meg (Cole & John, 2001).

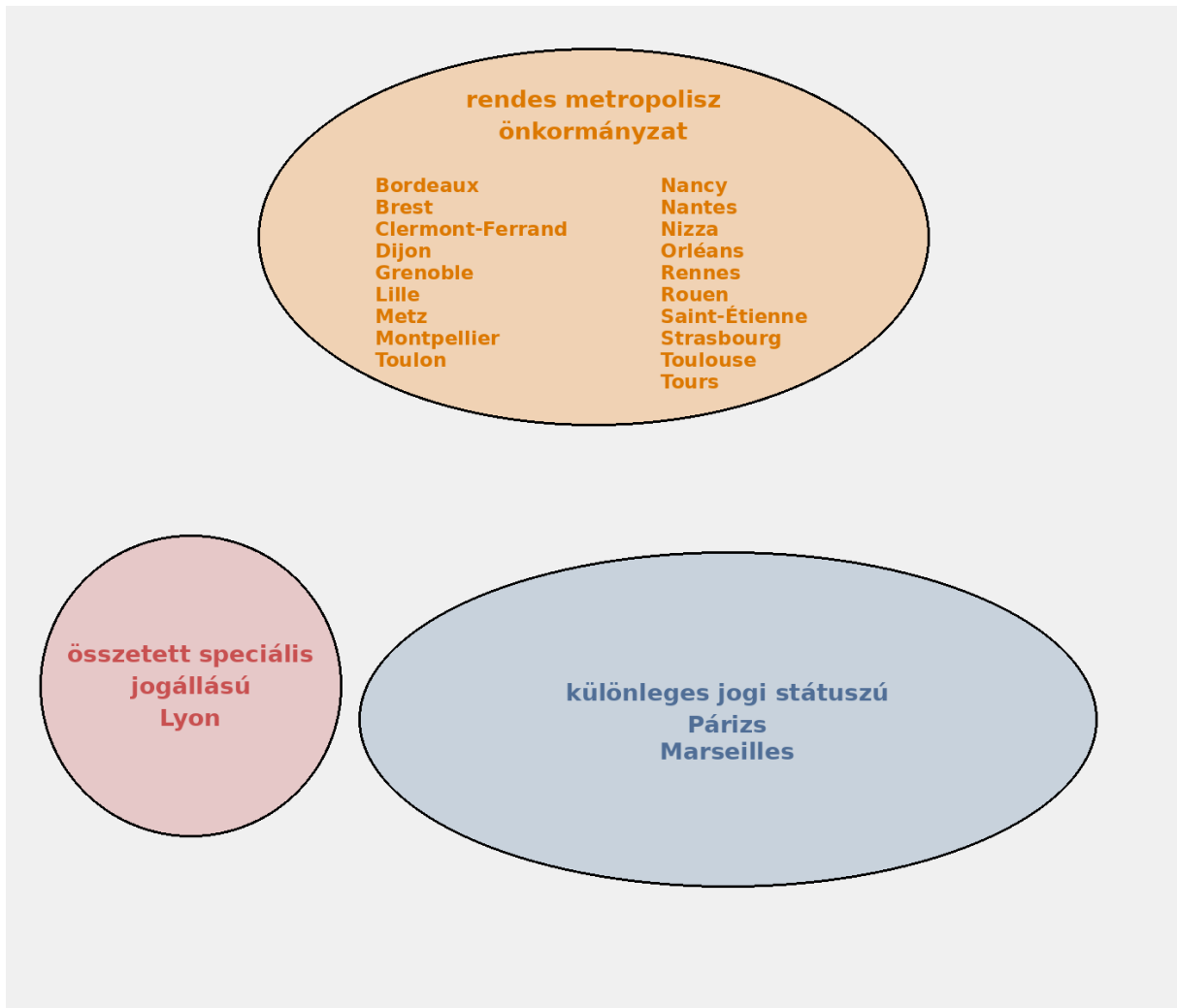
A centralizáció mellett azonban jelentős decentralizációs folyamatok is megfigyelhetők, az országban különösen a XX. század második felétől kezdve. Az 1980-as években Franciaországban jelentős decentralizációs reform folyamatok mentek végbe, amelyek egyik

sarkalatos pillanata az 1982-es decentralizációs törvények (*Lois Defferre*) elfogadása, amely alapvető fordulópontot jelentettek, mivel a régiók szélesebb jogköröket kaptak, és megalakultak az első önkormányzati tanácsok (Schmidt, 1990).

Az évtizedek során további reformok valósultak meg, amelyek célja a közigazgatási rendszer hatékonyságának a növelése és az önkormányzati rendszer finanszírozásának megerősítése volt (Borraz & Le Galès, 2005). A közelmúlt reformációs törekvéseinek fontos állomása volt a 2015-ben elfogadott "NOTRe" (*Nouvelle Organisation Territoriale de la République*) törvény. Ez a jogszabály a régiók számának csökkentését és a hatáskörök átalakítását célozta meg. A reformok egyik kulcseleme viszont maguknak a metropoliszok szerepének megerősítése volt (Pasquier et al., 2020).

A francia közigazgatás tehát egyszerre centralizált, viszont az önkormányzati alrendszere a világ egyik leginkább széttagolt rendszere, hiszen napjainkban is több mint 36.000 települési önkormányzat működik (Dafflon, 2013). Az elmúlt évtizedekben a közigazgatási reformok kiemelt figyelmet szenteltek a városok és vonzáskörzetük komplex intézményesítésére, tehát a metropolisz önkormányzatok létrehozására és annak jogi és működési keretrendszerének a kialakítására, hiszen a metropolisz önkormányzatok kiválóan tudják ellensúlyozni a túlzottan széttagolt és kisméretű települési önkormányzatok rendszerét és ez az új szint a modern urbanizáció és gazdasági integráció kulcselemei (Somlyódiné, 2019).

A francia közigazgatásban a metropolisz önkormányzatok viszonylag új intézmények, amelyek a 2010-es évek közigazgatási reformjai során jöttek létre. A 2014-es MAPTAM-törvény (*Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles*) határozta meg e szervezetek szerepét és hatásköreit. A közigazgatási reform célja az volt, hogy erősítse a nagyvárosi régiók gazdasági és politikai kohézióját, valamint növelje versenyképességüket az Európai Unió többi nagyvárosi térségével szemben (Le Galès & Vitales, 2013). A metropolisz önkormányzatok Franciaország leginkább urbanizált térségeiben működnek. 2024 januárjában 22 nagyvárosi jogállású agglomeráció jött létre Franciaországban. Kettő különleges státusszal rendelkezik (Párizs és Marseille), továbbá Lyon jogi helyzete összetettebb, hiszen itt egységesültek a nagyvárosi és a megyei hatáskörök is. A másik 19, úgynevezett „rendes” metropolisz önkormányzat: Bordeaux, Brest, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Lille, Metz, Montpellier, Toulon, Nancy, Nantes, Nizza, Orléans, Rennes, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulouse és Tours. A metropoliszok fő feladata az, hogy olyan átfogó tervezési és koordinációs feladatokat lássanak el, amelyek lehetővé teszik, hogy a metropoliszok hatékonyan kezeljék a helyi kihívásokat (Le Galès, 2002).



4. ábra Franciaország metropolisz önkormányzatai. Forrás: saját szerkesztés, a MAPTAM törvény alapján .

A metropolisz önkormányzatok jellemzően stratégiai fontosságú ügyekben rendelkeznek illetékességgel és hatáskörrel, és látnak el feladatokat (Somlyódiné Pfeil, 2019). A legfontosabb feladataik az alábbiak a MAPTAM törvény alapján:

- **Gazdaságfejlesztés:** A térségi gazdasági növekedés ösztönzése, ipari parkok létrehozása és az ezekbe telepedni szándékozó vállalkozások támogatása és koordinációja
- **Közlekedési hálózatok fejlesztése és irányítása:** A helyi és térségi közforgalmú közlekedési rendszer koordinálása és fenntartása, megrendelői feladatok ellátása (szolgáltatók sok esetben önkormányzati tulajdonú vállalatok), valamint a közlekedési infrastruktúra fejlesztése.

- **Lakhatás és várostervezés:** A térség komplex urbanisztikai szemléletű fejlesztésért és tervezésért fellelnek, amelynek kiemelkedő célja a megfizethető és széleskörű társadalmi rétegek számára elérhető lakhatás biztosítása
- **Környezetvédelem:** Fenntartható fejlődési és környezetvédelmi stratégiák kidolgozása, valamint az energiahatékonyság növelése.
- **Egyes közszolgáltatások biztosítása:** például vízellátás, szennyvízkezelés és hulladékgyűjtés

A metropoliszok napjainkban Franciaország gazdasági motorjai. Az olyan nagyvárosok, mint Párizs, Lyon, Marseille nemcsak regionális, hanem nemzetközi szinten is meghatározó szerepet játszanak a világ gazdaságában. A metropoliszok intézményi megerősítése ebben fontos szerepet játszik, hiszen ez lehetővé tette, hogy hatékonyabban koordinálják a nagy léptékű fejlesztési projekteket, a települési önkormányzatok fejlesztéseit össze tudják hangolni és hatalmas érdekeik vannak például a közforgalmú közlekedés modernizációjában vagy a városi zöldterületek bővítésében és a vízkormányzásban is. Bár a decentralizációs reformok célja a helyi autonómia növelése volt, a rendszer bírálói szerint a francia közigazgatási rendszer továbbra is túlzottan központosított. A metropoliszok hatáskörei gyakran átfedésben vannak a regionális és megyei hatóságokéval, ami túlbürokratizáltsághoz, hatáskör és illetékesség megállapítási zavarokhoz és nehézségekhez ezáltal a döntéshozatal lassúságához vezet (Cole & John, 2001). A metropoliszok létrehozása a nagyvárosi területek fejlődését szolgálja, ugyanakkor félt, hogy növeli a területi egyenlőtlenségeket, a nagyvárosi hiányos országrészekkel szemben. Ezáltal pedig csak tovább erősödik az a jelenség, hogy az erőforrások gyakran a nagyobb városi központokban koncentrálódnak, míg a kisebb települések és periférikus régiók forráshiánnyal küzdenek (Davezies, 2019).

További kritikaként merül föl, hogy a metropolisz önkormányzatok vezetését sok esetben nem közvetlenül választják meg, hanem közvetett módon, a helyi önkormányzati tanácsok delegáltjaiból állnak. Ez a rendszer a kritikusok szerint csökkenti a demokratikus legitimitást, és a helyi lakosság kevésbé érzi magát bevonva a döntéshozatali folyamatokba (Pinson & Journal, 2017). Ennek következtében a további reformoknak elsősorban az egyenlőtlenségek csökkentésére és a demokratikus részvétel erősítésére kellene összpontosítaniuk.

2.8.5. Új kormányzási tér a határon átnyúló együttműködésekben: Az EGTC-k a Kárpát-medencében Puha kormányzási terek a Kárpát-medencében

Ha a határon átnyúló kormányzási formák tipológiáját vizsgáljuk meg a skála egyik végén az informális, projektalapú, „puha” együttműködések, a másikon az erősebben intézményesített szervezetek – Euroregion, közös fejlesztési ügynökség, vagy éppen az Európai Unió által 2006-ban bevezetett és 2013-ban megerősített jogi eszköz, az Európai területi társulás (EGTC), amely mára annyira elterjedté vált – Magyarország határ menti térségeit szinte teljes egészében lefedik (Soós, 2021). Az EGTC saját jogi személyiséggel, költségvetéssel és vagyonnal bírhat, s kifejezetten a határon átnyúló, transznacionális vagy interregionális együttműködések együttműködési kerete, intézménye kíván lenni. Az EGTC-vel kapcsolatos tapasztalatok azonban rendkívül vegyesek. Az Európai Bizottság 2018-as jelentésében például azt hangsúlyozza, hogy az eszköz önmagában nem tudja betölteni a kompetencia, finanszírozás és a legitimitási hézagokat, különösen nem a metropolisz térségekben, ahol a városi szolgáltatások különösen a közlekedés vagy éppen a lakhatás, vízgazdálkodás integrált magas fokú napi szintű koordinációt követel meg (European Commission, 2018).

Az elmúlt évek válságai különösen rámutattak a határmenti várostérségek kormányzásának a szükségletére. Hiszen egyértelművé vált, hogy a határok dinamikus jelenségek, amelyek ambivalens módon egyszerre hátráltatják és ösztönzik az együttműködést; a sikeres várostérségi kormányzás alapfeltételi pedig e dinamikák reflexív kezelése (Cappellano et al., 2022). A COVID–19-válság különösen élesen rámutatott erre a problémára. Medeiros (2021) a szakirodalomban bevezette a „*covidfencing*” fogalmát, amellyel a gyorsan bevezetett, sok esetben koordinálatlan határázárak hullámát írta le. Ezek az intézkedések a schengeni belső határok mentén lényegében megbénították a mindennapi ingázást, valamint jelentős zavarokat okoztak az egészségügyi rendszerek működésében és az ellátási láncokban is. Rajka és Pozsony térségében például a naponta több ezer szlovák állampolgárt érintő ingázás csak egy speciális, eseti államközi megállapodás megkötését követően válhatott újra lehetővé, amely biztosította az iskolába és a munkahelyre történő eljutást. A Covid-19 járványra való ilyen típusú válaszreakció pontosan arra világított rá, hogy a határmenti várostérségeink gazdasági és társadalmi működési modellje mennyire sérülékeny és kitett, és így szükséges növelni a reziliencia szintjüket. A válságkezelési tapasztalatok az Európai Bizottság értékeléseiben is megjelentek, kiemelve, hogy a határ menti várostérségek ellenálló képességének kulcsa az intézményesített, de rugalmas koordináció, a közös adat- és információmegosztás, valamint a hatósági eljárások gyors összehangolása, magyarul egyfajra határmenti várostérségi

kormányzás szükségessége (Medeiros, 2021; European Commission, 2021a). A Szigetköz–Csallóköz térség újabb elemzései jól illusztrálják, miként kapcsolódik össze a „puha” hálózati kooperáció és a formális intézményesítés: a térségben az Arrabona EGTC jogi keretet ad az együttműködésnek, miközben a tényleges fejlesztési logika turizmus- és ökológiai erőforrásokra épülő, bottom-up koordinációt feltételez, és a vízgazdálkodás közös megoldásaihoz kötődő szakmai együttműködés nélkülözhetetlen. Kézai és szerzőtársainak a tanulmánya hangsúlyozza, hogy az EGTC olyan jogi eszköz, amely saját költségvetéssel, vagyonnal és engedélyezési jogosítványokkal is élhet; ugyanakkor a térségben a fejlesztési prioritások – közlekedés, turizmus, ökoszisztéma-kezelés – akkor válnak közös kormányzási szintű újításokká, ha a települési és vállalkozói szereplők közös hálózata szintű tényleges szinergiákat képesek létrehozni (Kézai et al., 2022 ; Péti, 2025).

2.8.6. Határon átnyúló együttműködések és a városdiplomácia

Az európai integráció hatására a határok fokozatosan veszítenek a korábbi elválasztó szerepükből, és napjainkban egyre inkább az együttműködés színtereivé válnak, kiváltképp Nyugat-Európában. A határon átnyúló kapcsolatok jelentősége különösen nagy a városfejlesztés területén, hiszen az európai integráció vívmányaként gazdasági, és társadalmi folyamatok egyre inkább nem ismernek országhatárokat. Az ilyen jellegű együttműködések tehát elősegítik a régiók versenyképességét, javítják a közszolgáltatások elérhetőségét, átjárhatóságát, valamint hozzájárulhatnak a fenntartható városfejlődéshez.

A határon átnyúló városfejlesztési kapcsolatok különösen fontosak olyan régiókban, ahol az országhatárok közelsége meghatározza a gazdasági és társadalmi folyamatokat, mint például Pozsony és Rajka, vagy a német-holland-belga határmenti térség. Ezekben a térségekben az egyes települések fejlődése szoros összefüggésben állnak a határ másik oldalán található városokkal, így az egységes regionális tervezés és az együttműködés elengedhetetlen. A határon átnyúló együttműködés számos lehetőséget nyújtanak határmenti városaink számára. AZ EU-s csatlakozásunk előtt (1990-2003 között) is rendelkezésre álltak ilyen programok például a *Pologne, Hongrie Aide à la Reconstruction Économique* program, amely közismertebb nevén a PHARE, tehát az Iránytű² program volt, amely többek között számos határon átnyúló együttműködési projektet is finanszírozott (Heil, 1998; Balogh & Györrfy, 2019; Aradi & Kulcsár, 2005). Csatlakozásunk után rendelkezésünkre állnak a dedikáltan a határon átnyúló együttműködést szolgáló INTERREG programok és egyéb más közvetlen Európai Unió

² A phare szó jelentése francia nyelven iránytű

pályázati programok, amelyekben akár települési önkormányzatok nemzetközi konzorciumi tagként tudnak részt venni például LIFE, Urbact, EUKI, Horizon és egyéb más programok. Ezek a lehetőségek számos előnyt tudnak biztosítani a települések számára, amelyek egyaránt kedvező hatással lehetnek az önkormányzat és a lakosság számára is. A hazai és a nemzetközi szakirodalom alapján az alábbi területeket, szempontokat azonosítottam, ahol előnyt jelenthet települési önkormányzatoknak a határon átnyúló együttműködésekben való részvétel (Novotny, 2006; Perkmann, 1999; Scoot, 1998; Pámer, 2019):

- gazdasági fejlődés,
- regionális kapcsolati háló erősödése, hálózatosodás,
- dedikált uniós pénzügyi programokhoz való hozzáférés lehetősége, lásd Interreg,
- növeli az önkormányzat rugalmasságát és alkalmazkodóképességét a másfajta működési logika által,
- multiplikatív hatások generálása,
- szakemberek helybentartási esélyének a növekedése,
- dedikált fejlesztési ügynökségek jöhetnek létre, állandó apparátussal,
- határon átnyúló kulturális és emberi kapcsolatok erősödése,
- konkrét fejlesztések is finanszírozhatóak (infrastrukturális is, de általában kisebb volumenben),
- nemzetstratégiai vetület lásd a határon túli magyarokkal történő együttműködések (Magyarország-Szlovákia relációjában ez különösen hangsúlyos).

A városfejlesztési célok elérése napjainkban már gyakran megkövetelik a határokon átívelő önkormányzatok közötti kooperációt, különösen olyan területeken, mint az infrastruktúra-fejlesztés, a klímaváltozás elleni küzdelem, a gazdasági versenyképesség és a kulturális kapcsolatok erősítése, hiszen a nemzetállami források beszűkülése miatt egyre inkább előtérbe kerülnek a nemzetközi pályázati források. Ezen források hatékony becsatornázására a városdiplomácia ad lehetőséget, hiszen ezen eszközrendszer segítségével a települések saját érdekeiket globális szinten is képviselhetik (lásd Bécs sikeres nemzetközi képviselete), miközben együttműködési hálózatokat alakítanak ki más városokkal.

A két terület közötti kapcsolat kulcsfontosságú a fenntartható városfejlődés szempontjából, hiszen a nemzetközi partnerségek új forrásokat, projekteket, szakértelmet és jó gyakorlatokat hozhatnak, melyek segíthetik a helyi fejlesztési stratégiák megvalósítását.

A városdiplomácia tehát lényegében nem más, mint egy komplex városfejlesztési lehetőség, eszköz (is) a településeink kezében. A városdiplomáciának számtalan definíciója van, az egyik legelfogadottabb úgy vélekedik róla, hogy egy olyan eszközzel van szó, amely lehetővé teszi városaink számára a közvetlen külföldi partnerkapcsolatok kiépítését és a hosszabb távon történő fenntartásának a lehetőségét. A nagyvárosoknak ráadásul lehetőségük nyílik a közigazgatás számtalan szintjén lévő szereplővel partnerkapcsolatot létrehozni, míg kisebb települések alapvetően csak azonos szinten lévő közigazgatási egységgel képesek (Amirii & Sevin, 2020). Az együttműködéseknek számtalan szintje lehet kezdve a kulturális és alapvetően reprezentációs célú együttműködéssel, az oktatáspolitikai például iskolák közötti csereprogramok biztosítása, biztonságpolitikai, város és gazdaságfejlesztési együttműködésekig, de végső soron a részt vevő települések hálózatosodásához is hozzájárulhatnak ezek a lehetőségek (van der Pluijm & Rogier, 2007). A települések hálózatosodása az utóbbi évtizedekben jelentős szerepet kapott a helyi fejlesztési politikákban, hiszen ez által a városok nemcsak lokális szereplőkként, hanem globális hálózatok aktív tagjaiként jelennek meg, elősegítve a tudás, a technológia és a jó gyakorlatok széles körben történő megismerhetőségét (Sassen, 2002). A hálózatosodás keretében a települések új formális és informális kapcsolati rendszereket alakítanak ki és ezek a hálózatok gyakran túlmutatnak a nemzeti határokon, hozzájárulva a határon átnyúló régiók versenyképességének növeléséhez (Perkmann, 2007).

2.8.7. Városdiplomácia és kulturális diplomácia

A disszertáció szempontjából említést kell még tennem a városdiplomácia és a kulturális diplomácia kapcsolatára és összefüggéseire, hiszen a leggyakoribb együttműködés a települések között alapvetően kulturális jellegű Magyarországon (Grincheva, 2020), illetve a városbranding és a városdiplomácia szoros szinergiájáról is (Crilley & Manor 2020, Auschner et al., 2020), hiszen a globális városok esetében rendkívül fontos stratégiai szerep járulhat egyes államok puha erejére, azaz soft powerjére is.

Nem csak globális megvárosoknak lehet kifejezetten erős puha ereje, erre nagyon jó példa Bécs városa, amely egymaga képes rendkívül tudatos és erős városbranding tevékenységével nagyon komoly hatást gyakorolni Ausztria soft powerjére (Richter, 2024; Tweraser, 2017; Brix, 2013), hiszen kvázi az ország legértékesebb márkájáról beszélhetünk, amely évről évre képes szállítani az ország számára pozitív elismeréseket a világsajtóban például azzal is, hogy minden kurrens besorolás szerint Európa legélhetőbb városa az osztrák metropolisz.

Fontos kiemelni, hogy a települések közötti határon átnyúló kapcsolatoknak a legtöbb esetben korábban jellemzően csak szimbolikus tartalma volt, ezzel szemben az újabb együttműködések nagyon sok esetben már inkább egy nemzetközi know-how csatornaként funkcionálnak. Ez azért tud különleges jelentőségű lenni, mert a városok kulcsfontosságú gyakorlati tapasztalatokat tudnak szerezni és amit a potenciális gazdasági haszon reményében igyekeznek használni is (Kiss & Porhajjas, 2021). Ebben az esetben a városdiplomáciai, testvérvárosi kapcsolatok indikátor szerepet tudnak betölteni a gazdasági és a vállalkozói szféra együttműködéseinek a terén is és akár közvetítői, később irányítószerepet is képesek lehetnek betölteni. Amint ez megvalósul, akkor pedig végső soron maga a városdiplomáciai tevékenység meghatározó részévé válik a település mindennapjaiban is.

2.8.8. Testvértelepülési kapcsolatok

A testvértelepülési kapcsolatok alapvető természetüknél fogva nem klasszikus határon átnyúló együttműködési forma, hiszen a legtöbb esetben nem szorítkozik a határ menti kapcsolatokra, a legtöbb településnek egészen távoli országokban lévő településekkel is létrehozhatnak ilyen együttműködést. Tehát ez a kapcsolatrendszer egy tipikusan a transznacionális kapcsolatok közé tartozik, annak ellenére is, hogy a legtöbb határ közelében elhelyezkedő település, kifejezetten igyekszik számos, a határ túl oldalán elhelyezkedő településsel fenntartani ilyen kapcsolatokat (Mezei & Tóth 2008).

A testvértelepülési kapcsolatok a II. világháborút követően jöttek létre erősítve Európa népei közötti megbékélést és együttműködést. Ennek erősítésének az érdekében az 1980-as években az Európai Parlament és az Európai Tanács is kifejezetten támogatásáról biztosított minden hasonló kezdeményezést. A keleti blokk országai között is létrejöttek ilyen kapcsolatok, ennek köszönhetően magyar települések már az államszocialista évek alatt „baráti” országok településeivel kerültek ilyen kapcsolatba főleg a Szovjetunióból, de néhány településsel Finnországból is, illetve speciális esetekben más országokkal is kialakultak ilyen kapcsolatok. A rendszerváltást követően a testvértelepülési kapcsolatok igazi reneszánszukat élték Magyarországon a községek is minél szélesebb körű kapcsolatrendszer alakítottak ki elsősorban a nemzeti összetartozás erősítésének az érdekében határon túli településekkel (kiváltképp Románia, Szerbia, Szlovákia), valamint nyugat-európai településekkel például Németország irányában. (Hajdú, 2012).

2.9. Győri várostérségi kutatások eddigi eredményei

A győri várostérség vizsgálata a hazai települési kutatások egyik visszatérő témája. A magyar kutatások már az 1960-as években is foglalkoztak a győri várostérséggel. Ennek a legfőbb oka az, hogy számos kutató vélekedési szerint igazolható, hogy Magyarországon már az 1990-es rendszerváltást megelőzően a rendszer enyhülésével párhuzamosan, már az 1970-es és 1980-as években elindult az egyértelmű szuburbanizáció, csak éppen közigazgatási határon belüli szuburbanizációról beszélhetünk. Ennek a speciális jelenségnek az volt az oka, hogy az államszocialista rendszer egyértelműen a közepes és kisvárosok növekedését preferálta. Ennek érdekében számos adminisztratív eszközt is bevetett, hogy a statisztikai adatokban kimutatható városi népességnövekedés következzen be. Ezt úgy tudták létrehozni, hogy a városok közigazgatási területét megnövelték például Győr közigazgatási területét is jelentősen megnövelték az 1970-es évek közigazgatási reformjainak következtében. Győrben, tehát a közigazgatási csatlakozás megelőzte a kitelepülési folyamatok megindulását. A kezdeti agglomerációs folyamatok így elsők között érintették például Gyirmótot és Ménfőcsanakot Győr esetében. Összességben számos kutatás igazolja, hogy Magyarországon is beszélhetünk már az 1970-es évektől kezdődően bizonyíthatóan szuburbanizációról csak egy speciális fajtájáról a „városhatáron belüli” szuburbanizációról (Kocsis, 2013; Hardi, 2002).

Honvári (2014) szerint 1960-s 1970-es évek győri agglomerációs kutatásai szorosan kapcsolódtak az akkori országos agglomerációs vizsgálatokhoz, amelyekben a termelőerők koncentrációja, az ipar szerepe, valamint a centrum–környék funkcionális viszonya kiemelt magyarázó tényező volt. A rendszerváltást követően viszont a fókusz látványosan áttevődött a szuburbanizáció, a lakóhelyi mobilitás, valamint a közlekedési és ingázási rendszerek vizsgálatára (Hardi, 2002; Hardi & Nárai, 2005). Ezt követően nem sokkal, párhuzamosan a nyugat-magyarországi, határ menti helyzetből adódóan a győri térség kutatása folyamatosan érintette a határon átnyúló kapcsolatokat, a munk laavállalási és ingázási áramlások, valamint a regionális együttműködések kérdéseit (Rechnitzer, 1997; Rechnitzer, 2005; Hardi, 2005; Hardi, 2008, Hardi & Lampl 2008).

A győri agglomerációs térség empirikus feltárása a 2000-es évek elején Hardi Tamás munkájával kapott erős, esettanulmány-szintű alapot. Hardi (2002) Győr környéki településeken több mint 380 lakossági kérdőívekre támaszkodva írja le a kiköltözés gyorsulását, a befogadó települések átalakulását, valamint a kiköltözők motivációit és társadalomstatisztikai és demográfiai összetételét. (Hardi, 2002). A szuburbanizációs folyamatok gazdasági oldalával

– bár nem kizárólag győri esettanulmányként – Koós (2004) munkájában a decentralizáció és a rendszerváltás utáni vállalati alkalmazkodás térbeli következményeit írja le, ami a győri térség értelmezéséhez is releváns háttérkeretet ad. A győri szuburbanizációs kutatásokhoz kapcsolódóan fontos Edelényi (2002) munkája, aki a Győr környéki települések telekárainak változását (1998–2001) elemzi az ingatlanpiaci dinamika oldaláról konkrétizálja azt a mechanizmust, amelyet Hardi (2002) társadalmi-motivációs oldalról is hangsúlyoz: a szuburbanizációt erős térségi ár- és elérhetőségi grádiensek kísérik.

A győri várostérségi kutatások gyakran visszatérő kérdése az ingázás és a mobilitás felőli vizsgálatok. Hardi és Nárai (2005) kutatásában közvetlenül a „szuburbanizáció–közlekedés” kapcsolatát elemzi a győri agglomerációban, és rámutat arra, hogy a lakóhelyi kiköltözés a mindennapi mobilitási szokások volumenét, szerkezetét és terhelését is átalakítja. Részben érinti vizsgálatában a mobilitás kérdéskörét a győri várostérségben a Kiss & Porhajas szerzőpáros 2024-es írásában, akik az agglomerációs feladatellátási kihívások kontextusán keresztül foglalkoztak a kérdéssel. Habár Winkler és szerzőtársainak (2025) kutatásában a győri helyi közlekedéssel foglalkozott, a kutatás hálózati megközelítései miatt részben érintik a várostérségi közlekedési kihívásokat. Jóna 2013-as kutatásában pedig egy még tágabb kontextusban, mégpedig a Centrope együttműködés keretrendszerében vizsgálta többek között a győri várostérség közlekedését.

Hardi (2025) a hazai közép és nagyvárosok ingázásról szóló részletes tanulmánya azt azonosítja, hogy bővült a magyarországi nagyvárosok vonzáskörzete, ami azt jelzi, hogy a nagyvárosi központok – így Győr várostérsége – térbeli kiterjedésben növekedtek: az ingázók által lefedett körzetek távolsága az elmúlt két évtizedben jelentősen megnőtt. Ugyanakkor azt is megállapítja, hogy a vizsgált városok az ingázási adatok alapján nem építettek ki erősebb, decentralizált hálózati struktúrát – tehát a központi és periféria viszony továbbra is kiegyensúlyozatlan, és a vidéki nagyvárosok nem tudták szerepüket lényegesen növelni az országos településhálózatban és Budapest és agglomerációja továbbra is dominálja az ország térszerkezetét és nem formálódott ki olyan fejlett policentrikus várostérség, amely a fővárossal szemben alternatív centrumként működne.

Győr és térségének vizsgálata nehezen választható el a nyugat-magyarországi határ menti térfolyamatoktól, így Ausztria és Szlovákia közelségétől. Az 1990-es évek elején jellemzően az osztrák határ közelsége által nyújtott lehetőségekkel foglalkoztak a kutatások, de már Rechnitzer (1997) is a magyar–osztrák–szlovák határ menti térség eurorégiós perspektíváját

tárgyalja, ami a győri térséget eleve egy többcentrumú, nemzetközi kapcsolatrendszer részeként értelmezi.

Rechnitzer (2005) kifejezetten az osztrák–magyar határ menti együttműködés fejlődési tényezőit összegzi, és ebben a nyugat-dunántúli megyék – köztük Győr-Moson-Sopron – adaptációs és kapcsolati pozíciója kiemelt háttértényezőként jelenik meg. Hardi (2005) az osztrák–magyar határtérség határon átnyúló ingázását és munkavállalását elemzi, ami a győri térség munkaerőpiaci és mobilitási környezetét is érdemben kontextualizálja. Hardi (2008) tágabb térszerkezeti keretben tárgyalja a határtérség jellemzőit (többek között a városi vonzaskörzetek „határ általi” metszését), ami a győri várostérség funkcionális kiterjedésének értelmezéséhez is releváns. Az elmúlt években számtalan vizsgálat foglalkozik a győri várostérség Szlovákiával és Pozsonnyal való kapcsolataival is (Törzsök & Majoros, 2018; Lampl, 2010; Hardi & Lampl, 2008, Hardi, 2010)

Győr várostérség sok esetben városhálózati elméleti kutatásokban is megjelenik például Rechnitzer és szerzőtársainak 2014-es kutatásában a győri várostérséget egy tágabb rendszerbe helyezi, ahol a nagyvárosi funkciók, innovációs és intézményi kapacitások, illetve hálózati pozíciók értelmezhetők (Rechnitzer et al., 2014). Esettanulmány jelleggel vizsgálja Rechnitzer (2019) Győrt kutatásában is, ahol a nagyvárosok területpolitikában betöltött helyének történeti áttekintését vizsgálja, abból a szempontból, hogy a rendszerváltás óta változó intézményi és fejlesztéspolitikai keretek között hogyan változtak azok szerepei.

3. Módszertan

A disszertációm kiindulási alapja a tágran értelmezett győri metropolisz térség településeinek szuburbanizációs folyamatai voltak a Győr-Bécs metropolisztérség kontextusában. Azért a szuburbanizációs folyamatok jelentették gondolkodásom kiindulási alapját, mert a metropolisztérséggé válás alapja a szuburbanizációval kezdődött el, hiszen emberek tízezrei költöztek a magváros közigazgatási határán kívülre. Győr esetén pedig a szuburbanizációs folyamatok már az államszocialista időszak második felében elkezdődtek (Hardi, 2002; Honvári, 2014). A szakirodalom áttekintése alapján egyértelművé vált, hogy bár a magyarországi agglomerációs és szuburbanizációs mintázatokról kiterjedt empirikus irodalom áll rendelkezésre – különösen a budapesti agglomeráció vonatkozásában (Hardi, 2002; Bajmóczy, 2000; Dövényi & Kovács, 1999; Csanádi & Csizmady, 2002; Schuchmann, 2013; Csurgó, 2013; Kocsis, 2000; Kocsis, 2023b; Kocsis & Tomay, 2025) –, a határon átnyúló folyamatokról és Győr térségéről is több releváns kutatás született (Vasárus & Makra, 2015; Farkas & Hardi, 2025; Hardi, 2001, 2002; Rechnitzer, 2004, 2014; Csizmadia & Páthy, 2010; Csizmadia & Tóth, 2014; Csizmadia et al., 2015). Ugyanakkor az önkormányzati szereplők közötti együttműködési mechanizmusok, különösen azok intézményi és működési logikája a jelenlegi tudásunk szerint továbbra is viszonylag kevésbé feltártak (Kiss & Porhajjas, 2024; Perkmann, 2003). Kutatásom elején egyértelműen azonosítani tudtam, hogy a határon átnyúló metropolisztérségek sajátossága, hogy a formális intézményi struktúrák mellett az informális kapcsolatok, a személyes bizalmi viszonyok (Bodor et al., 2019; Poortinga, 2012) és a politikai kultúra is meghatározó (sőt sok esetben sokkal meghatározóbb) módon befolyásolják egy együttműködés sikerességét. Ezen rendkívül komplex helyzetkép megértéséhez a kvalitatív társadalomtudományi kutatási módszertan alkalmazása elengedhetetlen, hiszen a szereplők tapasztalatainak, motivációinak és értelmezéseinek feltárása csak interjúk és a terepi megfigyelés segítségével lehetséges (Merriam & Tisdell, 2015).

Kutatásom az interpretatív társadalomtudományi paradigmában helyezkedik el, amelynek középpontjában a társadalmi jelenségek értelmezése, a különböző szereplők és cselekedeteik jelentésadása és a kontextus szerepe áll. Az interpretatív megközelítés szerint a társadalmi valóság nem független, objektív entitás, hanem különböző érdekeltsgű szereplők interakciói és narratívái révén folyamatosan konstruálódik (Schütz, 1967; Geertz, 1973). Ez a perspektíva a regionális tudomány és a városkutatás területén különösen releváns, mivel a térbeli folyamatok – például az urbanizáció, a szuburbanizáció vagy a térségi együttműködések –

nemcsak gazdasági és demográfiai mutatókkal írhatók le, hanem politikai döntések, intézményi konfigurációk és társadalmi gyakorlatok eredőjeként értelmezhetők.

Kutatásom ennek megfelelően abduktív logikát követ, azaz új magyarázatok, elméletek megalkotásával kívánok egy adott jelenséget vizsgálni és elsősorban a különböző regionális tudományi jelenségek okára kívánok következtetni (Sántha, 2008). A kutatás nem pusztán hipotézisek verifikációját célozta, hanem a szakirodalom és a terepi tapasztalatok közötti „párbeszéd” során iteratív módon folyamatosan pontosítottam a kutatási kérdéseket és ez alapján a disszertáció elméleti keretét is (Timmermans & Tavory, 2012). Ez a megközelítés lehetővé tette, hogy a vizsgálat ne csak leíró, hanem magyarázó jellegű is legyen, és hozzájáruljon a térségi együttműködések elméleti megértéséhez.

A disszertáció a metropolizáció folyamatát komplex, többdimenziós térségi integrációs jelenségként értelmezi, amely nem kizárólag gazdasági koncentrációként, hanem funkcionális, társadalmi és intézményi együttműködések rendszerén keresztül ragadható meg. A metropolisz térségek kialakulását és fejlődését ezért olyan együttműködési területek mentén vizsgálom, amelyek a szakirodalom alapján kulcsszerepet játszanak a térségi kohézió, az intenzív kapcsolatrendszerek és a határon átnyúló integráció elmélyítésében.

A vizsgálat során az alábbi területeket azonosítottam kulcsfontosságú együttműködési dimenziókként:

- mobilitás, határon átnyúló közforgalmú közlekedés;
- munkaerőpiac és a munkaerő mobilitása;
- oktatási kapcsolatok;
- bevásárlóturizmus;
- kulturális szolgáltatások és szabadidős tevékenységek;
- testvértelepülési kapcsolatok.

E dimenziók együttes vizsgálata lehetővé teszi annak feltárását, hogy a metropolizáció milyen mértékben járul hozzá egy funkcionálisan integrált, metropolisz-régió kialakulásához. A felsorolt területek közül a mobilitás és a közforgalmú közlekedés kiemelt szerepet kap, mivel ezek a kapcsolatrendszerek alapfeltételét képezik a többi együttműködési forma tényleges működésének.

A közlekedési kapcsolatokat abból az elméleti megközelítésből vizsgálom, hogy egy valóban jól működő, intenzív társadalmi és gazdasági kapcsolatokkal rendelkező európai metropolisz-régió (eurorégió) csak akkor tud kialakulni és fennmaradni, ha rendelkezik megfelelő minőségű, hozzáférhető és integrált közösségi közlekedési rendszerrel. A közösségi közlekedés ebben az értelemben nem pusztán infrastrukturális elem, hanem strukturáló társadalmi tényező, amely közvetlenül befolyásolja a térségi kapcsolatok intenzitását és egyenlőségét.

Jarrett Walker (2011) közlekedéstervezési megközelítése szerint a közösségi közlekedés egyik legfontosabb funkciója az, hogy hozzáférést biztosít a városi és regionális lehetőségekhez, és ezáltal a mobilitás a szabadság egyik formájává válik. Walker hangsúlyozza, hogy a jól szervezett, gyakori és megbízható közösségi közlekedés „bőséges hozzáférést” teremt, amely nemcsak az egyéni döntési szabadságot növeli, hanem csökkenti a társadalmi egyenlőtlenségeket is azáltal, hogy nem köti a mobilitást az egyéni jövedelmi vagy vagyoni helyzethez.

E gondolat szorosan kapcsolódik a metropolizáció társadalmi dimenziójához. A közösségi közlekedés egyenlőséget teremt a térhasználatban, mivel lehetővé teszi, hogy a munkaerőpiaci, oktatási, kulturális és szabadidős kapcsolatok a társadalom széles rétegei számára hozzáférhetővé váljanak (Banister, 2008). Határon átnyúló metropolisz-térségek esetében ez különösen fontos, mivel az államhatárok adminisztratív akadályai csak akkor oldódhatnak a mindennapi gyakorlatban, ha a közlekedési rendszerek funkcionálisan is integráltak, ráadásul a közösségi közlekedés fejlettsége és integráltsága ok-okozati pozitív kapcsolatban áll a régiók gazdasági teljesítményével, társadalmi kohéziójával és fenntarthatóságával (Banister & Hickman, 2013). Ennek megfelelően a disszertáció módszertani keretében a közlekedési kapcsolatok elemzése nem kiegészítő elemként, hanem a metropolizáció egyik alapvető strukturális tényezőjeként jelenik meg.

Összességében a vizsgált dimenziók mind olyan tényezők, amelyek hatékonyan hozzájárulhatnak vagy kikényszeríthetik a társadalmon belüli interakciók növekedéséhez, amely a települések közötti informális és intézményi együttműködés felerősödéséhez járul hozzá, amely végső soron egy olyan kreatív tér létrehozását eredményezi majd, amely a valódi metropolisz térség létrejöttében tud segíteni. A felsorolt területek közül a mobilitás és különösen a határon átnyúló közforgalmú közlekedés megteremtésére egy alapfeltételként tekinthetünk, amely képes megalapozni a társadalmi interakciók növekedését. Az alábbiakban ezekről területekről kívánok egy szakirodalmi betekintést nyújtani.



5. ábra A disszertáció logikai felépítése. Forrás: saját szerkesztés.

Az előzetes terepbejárások és pilot jellegű interjúk során nyilvánvalóvá vált, hogy ugyanazon térbeli gazdasági és demográfiai hatások a települések között eltérő reakciókat, értelmezéseket és stratégiákat váltanak ki, néhány esetben a pillanatnyi politikai érdekeket is egyértelműen szem előtt tartva. Egyes települések proaktívan építenek a térségen belüli, valamint a határon átnyúló együttműködésekre, amíg mások az ilyen fajta együttműködések, a koordinációt inkább formális kötelezettségnek tekintik.

A kutatás módszertani megközelítése abból az előfeltevésből indul ki, hogy a metropolizáció térségi folyamatai nem kizárólag strukturális, hanem döntően intézményi és cselekvői értelmezések mentén válnak láthatóvá és értelmezhetővé. Ennek megfelelően a kutatás központi kérdései arra irányulnak, hogy a helyi önkormányzatok milyen mértékben tekinthetők a metropolizáció aktív alakítóinak, illetve mennyiben jelennek meg e folyamatok elszenvedőiként; továbbá, hogy a határmenti helyzet és a metropolizáció milyen kihívásokat támaszt a győri térség önkormányzatai számára, és ezekre milyen intézményi válaszok

születnek. A kutatás emellett vizsgálja azokat a tényezőket is, amelyek a várostérségi szintű együttműködés és területi kormányzás kialakulását segítik vagy akadályozzák.

A fenti kérdések empirikus vizsgálata elsősorban félig strukturált interjúkra épül, amelyek lehetővé teszik a helyi döntéshozók tapasztalatainak, percepcióinak és cselekvési stratégiáinak mélyebb feltárását. Az interjúk nemcsak az önkormányzati szerepfelfogások és értelmezési keretek azonosítását teszik lehetővé, hanem alkalmasak a metropolizáció térben differenciált hatásainak és az együttműködési mechanizmusok működésének megértésére is.

A K2 kutatási kérdést az önkormányzatok metropolizációban betöltött szerepét az interjúk során az alábbi szempontok mentén vizsgáltam:

- az önkormányzati döntéshozók hogyan értelmezik saját településük pozícióját a térségi folyamatokban;
- milyen mértékben érzékelik a metropolizációt külső, adottságként megjelenő folyamatként, illetve mennyiben tartják azt alakíthatónak;
- rendelkeznek-e tudatos térségi, fejlesztési vagy együttműködési stratégiákkal;
- milyen eszközöket látnak (vagy hiányolnak) a folyamatok befolyásolására.

A határmenti helyzetből és a metropolizációból fakadó kihívások feltárása során (K1 és AK1 kérdések) a kutatás során az alábbi dimenziókat vizsgáltam:

- milyen gazdasági, közlekedési, munkaerőpiaci és társadalmi hatásokat érzékelnek az önkormányzatok;
- miként értelmezik a Bécs–Pozsony–Mosonmagyaróvár–Győr térségi kapcsolatrendszer jelentőségét;
- a kihívásokat inkább lehetőségként vagy korlátként érzékelik-e;
- milyen formális vagy informális válaszok, alkalmazkodási stratégiák jelennek meg az önkormányzati gyakorlatban.

A várostérségi szintű területi kormányzás létrejöttét akadályozó tényezőket (K3-as kérdés) az interjúk alapján az alábbi szempontok szerint kerülnek feltárásra:

- az önkormányzatok közötti együttműködés tapasztalt formái és hiányai;
- jogi, intézményi és finanszírozási korlátok megítélése;

- a térségi szintű koordináció iránti igény megléte vagy hiánya;
- a bizalom, a verseny és az érdekellentétek szerepe az együttműködésben.

A kutatásban megfogalmazott kérdések megválaszolása alapvetően „hogyan” és „miért” típusú problémák feltárását igényli, amelyek az önkormányzatok szerepfelfogására, cselekvési lehetőségeire és intézményi mozgásterére irányulnak. E kérdések vizsgálata elsősorban a helyi döntéshozók értelmezéseiben, tapasztalataiban és döntési logikáiban keresztül válik lehetségessé, amelyek számszerűsíthető mutatókkal csak korlátozottan ragadhatók meg. A kvantitatív adatgyűjtés ezért önmagában nem alkalmas annak feltárására, hogy az önkormányzatok mennyiben tekinthetők a metropolizáció aktív alakítóinak, illetve mennyiben jelennek meg a folyamatok elszenvedőiként. Különösen igaz ez a várostérségi együttműködések és a területi kormányzás vizsgálatára, ahol az intézményi keretek mellett meghatározó szerepet játszanak a személyes kapcsolatok, az informális egyeztetések és a kölcsönös bizalom, különösen a kisebb települések esetében. Az önkormányzatok közötti együttműködés gyakorlata így nem kizárólag formális szabályozási mechanizmusokon, hanem a döntéshozók közötti interakciókon és értelmezési folyamatokon keresztül szerveződik. E jelenségek értelmezéséhez az úgynevezett kollaboratív kormányzási modell kínál releváns elméleti keretet, amelyet Ansell és Gash (2008) szerint a szereplők közötti tárgyalásos folyamatok, a bizalomépítés és a közös jelentésalkotás jellemez. Ennek megfelelően a kutatás kvalitatív módszertani megközelítést alkalmaz, elsősorban félig strukturált interjúk formájában. Ez a módszer lehetővé teszi annak feltárását, hogy az önkormányzatok miként érzékelik a metropolizáció és a határmenti helyzet jelentette kihívásokat, milyen válaszokat képesek ezekre adni, valamint milyen tényezőket azonosítanak a várostérségi szintű együttműködés és területi kormányzás kialakulását gátló akadályként. A kvalitatív adatgyűjtés így a kutatási kérdések jellegéből fakadóan nem kiegészítő, hanem elsődleges módszertani eszközként jelenik meg.

A módszertani háromszögelés érdekében a kvalitatív adatokat dokumentumelemzéssel (helyi fejlesztési stratégiák, önkormányzati előterjesztések) és statisztikai adatokkal egészítettem ki. A háromszögelés, azaz különböző módszerek használatának következtében pedig sokkal komplexebb és megalapozottabb állításokat lehet tenni, mint csak egy kutatási módszer alkalmazásával (van Hoven, 2010).

A kutatás mintavételi stratégiája szakértői mintavételre épült, amelyet a szlovák oldalon tapasztalt kezdeti alacsony válaszadási hajlandóság miatt hólabda-módszerrel egészítettem ki. A 2020 és 2024 között készített több mint harminc félig strukturált interjú lehetővé tette, hogy

a térségi folyamatokat nem csupán keresztmetszeti, hanem longitudinális perspektívából is vizsgáljam, érzékelve a metropolizációval és a határmenti helyzettel összefüggő változások dinamikáját. A kutatás a kutatási kérdések jellegéből adódóan elsősorban települési döntéshozókra (polgármesterekre, alpolgármesterekre), valamint az önkormányzatok szakmai vezetőire és kulcsszereplőire fókuszált. E szereplők kiválasztását az indokolta, hogy ők rendelkeznek a legátfogóbb rálátással a települések mindennapi működésére, a térségi kapcsolatrendszerekre, valamint a metropolizáció és a határmenti folyamatok gyakorlati következményeire. Így különösen alkalmasak annak megítélésére, hogy az önkormányzatok mennyiben tekinthetők e folyamatok aktív alakítóinak, illetve mennyiben jelennek meg azok elszenvedőiként. A döntéshozók és szakmai vezetők bevonása módszertani szempontból azért is indokolt, mert az általuk közvetített tapasztalatok és információk képesek árnyalni, illetve kiegészíteni a statisztikai adatokból kirajzolódó képet, és bizonyos esetekben hozzájárulnak azok értelmezési torzulásainak felismeréséhez. A kvalitatív interjúk így nem csupán illusztratív szerepet töltenek be, hanem a térségi folyamatok mélyebb megértésének és kontextusba helyezésének eszközeként működnek. Az interjúk szerepét tovább erősíti, hogy az interjúalanyok saját narratíváikon, történeteiken és reflexióikon keresztül értelmezik a mindennapi döntéshozatal és együttműködés tapasztalatait. Ezek a narratívák lehetővé teszik, hogy a kutató ne csupán eseményeket és intézkedéseket azonosítson, hanem feltárja az azok mögött meghúzódó értelmezési kereteket, döntési logikákat és intézményi gyakorlatokat is, amelyeket tágabb térségi és elméleti összefüggésrendszerben elemezhet.

3.1. A kvalitatív kutatási megközelítés és az adatgyűjtés módszertani keretei

Kutatásom tehát komplex, kvalitatív társadalomtudományi módszertanra épül, terepi és résztvevői megfigyelés alkalmazásával, valamint a félig strukturált interjúk készítésével helyi és országos döntéshozókkal (államtitkárok, polgármesterek, alpolgármesterek, képviselőtestületi tagok), valamint önkormányzati szakmai vezetőkkel (főépítész, jegyző/főellenőr³), és néhány szakértővel, valamint egyes településeken civil szervezeti, lokálpatrióta véleményvezérekkel is kiegészítettem az önkormányzati interjúkat. 30 különböző személlyel készítettem interjút 2020 és 2024 között, egyes szereplőkkel többször is interjút készítettem a település és a térség átalakulásának jobb megértésének a céljából. A kvalitatív

³ A főellenőr a Szlovák Köztársaság helyhatóságainak a törvényességi felügyeletét látja el a 369/1990. sz. törvény alapján

kutatás és elemzés nagy hangsúlyt fektet a vizsgált jelenségek kontextusára. A módszer azt is lehetővé teszi, hogy eredményeimet narratívabb formában mutassam be, ami gazdagabb és árnyaltabb képet adhat a térség és a metropolisz térség megértésében (Mouton & Marais, 1990). Fontos hangsúlyozni, hogy a kvalitatív társadalomtudományi kutatásban az érvényesség (validitás) és a megbízhatóság (reliabilitás) kérdése másként értelmezendő, mint a kvantitatív kutatásban, hiszen itt nem számszerűsített mérőeszközök és statisztikai mutatók dominálnak, hanem értelmezések, narratívák és kontextusfüggő jelentések, és a módszertani kritériumok is ehhez igazodnak (Guba & Lincoln, 1998).

A kvalitatív eszköztár rugalmas is, ami lehetővé teszi a kutató számára azt is, hogy az adatgyűjtés során új perspektívákat adjunk hozzá a kutatás kontextusához a jobb megérthetőség és szélesebb körű feltárás céljából. Ez különösen hasznosnak bizonyult, amikor a kutatás során az interjúk résztvevőinek válaszaiból új perspektívákat kaptam a kutatásomhoz (van Hoven, 2010), jelen kutatásom során például a szlovákiai önkormányzatok nemzetközi pályázatokban való részvételi lehetőségeit, vagy számos olyan szereplőt ismerhettem meg a beszélgetések során, akit fontosnak éreztem még bevonni a kutatásban.

Mivel a kutatásban gyűjtött adataim a térség összes települését nem fedik le, egy kisebb és célzottan kiválasztott mintán alapulnak, az eredmények kevésbé általánosíthatók más térségekre és ennek következtében ez korlátozhatja az eredmények szélesebb körben való alkalmazhatóságát (Merriam & Tisdell, 2015). Fontos arra a nehézségre is felhívni a figyelmet, hogy a kvalitatív kutatásban a kutató nagymértékben függ a résztvevők elbeszéléseitől és értelmezéseitől, ami növelheti a szubjektív kockázatát is.

A résztvevői megfigyelés módszerét különösen is ki kívánom emelni, amely a kvalitatív kutatás egyik alapvető módszere. A résztvevői megfigyelés módszerével vizsgálatom például azt meg, hogy a „bevásárlóturizmus” mennyire jelentős a térségben (a városhatárhoz közeli városok bevásárlóközpontjaiban parkoló gépjárművek rendszámainak vizsgálata által), illetve a határon átnyúló lakóhelyi mobilitás elterjedését is a szakirodalomban és a statisztikai adatokban megismert különösen érintett településeken történő terepbejárás módszerét is alkalmaztam (különösen árulkodó jelnek tekinthető a gépkocsik rendszámának regisztrációs matricája, illetve a hétköznapi lakosok körében a kommunikációs nyelv megfigyelése). Ezek a kiegészítő kutatási módszerek lehetővé tették számomra, hogy jobban megértsem egyes politikai döntéshozók vélekedését, a vizsgált közeg társadalmi és szociális kontextusát, valamint azt, hogy a környezeti tényezők hogyan befolyásolják ezeket a kölcsönhatásokat (Mouton & Marais, 1990). A módszer különösen hasznosnak bizonyult a városi szétterülés vizsgálata során

is a győri metropolisztérségben, hiszen lehetőségem nyílt ezáltal összehasonlítani a magyarországi és a csallóközi települések szuburbanizációs mintáit, és jobban megérthettem a szakirodalomban és az interjúk által feltárt mintázatokat például az eltérő társadalmi folyamatokról, urbanisztikai mintázatokról például településszerkezet különbségei.

Kvantitatív kutatási módszereket, mint kutatási módszert nem használok jelen vizsgálatomhoz, viszont kvantitatív jellegű kutatási eredményeket, gazdasági és társadalomstatisztika adatok széles körét felhasználom az elemzésem során a komplexebb kép kialakításának az érdekében. Kutatásom 2020-ban kezdődött, ezért szükséges, hogy a helyi szintű társadalmi és gazdasági folyamatokat alakító gazdasági és társadalmi változásokra (COVID-19, energiaválság stb.) is egyaránt reflektáljak.

A magyarországi települések kiválasztása során kiemelt szempontot jelentett a metropolisztérség magyarországi „magjának”, Győr városának vizsgálata, tekintettel annak térségi központi szerepére és a metropolizációs folyamatokban betöltött pozíciójára. Ennek megfelelően a kutatás keretében több interjú készült Győr önkormányzatának politikai és szakmai vezetőivel. A város vizsgálata lehetőséget teremtett annak feltárására, hogy a központi szerep miként jelenik meg az önkormányzati szerepfelfogásban, valamint, hogy Győr mennyiben tekinthető a térségi folyamatok aktív alakítójának, illetve mennyiben reagál külső, metropolisztérségi hatásokra.

A kutatásba emellett számos, Győr tágabb térségéhez tartozó önkormányzat került bevonásra szakértői mintavételezés keretében. A kiválasztott településeket közös vonásként érinti a metropolizáció és a határmenti helyzet, ugyanakkor e folyamatok eltérő módon és eltérő intenzitással jelennek meg az egyes települések esetében. A mintavétel célja ezért nem az egységes hatások kimutatása volt, hanem annak feltárása, hogy a különböző adottságokkal rendelkező települések miként érzékelik és értelmezik a térségi átalakulásokat, valamint milyen intézményi és együttműködési válaszokat képesek ezekre adni.

A mintába tudatosan kerültek be eltérő funkcionális és intézményi pozíciójú települések, így olyan települések, amelyek erősebben kapcsolódnak a térségi közlekedési és gazdasági hálózatokhoz (például Öttevény és Lébény), valamint olyan, inkább periférikus vagy rurális jellegű települések is, amelyek esetében a metropolizáció hatásai közvetettebb módon érvényesülnek (például Bezi és Gyömöre). A kutatás kiterjedt továbbá olyan településekre is, amelyek kedvező gazdasági pozícióval rendelkeznek, például magas helyi iparüzési adóbevételük révén (Gönyű, Lébény), lehetővé téve annak vizsgálatát, hogy az eltérő pénzügyi

mozgástér miként befolyásolja az önkormányzatok cselekvési kapacitását és együttműködési hajlandóságát.

A szakértői mintavételezés keretében összesen több mint harminc térségi önkormányzatot kerestem meg, amelyek közül tíz település esetében érkezett pozitív visszajelzés településvezetői szinten a kutatásban való részvételre. Számos település – többszöri telefonos és elektronikus megkeresés ellenére – nem reagált érdemben a felkérésre, illetve egyes, a kutatás szempontjából különösen releváns települések (például Tét, mint belső periférikus térség és lokális alközpont) végül nem kívántak részt venni a vizsgálatban. Ezek a hiányok ugyanakkor önmagukban is rámutatnak az együttműködési hajlandóság és az intézményi nyitottság térségi különbségeire.

Összehasonlító elemzési szempontként a kutatásba bevontam Fertőszentmiklós városát is, amely a Fertő–Hanság mikrorégió térségi mikroközpontjaként jelentős gazdasági erőforrásokkal rendelkezik, és Sopron, valamint Ausztria közelsége miatt markáns határmenti dinamika jellemzi. A település vizsgálata lehetőséget teremtett arra, hogy a győri térségen kívüli, de strukturálisan részben hasonló kihívásokkal szembesülő önkormányzati válaszokat is értelmezsem.

A kutatás módszertani kereteinek kialakítása során indokoltnak bizonyult, hogy az elemzés ne kizárólag az államhatáron belüli szereplőkre korlátozódjon, hanem hangsúlyosan foglalkozzon Győr és a Csallóköz kapcsolatával is. Ennek több, egymással összefüggő földrajzi, gazdasági és társadalmi oka van. Egyrészt a Csallóköz nyugati és középső térsége Győr természetes vonzáskörzetének tekinthető, amelyet a földrajzi közelség, a közlekedési kapcsolatok, valamint a mindennapi ingázási gyakorlat is alátámaszt. A térség funkcionális értelemben nem zárt nemzeti egységként működik, hanem a határon átnyúló városi–vidéki kapcsolatok szerves részeként értelmezhető. A közelség következtében Győr és Pozsony munkaerőpiaca részben összekapcsolódik, ami a foglalkoztatási, lakóhely-választási és mobilitási mintázatokban egyaránt megjelenik. Másrészt a térség munkaerőpiaci integrációjának történeti előzményei is vannak. A szocialista időszakban, csehszlovák–magyar államközi szerződések által rögzített keretek között, jelentős számú szlovákiai munkavállalók – különösen nők – dolgoztak Győr tradicionális könnyűipari ágazataiban. Ez a történeti tapasztalat nemcsak a munkaerő-áramlás folytonosságát jelzi, hanem hozzájárult a térség gazdasági és társadalmi kapcsolathálóinak kialakulásához is.

A Csallóköz vizsgálatának további indoka a magyar–magyar kapcsolatok társadalmi és nemzetstratégiai jelentősége. A térségben élő magyar közösségek és Győr között fennálló gazdasági, kulturális és személyes kapcsolatok olyan többrétegű kötődési rendszert alkotnak, amely túlmutat a klasszikus gazdaságföldrajzi megközelítéseken, és indokolttá teszi a kapcsolatrendszer komplex, térbeli szemléletű vizsgálatát. Végül módszertani szempontból is alátámasztja a Csallóköz bevonását, hogy Győr funkcionális várostérsége (Functional Urban Area, FUA) a mindennapi mobilitási kapcsolatok alapján az államhatáron túlra is kiterjed, és magában foglalja a Csallóköz egyes településeit. Ennek figyelmen kívül hagyása a városi térszerkezet, az agglomerációs folyamatok és a gazdasági kapcsolatok torzított értelmezéséhez vezetne.

A szlovákiai települések bevonása során a kutatás kezdeti szakaszában alacsony válaszadási hajlandóságot tapasztaltam, ezért a szakértői mintavételezést hólabda-módszerrel egészítettem ki. Ebben meghatározó szerepet játszott Bárdos Gábor, Somorja város volt polgármestere, akinek ajánlásai révén több térségi polgármestert és önkormányzati döntéshozót is sikerült megszólítanom. Ez a megközelítés nemcsak az empirikus adatgyűjtést segítette elő, hanem egyben rávilágított a személyes kapcsolatok és informális hálózatok jelentőségére is a határon átnyúló várostérségi együttműködések kontextusában.

Interjúalany ellátott feladatköre	Helyszín	Darabszám	Időpont(ok)	Rövidítés a disszertációban
települési döntéshozó	Győr MJV	1	2022. XI.	Györd.
települési szakmai vezető	Győr MJV	1	2022 IX.	Gyórsz.
helyi lokálpatrióta	Győr	1	2024 XII.	Györlok.
települési döntéshozó	Vámosszabadi	1	2022 IX.	Vámosszd.
helyi lokálpatrióta	Vámosszabadi	1	2022 XI.	Vámosszl.
települési döntésh.	Győrzámoly	1	2022 XI. és 2024 IV.	Györzd.

települési döntésh.	Gönyű	1	2024 IV.	Gönyűd.
települési szakm. vezető	Gönyű	1	2023 X.	Gönyűsz.
települési döntéshozó	Öttevény	1	2022 XI.	Öttevényd.
települési döntéshozó	Lébény	1	2024 IV.	Lébényd.
települési döntéshozó	Bezi	2	2022 XI. és 2024 XII.	Bezid.
Koroncó lokálpatrióta	Koroncó	1	2020 X. és 2022 XI.	Koroncól.
települési szakmai vezető	Gyarmat	1	2022 XI.	Gyarmatsz.
települési döntéshozó	Fertőszentmiklós	1	2023 X.	Fertőszd.
települési döntéshozó	Rajka	1	2020 IX., 2024 IV.	Rajkad.
települési lokálpatrióta	Rajka	4	2020 IX.	Rajkal.
települési döntéshozó	Somorja (Szlovákia)	2	2020 VIII., 2022 VI., 2023 VII.	Somorjad.
települési döntéshozó	Felbár (Szlovákia)	1	2023 XI.	Felbárd.
települési döntéshozó	Dunaszerdahely (Szlovákia)	1	2023 IX.	Dunaszd.
települési döntéshozó	Nagymegyer (Szlovákia)	1	2023 XI.	Nagymegyerd.
települési szakmai vezető	Komárom (Szlovákia)	1	2023 III.	Komáromsz.
volt államtitkár, Szlovákia Nemzeti Tanácsa képviselő	Pozsony (Szlovákia)	2	2020 VIII., 2023 VIII.	Pozsonya.

országos szakértő	Pozsony (Szlovákia)	1	2023 V.	Pozsonysz.
országos szakértő	Győr Széchenyi István Egyetem	2	2023 XI.	SZEsz.
települési tanácsadó	Győr MJV	1	2025 VI.	Győrt.

6. ábra A kutatás során készített interjúk bemutató jegyzéke forrás: saját szerkesztés

4. Eredmények

A következő fejezetek a kutatás empirikus vizsgálatainak eredményeit és azok értelmezését mutatják be. E fejezetek célja, hogy a disszertáció elméleti kereteinek felvázolását követően rendszerezetten ismertessék a kutatási eredményeket, feltárják a Bécs–Pozsony–Győr–metropolisz térség – és ezen belül a győri várostérség– társadalmi-gazdasági folyamatait. A bemutatott eredmények célja, hogy megválaszolják a kutatási kérdéseket, valamint komplex képet adjanak a régió jelenlegi állapotáról, történeti fejlődési pályájáról és jövőbeni lehetőségeiről, továbbá hozzájáruljanak a kutatási kérdések megalapozott megválaszolásához. Az empirikus fejezetek módszertani sokszínűsége – a statisztikai elemzések, kvalitatív interjúk, dokumentumelemzés – lehetővé teszi a vizsgált jelenségek mélyebb megértését és a hipotézisek alapos tesztelését. Az így nyert eredmények nem csupán leírják a jelenlegi állapotot, hanem hozzájárulnak annak értelmezéséhez is, hogy a Bécs–Pozsony–Győr metropolisz térség fejlődése mennyiben tekinthető policentrikus jellegűnek, és mely tényezők segítik vagy akadályozzák a térség integrált metropolisz régióvá válását.

4.1. Győri várostérség sajátosságai

Győr esetében a szuburbanizációs folyamatok már az 1980-as évek elején elindultak, hiszen az 1970-ben Győrhöz csatolt községekben, különösen például Ménfőcsanakon a népesség jelentősen növekedni kezdett, ez által pedig az úgynevezett közigazgatási határon belüli szuburbanizáció jelenségét tapasztalhattuk (Hardi, 2002). A Ménfőcsanakra és Gyirmótra történő kiköltözés kezdetben kettős természetű volt, hiszen tehetősebb társadalmi csoportok tagjai mellett, kezdetben szegényebb társadalmi rétegek városból kitelepülése is érinti ezeket a városrészeket, hiszen számos család költözött a korábban önálló települések zártkertes övezeteibe (Hardi, 2002). Az 1980-as években meginduló kiköltözési hullám során először meglévő településszerkezet sűrűsödésével, részben a település határai irányában a meglévő utcák tovább épülésével spontán módon történt. Nagyobb összefüggő területen tervezett (telepszerű) beépítés történt például a 10. számú vasútvonal és az „Új Pápai” út- 83-as főút elkerülő szakasza közötti területen, jellemzően az 1990-es évek második felétől.

A győri agglomerációval foglalkozó kutatások alapján kijelenthetjük, hogy a győri agglomeráció a magyarországi vidéki városi agglomerációkat vizsgálva az egyik legrégebbi, valamint az egyik legnagyobb nagyságú. A szuburbanizációs folyamatoknak jó alapja volt az

is, hogy Győr környékének településsűrűsége országos viszonylatban is mindig is jelentős volt. Fontos megjegyezni ugyanakkor, hogy a győri agglomeráció nagysága és a szuburbanizációs folyamatok intenzitása még mindig lényegesen szerényebb mértékű, mint egyes hasonló méretű nyugat-európai nagyvárosi agglomerációs térségeké (Vasárus & Lennert, 2022).

Az 1990 után felgyorsuló szuburbanizációs folyamatok legfontosabb magyarázó tényezői közé sorolható a privatizáció (ingatlanok és földterületek), az állami túlszabályozástól mentesebb ingatlanpiac kialakulása, valamint a tervezési és szabályozási jogosítványok decentralizálása, amely településenként eltérő területi tervezési gyakorlatokat eredményezett a város- és ingatlanfejlesztésben. Ezzel párhuzamosan meghatározó szerepet játszott az állam részleges vagy teljes kivonulása a lakáspiacról, az egyéni mobilitási lehetőségek bővülése és a motorizált közlekedés elterjedése, a lakossági jelzaloghitelezés felfutása, továbbá az életmód és a lakhatási preferenciák átalakulása (Pichler-Milanovic et al., 2008; Szemző & Tosics, 2005; Szirmai, 2011). Kiemelkedően jelentős a közlekedési infrastruktúra ezáltal pedig a mobilitási lehetőségek folyamatosan javulása. Ezt támasztja alá az is, hogy az alacsony beépítési intenzitású területek közvetlenül autópályák mentén jelentek meg először (Harvey & Clark, 1965; Altshuler & Gomez, 1993). Mindezt jól igazolja Budapest példája is, hiszen különösen az ipari, logisztikai funkciók szétterjedése az 1990-es években először az M1-M7-M0-ás autópályák által határolt területen (Budaörs, Törökbálint, Biatorbágy) kezdődött el (Kovács et al., 2022).

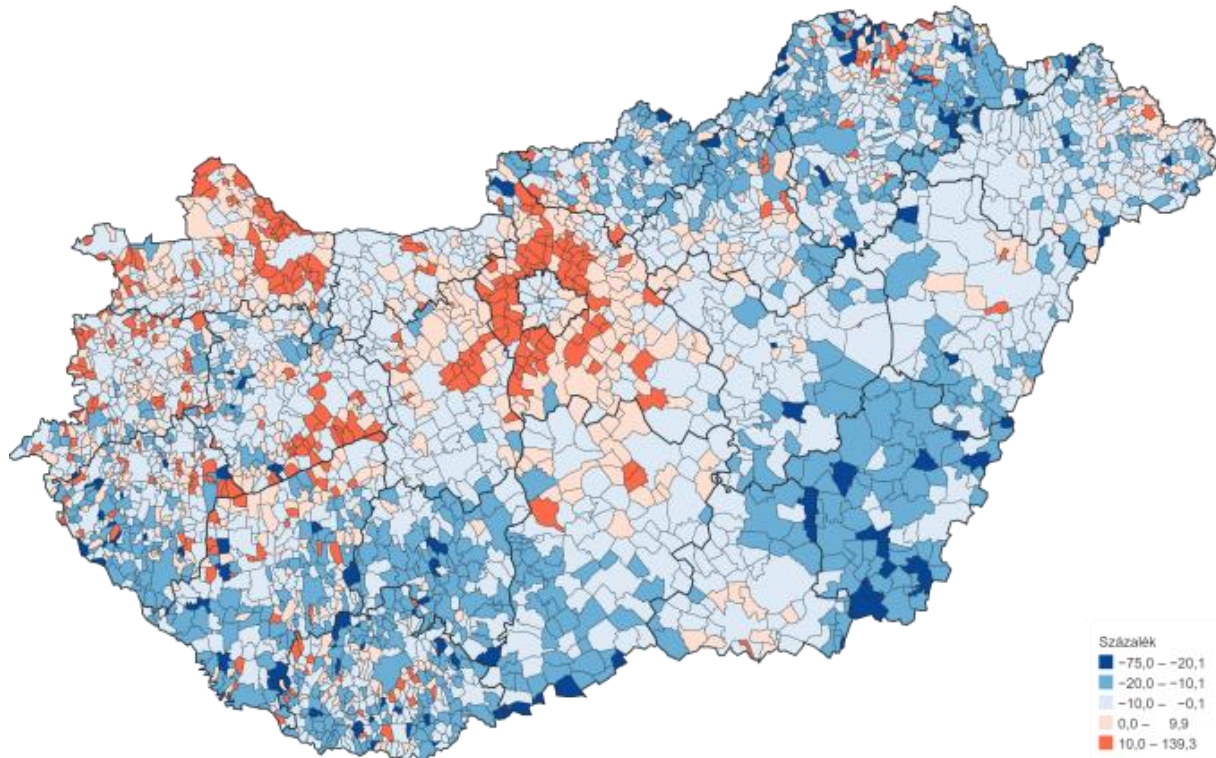
A győri agglomeráció több azonos vonást is felmutat, mint a fővárosi agglomerációs térség, például a szuburbanizáció múltja tekintetében. A városhatáron átnyúló szuburbanizáció motorja kezdetben Győrben is az úgynevezett rekreációs szuburbanizáció volt (hétvégi telkek vásárlása a nyolcvanas években) és hasonló volt a kitelepülő népesség társadalmi, szociális jellemzői és motivációja terén is (Dövényi & Kovács, 1999; Hardi, 2002).

A győri agglomerációs folyamatok a napjainkban is rendkívül hasonlóak, mint a többi vidéki nagyvárosi térségben, viszont abból a szempontból jelentős különbséget láthatunk, hogy a legtöbb vidéki nagyváros esetén a magvárost elhagyók száma meghaladja a magvárosba érkezők számát, viszont ez Győr esetében (hasonlóan, mint Sopron, Zalaegerszeg, Kecskemét, Szeged) nem detektálható (Szilágyi, 2014). Saját empirikus kutatásaim, pedig azt is bizonyították, hogy néhány Győr környéki településen napjainkban kifejezetten jelentős a közvetlenül a kelet-magyarországi régiókból beköltözők száma (Ferőszentmiklósd. 2023, Győrzámolyd. 2024). A foglalkoztatottsági adatokat is megvizsgálva azt tapasztalhatjuk, hogy a győri agglomerációs térség foglalkoztatottsági adatai az egyik legnagyobbak az összes hazai

nagyvárosi agglomerációt vizsgálva. Például a győri térségben 8 százalékponttal magasabb a foglalkoztatottság, mint az észak-magyarországi régió nagyvárosi térségeiben (KSH, 2022).

4.1.1. Területi folyamatok a 2022. évi népszámlálás tükrében Magyarországon

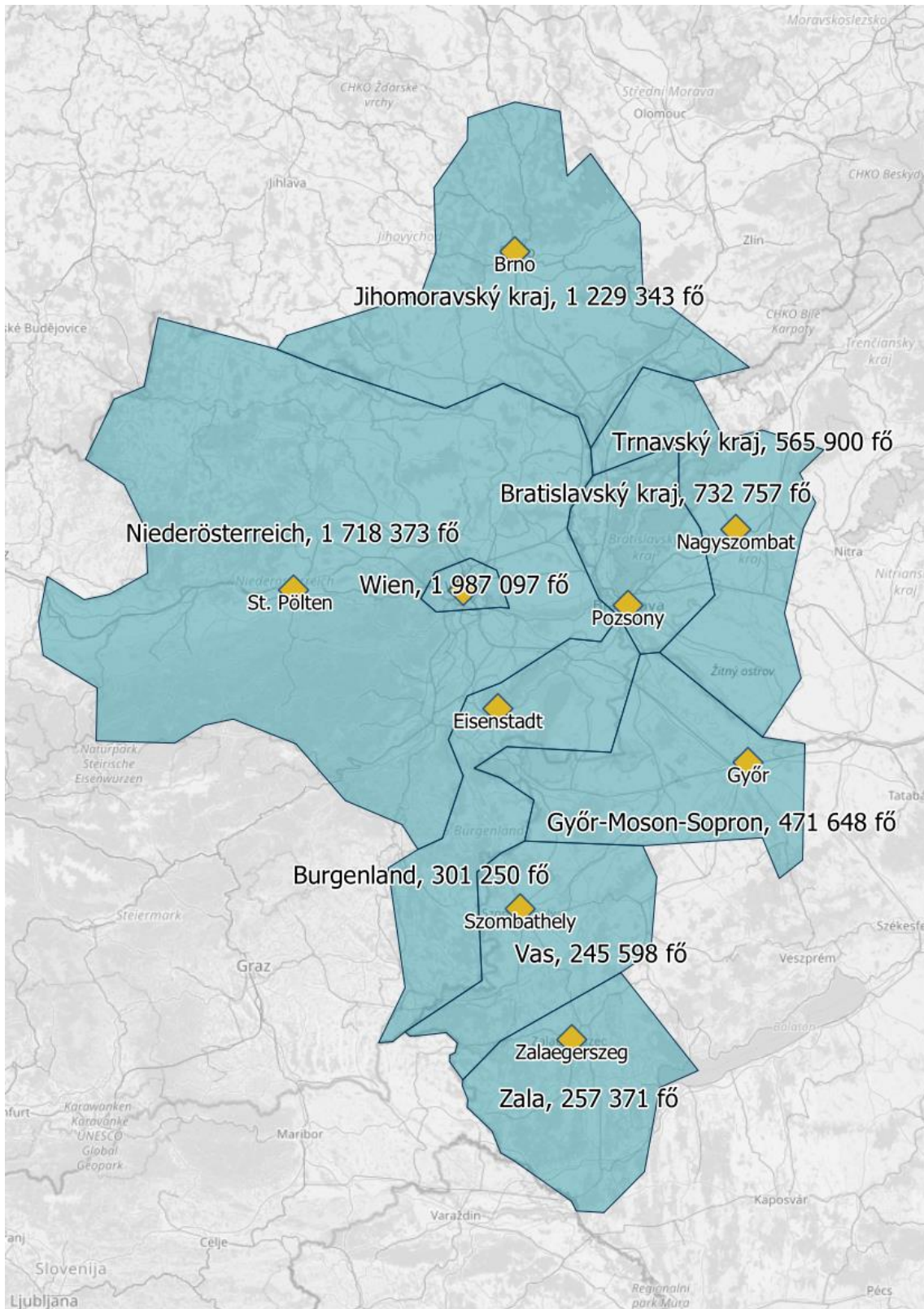
A 2022. évi népszámlálás végleges adatai már egy olyan időszak területi folyamatait rögzítik, amelyet a COVID–19 járvány társadalmi-gazdasági következményei is érdemben alakítottak. A pandémia nyomán felerősödő távmunka és hibrid munkavégzés – nemzetközi összevetésben is mérhető módon – lazította a lakóhely és a munkahely napi térbeli kötöttségét, ami hozzájárulhatott a nagyvárosi vonzaskörzetek további kiterjedéséhez és a szuburbanizáció gyorsulásához (Kiss-Dobronyi & Szekeres, 2021). E folyamatok értelmezéséhez a hosszabb távú urbanizációs trendek is kulcsfontosságúak: a budapesti metropolisztérségben a városi szétterülés és a területhasználat átalakulása már a járvány előtt is kimutatható volt (Kovács et al., 2019), miközben a policentrikus várostérségi szemlélet és a városhálózati összefüggések a magyar fejlesztéspolitikai és térszerkezeti vitákban is hangsúlyosak (Somlyódyné Pfeil, 2023). A népességváltozás térbeli mintázatai ezért egyszerre tükrözhetik a strukturális (urbanizációs, metropolisztérségi) folyamatokat és a COVID-időszak által katalizált lakóhelyi preferenciaváltásokat, amelyek a 2022-es népszámlálás területi adataiban már nyomon követhetők.



7. ábra Magyarország lakónépességének változása a 2022-es népszámlálás és a 2011. évi népszámlálás összehasonlításának a tükrében forrás: KSH 2023

Mint, ahogy a fenti térképen is látszik a budapesti metropolisz térségben a városi szétterülés egyik meghatározó motorja napjainkban is a jó vasúti kapcsolatokkal rendelkező térségek, hiszen jellemzően azokon a településeken rendkívül dinamikus a népességnövekedés, ahol jók a kötöttpályás kapcsolatok, így a térképen jól kirajzolódik a már korábban is említett 70-71-es számú vasútvonal, de jól kivehető a 2-es 80a, 100a, 120a és a dunántúli 30a vasútvonal vonalvezetése is. Hasonló példa erre a győri agglomerációs térség is, ahol, habár kisebb mértékben, de befolyásoló hatása van az agglomerációs terjedésben korábban az 1-es számú hegyeshalmi vasúti fővonalnak, újabb jelenséggént pedig a soproni 8-as számú fővonalnak és kisebb mértékben a 10-es számú dízel vontatású celdömölki fővonalnak is. A vasútnak a szétterülés szempontjából egy másik kiemelkedően fontos szerepe is van, hiszen hasonlóan az autópályához, a jó kötöttpályás vasúti kapcsolatok az alacsonyabb eljutási idő miatt kilométerben még távolabbi településeket is a fővárosi metropolisz térség részévé tesznek. Ez történik a 100a vasútvonal mentén a Budapesttől kb. 70 km-re fekvő Cegléddel, ahol a vasútnak köszönhetően 40 perc alatt elérhető az Észak-Déli metróvonal (M3-as metró) Kőbánya-Kispest állomása, de agglomerációs térségek egyértelmű összenövése is bekövetkezett az M1-es és M7-es autópályák, valamint a 30-as és 1-es vasútvonalak mentén. A vasút és az autópálya megléte következtében alakult ki egy egységes Budapest-Győr-Pozsony-Bécs metropolisz térség,

hiszen ma már vasúttal is 65 perc alatt Győr belvárosában lehet lenni az M4-es metró vonal Kelenföld állomásától, vagy éppen így vált a tágan értelmezett fővárosi metropolisz térség részévé Siófok városa is, ahonnan 70 perc alatt elérhető a főváros legfiatalabb metróvonalára kiszámíthatóan még a késő esti peremidőszakokban is az InterCity járatok által. Mindez a területhasználat átalakításában is megfigyelhető, hiszen például Siófok-Szabadifürdőn és Siófok-Sóstón az elmúlt években számos magas presztízsű a szűk fővárosi agglomerációs térségeket kísértetiesen idéző új lakónegyedek jöttek létre, ahol az átlagember, nem tudja megkülönböztetni, hogy éppen nem Törökbálint-Tükörhegyen, hanem Somogy vármegye második legnépesebb városában sétál. Amikor policentrikus metropolisz térségekről beszélünk jellemzően egy adott ország közigazgatási területén belül elhelyezkedő várostérségekről beszélünk *általában* (Somlyodiné, 2023; Egedy, 2021; Lambooy, 1998; Blotevogel, 1998; Kovács & Szabó, 2013; Gerhard, 2018; Szegvári, 2022; Münter, 2011), habár a valóságban adott esetben határon átnyúló metropolisz térségek is létrejöhetnek.



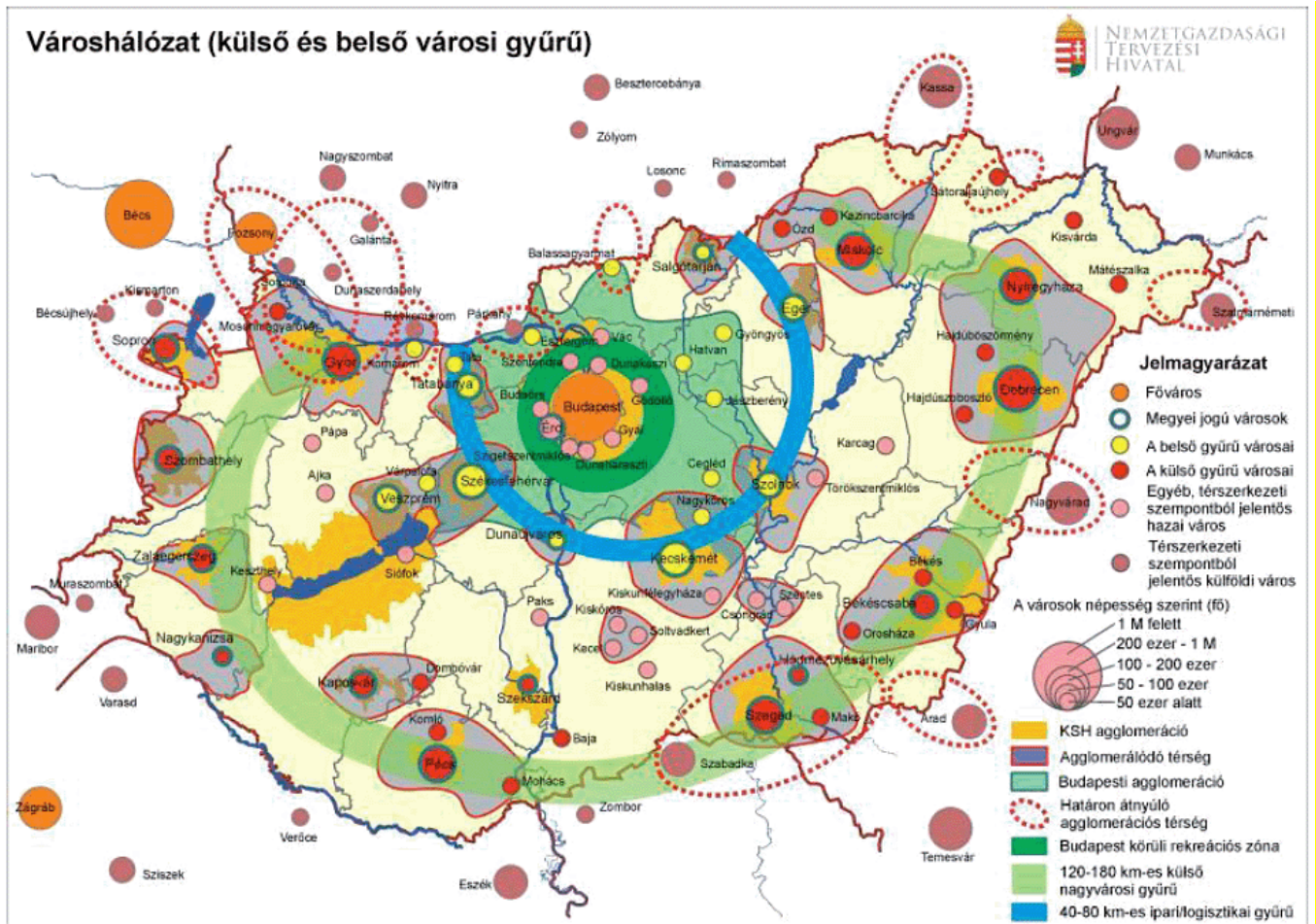
8. ábra A hajdani CENTROPE együttműködés területe, amely jó részt jelentős átfedést mutat a Bécs-Pozsony-Győr metropolisz térséggel forrás: saját szerkesztés

4.1.2. Győr térsége az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió értelmezési keretében

A hazai területfejlesztési gondolkodásban az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK) különleges jelentőséggel bír, hiszen ez a jelenleg is hatályos területpolitikai stratégia és amely a közigazgatási határokon túlmutató funkcionális térkapcsolatokat is figyelembe veszi. Habár a funkcionális térkapcsolatok már az 1971-es OTHK-ban és 2005-ös OTK-ban is már megjelentek és Győr például egyike volt a kijelölt hat regionális növekedési pólusnak.

A Központi Statisztikai Hivatal jelenlegi lehatárolási rendszere szerint az agglomerációk és várostérségek még megyehatárokat sem léphetnek át, így a valós gazdasági, társadalmi és mobilitási folyamatok sok esetben nem jelennek meg intézményesített formában. Az OFTK ezzel szemben a területi működés tényleges dinamikáit igyekszik megragadni, és lehetőséget ad olyan összetett, határon átnyúló vagy többközpontú térségek értelmezésére, amelyek a jelenlegi statisztikai kategóriákban nem kapnak helyet.

. Az OFTK azt a célt fogalmazta meg, hogy az ország fejlesztéspolitikája, a területi tervezés, valamint a szabályozási környezet képes legyen egységes rendszert alkotni. További célja a törvénynek az ország dinamikus fejlődéséhez való hozzájárulás és a stabil és tartós növekedési pályára állítása az országnak, amely hozzájárul a területi egyenlőtlenségek csökkentéséhez, valamint kiemelt célja ezáltal egy kiegyensúlyozottabb térstruktúra létrehozása is a területileg is kiegyensúlyozottabb fejlődés elérése érdekében.



9. ábra Az OFTK szerinti városhálózat forrás: OFTK 2014

Kutatásom szempontjából az OFTK-ban megfogalmazottak több szempontból is kiemelkedő fontosságúak. Egyrészt az OFTK határon átnyúló agglomerációs térségként hivatkozik a győri agglomerációs térségre. A térségbe a Csallóköz több kiemelt fontosságú városa is beletartozik a lehatárolás szerint lásd Dunaszerdahely, Galánta, Somorja. Ez a kutatásom egyik fontos célja is egyben, hogy ezt alátámasztani vagy megcáfolni tudjam empirikus kutatásaim alapján. További fontos jelentősége a kutatásom szempontjából a dokumentumnak, hogy a budapesti metropolisz térség részét képező csapágyvárosok megjelennek a dokumentumban. A csapágyváros koncepció a magyar területfejlesztési stratégiákban megjelenő egyik újszerű elképzelés, amely Budapest körül elhelyezkedő középvárosok fontosságát és fejlesztését célozza, amely hozzájárulhat a policentrikus térségfejlesztéshez a főváros és az ország többi része közötti egyensúly megteremtése érdekében. Ezek a városok – mint például Dunaújváros, Gyöngyös, Kecskemét, Salgótarján, Székesfehérvár, Szolnok és Tatabánya – a főváros körül mintegy 60-80 kilométeres körben helyezkednek el, és fontos szerepet játszanak a regionális gazdasági és társadalmi kapcsolatok erősítésében.

4.1.3. A győri várostérség morfológiai, demográfiai és gazdasági sajátosságai

A győri várostérség központi települése Győr, amelyet gyakran a „folyók városaként” említenek, mivel városszerkezete és történeti fejlődése szorosan kapcsolódik a Mosoni-Duna, a Rába, a Rábca és a Marcal folyók találkozásához. A település kialakulását és területfejlődését meghatározó legfontosabb földrajzi tényező a Duna menti fekvés, amely hosszú távon alakította ki Győr stratégiai szerepét a tágabb térség közlekedési és gazdasági folyamataiban. A város kedvező központi elhelyezkedése az agglomeráció egészének térszerkezetére is kihat: Győr és a környező települések között a fő közlekedési útvonalak mentén különösen szoros funkcionális kapcsolatrendszer alakult ki. A győri agglomeráció Magyarország második legnagyobb kiterjedésű agglomerációs térsége, összesen hatvannyolc településsel. Győr települési kapcsolatai elsősorban a várostól délre, keletre és nyugatra fekvő területek irányába erősödtek meg, míg az északi irányú fejlődési potenciált számottevően korlátozza a Szlovák Köztársaság mindössze mintegy tíz kilométerre húzódó államhatára. A térség települései Győr-Moson-Sopron megye keleti részén, tömbszerű elrendeződésben helyezkednek el. Az agglomeráció döntő hányada a Duna és a Rába hordalékkúpjain kialakult Győri-medencében terül el, míg délkeleti pereme már a Bakony-vidékhez kapcsolódik. Földrajzilag a Szigetköz, a Mosoni-sík, a Rábaköz, a Hanság, a Pannonhalmi-dombság és a Győr–Tatai-teraszvidék kistájai alkotják a térség morfológiai keretét. A győri agglomeráció 1607 km²-es kiterjedése Győr-Moson-Sopron vármegye területének mintegy 38%-át foglalja el, településszáma pedig a megye településállományának 37%-át jelenti (Hidas, 2014).

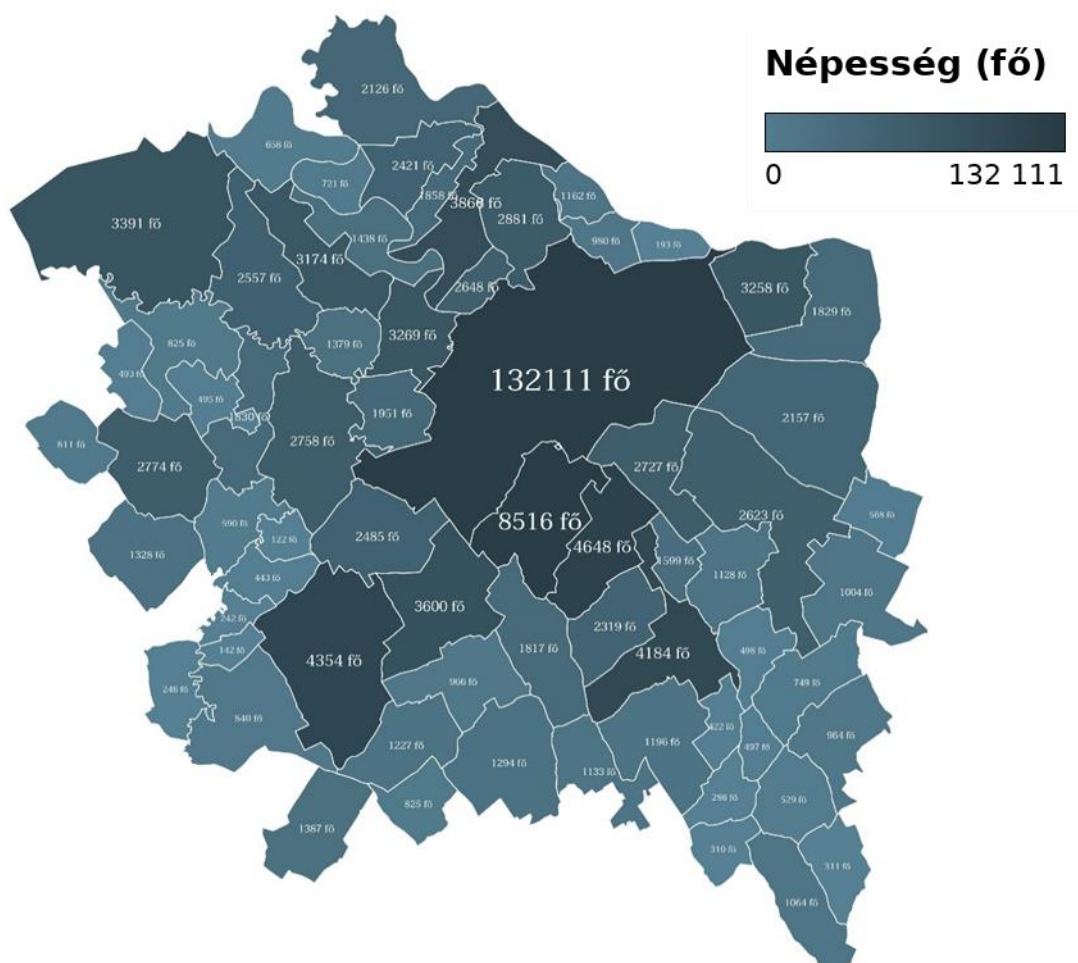
A győri agglomeráció települései közül mindösszesen 3 település városi jogállású (Lébény, Pannonhalma, Tét), a többi település községi jogállású. A győri agglomeráció valós lehatárolása rendkívül nehéz és a valós agglomerációs térség határát nagyban befolyásolják a közlekedési infrastrukturális adottságok, valamint az országhatár. Egy tágabb lehatárolási lehetőséget ad a győri funkcionális várostérség a FUA, amely 93 települést foglal magában és beletartozik ebbe már néhány szlovákiai, Veszprém és Komárom-Esztergom vármegyében található település is. Létezik még egy ennél is tágabb vonzáskörzetet kijelölő elgondolás is, amely a győri járműipari körzet lehatárolás. A járműipari körzet határa Győrtől maximum 60-70 km-re találhatóak a várostól. Ez a járműipari körzet a gazdasági és a társadalmi folyamatokat leginkább figyelembe vevő, legtágabb lehatárolás. Ebbe a körzet lehatárolásban a vonzáskörzet határa Kapuvár, Pápa, Zirc, Kisbér, Komárom, Mosonmagyaróvár-(Hegyeshalom) térségében lehet (Nárai, 2014).

Győri várostérség is igen-igen tagolt. A megyeszékhely egy jelentős úgynevezett belső agglomerációs övezettel rendelkezik, amelyek közé azokat a településrészeket sorolhatjuk, melyeket jellemzően az államszocialista években csatoltak Győr városához. Ilyen városrész Pinnyéd, amelyet 1950-ben csatoltak a városhoz, valamint Bácsa, amelyet 1966-ban és végül az 1970-ben a város részévé váló települések: Győrszentiván, Gyirmót, Ménfőcsanak (Honvári, 2014). Mind három település egészen az 1990-es évek elejéig kifejezetten falusias arculatúak maradtak és belső szuburbiaként funkcionáltak. Suhai (1984) vizsgálata alapján, klaszteranalízis segítségével az agglomeráció települései nyolc klaszterbe sorolhatók. Habár a győri agglomeráció az elmúlt közel negyven esztendőben rengeteget változott, mégis a hajdani klasztercsoportok felosztása részben ma is igazolható. E szerint a vizsgálat szerint Győr önálló csoportot alkotott, ezért egyik klaszternek sem a része. Az első klaszterben található azok a települések, amelyek Győr belső vonzáskörzetéhez tartoznak, ahol az ingázók száma már 1984-ben is nagyon magas volt (például Győrújfalú, Győrladamér, Abda, Öttevény). A második klaszterben lévő települések funkcionális összefonódása Győrrel magas, ezek agglomerálódó településeknek voltak tekinthetőek, mára pedig az agglomeráció meghatározó települései közé sorolhatóak (például Győrújbarát, Győrzámoly, Nyúl stb). A negyedik számú klaszterbe olyan települések kerültek, ahol a mezőgazdasági tevékenység volt meghatározó, ezeken a településeken is a mezőgazdaság szerepe érezhetően csökkent, viszont rurális jellegüket részben képesek voltak ezek a települések megőrizni (például Gyarmat, Koroncó, Ásványráró, Bezi, Bagyogszovát). A hatodik klaszter településeire fejlett ipar volt a jellemző, ebbe a csoportba tartoznak a ma városi jogállással rendelkező települései az agglomerációnak (például Pannonhalma, Tét, Lébény). Az ötödik, hetedik és a nyolcadik klaszterbe az agglomeráció periferiáján elhelyezkedő községek találhatóak, amelyek jó része periférikus helyzetét mai napig megőrizte például Hédervár, Mórchida, Kisbabet, Vaszar, Felpéc (Suhai, 1984; Honvári, 2014).

Napjainkban az agglomeráció második legnépesebb települése KSH 2024-es továbbvezetett népességadatai szerint a Győr-Ménfőcsanakkal összeépült Győrújbarát, amelynek a lakossága már elérte a 8196 főt is). A KSH hivatalos adatai szerint az agglomeráció további nyolc településének a népessége haladta meg 2024-ben a 3000 főt. Sorrendben az alábbi települések: Tét (4203), Pannonhalma (3616), Győrzámoly (4000), Győrszemere (3731), Lébény (3352), Abda (3365), Gönyű (3436), Öttevény (3120). A győri agglomeráció egy jelentős hányada viszont (tizennégy település, az agglomeráció településeinek 20%-a) úgynevezett aprófalú, hiszen lakossága ezeknek a településeknek nem éri el az 500 főt. Az agglomeráció legkisebb

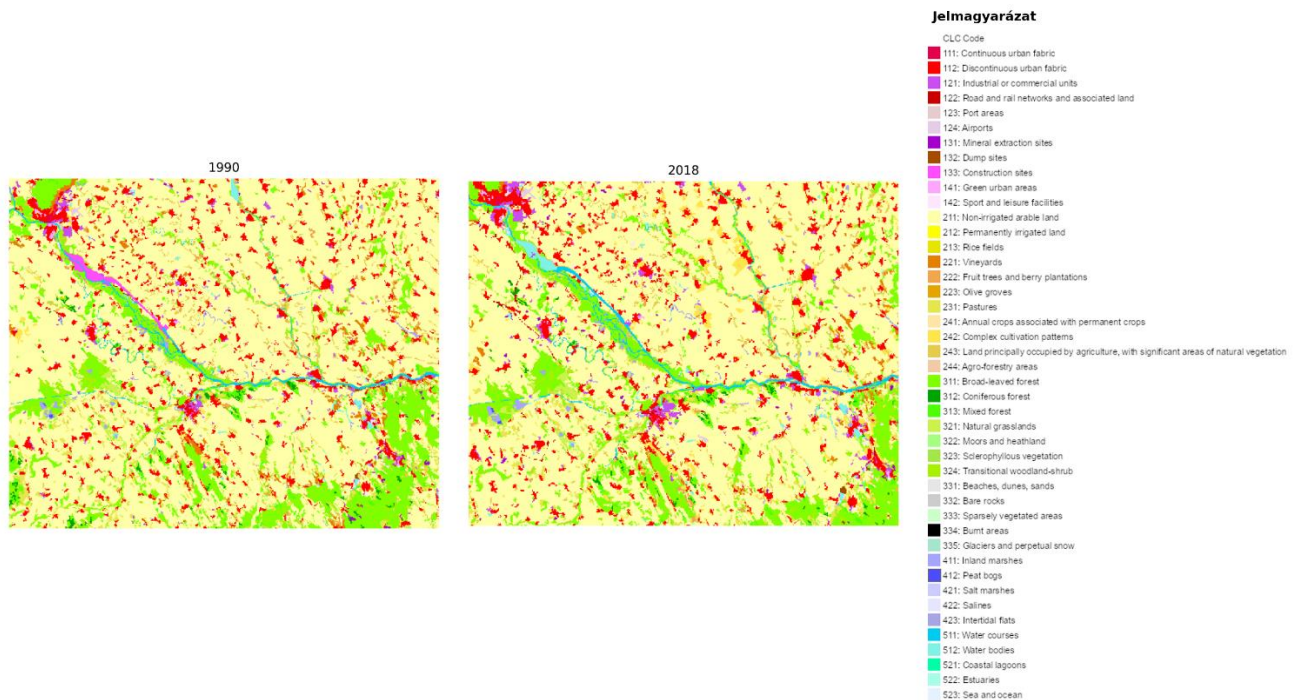
települése Mérges, ahol mindösszesen 122 fő lakik, de 200 fő alatti település Rábaszentmiklós (142) és Vének település is (193).

Az agglomeráció településeinek (tizenkét település kivételével) népessége 2011-hez képest 2022-re növekedni tudott. A legnagyobb arányban Pér népessége csökkent, amelynek a lakosság száma több, mint 50%-kal csökkent. Jelentősen csökkent még Ikrény és Nyúl népessége is (kb. 25%-kal). Az agglomeráció legdinamikusabban növekedő települései a szigetközi települések, ahol Vámoszabadi lakossága több, mint 80%-kal nőtt, míg Győrzámoly és Győrújfalú község lakossága 60, illetve 70%-kal növekedett. Összességében tehát kijelenthető, hogy napjainkban az agglomeráció egyik legdinamikusabban fejlődő „forrópont jellegű” térsége a Szigetközi régió. Ezt támasztja alá az is, hogy a lakásállomány Győr kivételével Győrújfalun nőtt az egyik legdinamikusabban, ahol több mint 50%-kal nőtt a település lakásállománya. Fontos megjegyezni azt is, hogy a lakásállomány Mérges, Vének, Rábaszentmiklós, Kisbabót, Árpád, Bakonytérd kivételével mindenhol növekedni tudott.



10. ábra A győri agglomeráció településeinek népessége-színárnyalatos ábrázolás (saját szerkesztés adatok forrása: KSH 2021)

A győri agglomerációs térség gazdasági aktivitását jól jellemzi, hogy a térség településeinek a több mint 80 százaléka rendelkezik legalább 10 főt foglalkoztató vállalkozással, Győr, Győrladamér és Kunsziget település pedig 500 főnél többet foglalkoztató vállalkozásokkal is rendelkezik. Az 500 főnél több embert foglalkoztató vállalkozások száma 2020-ban a KSH Gazdasági Szervezetek regisztere szerint 17 darab volt.



11. ábra A győri várostérség területhasználati változásai 1990 és 2018 között az Európai Unió Corine adatbázisai alapján
forrás: EU Copernicus Land Monitoring Service adatai alapján saját szerkesztés

A térképen a Corine Land Cover (CLC) kategóriák kerültek ábrázolásra, a jelmagyarázat az adatbázis hivatalos, angol nyelvű megnevezéseit tartalmazza. A két Corine képmetszet összehasonlítása alapján szembeötlő változásként jelenik meg a beépített lakóövezetek (piros színnel jelölt kategória) kiterjedésének jelentős növekedése. A lakóterületek területi expanziója különösen markáns a Szigetközi térségben, valamint Győr déli agglomerációjában, ahol a települések beépített, lakófunkciójú területei számottevő mértékben növekedtek. Ez a folyamat egyértelműen a városi szétterülés térbeli lenyomataként értelmezhető.

További hangsúlyos különbségként azonosítható Győr ipari területeinek jelentős bővülése, amely elsősorban az Audi Motor Hungária megtelepedéséhez, valamint a hozzá kapcsolódó, jellemzően beszállítói ipari vállalatok koncentrációjához köthető. Az ipari területek arányának növekedése különösen Győrtől keletre, a város közvetlen környezetében figyelhető meg, ahol az ipari funkciók térnyerése jelentősen átalakította a korábbi területhasználati szerkezetet.

Összességében a vizsgált időszakban a térségben zajló gazdasági és demográfiai folyamatok egyértelműen megjelennek a felszínborítás változásában, amelyben a lakó- és ipari területek expanziója meghatározó szerepet játszik.

4.2. A metropolizáció érvényesülése az ingázási dinamikák tükrében

Győr a régió és egyben Magyarország egyik legfejlettebb városa, amely kiemelkedő munkaerőpiaci központtá vált az elmúlt évtizedekben, vonzáskörzete a Szlovák Köztársaság többségében magyar nemzetiségűek lakta csallóközi térségére is kiterjed. Győr városa mindig is Magyarország kedvező helyzetű települései közé tartozott, már a kiegyezést követően jelentős ipari központtá vált, amelyet az államszocialista időszakban csak erősíteni tudott. A Rába Magyar Vagon- és Gépgyárnak és sok más könnyűipari egységnek köszönhetően a város a gépgyártás és a magyarországi könnyűipar nemzetközi szinten is jegyzett fellegvárává vált. Győr városát sem kímélte a rendszerváltás okozta gazdasági sokk, ám a város rendkívül kedvező infrastrukturális, közlekedésföldrajzi helyzetét kihasználva néhány éven belül az ipari struktúrájának az átalakítására volt képes, amely elsősorban az 1992-ben megnyitott Audi Hungaria Zrt. autó- és motorgyárának volt köszönhető, amely a város legfontosabb foglalkoztatója – 2021-ben az Audi által foglalkoztatottak száma megközelítette a 12.000 főt, 2021-ben 11.983 fő volt a Magyar Távirati Iroda közlése alapján). Ennek következtében a város és az agglomeráció teljes egészét meghatározza az Audi, hiszen lényegében nem találhatunk olyan családot, amely közvetlen rokonain keresztül legalább nem kapcsolódna a német Volkswagen konszern győri motor- és autógyárához (Bezid. 2024).

A rendszerváltást követő gyors átalakulás és az európai uniós integráció következtében még inkább felértékelődő osztrák munkaerőpiac közelségének köszönhetően a város és agglomerációja több évtizede vonzó célpontja a belföldi migrációnak. Ennek ellenére Győr városának népessége a rendszerváltás óta folyamatosan csökken. 2011-ben 128.193 fő volt, viszont a 2021-es adatok szerint egyfajta trendforduló következett be és a város népessége ekkor növekedni kezdett és 132.111 fő élt a városban. A 2022-es népszámlálás eszmei időpontjában 2022. október 1-én 127.599 fő volt.

Fontos megjegyeznünk viszont, hogy a KSH hivatalos lakosságszám adatai olyan térségekben, amelyekben a lakosságszám dinamikusán változik sok esetben megbízhatatlanok és pontatlanok. A megbízhatatlan népességszámnak a legfontosabb oka, hogy a magyar lakcímnnyilvántartó rendszer nem működik jól. Ennek legfőbb oka az, hogy habár a polgárok

személyi adatainak és lakcímének nyilvántartásáról. szóló 1992. évi LXVI. törvény úgy rendelkezik, hogy az ideiglenes lakcím létesítését is be kéne jelenteni tizenöt napon belül, de ezt a legtöbb bérlő nem teszi meg, hiszen a bérbeadók sok esetben jogszabályellenesen kifejezetten tiltják ezt a bérlőik számára, ráadásul a közigazgatási rendszer lényegében sehogy sem motiválja az állampolgárokat arra, hogy ezt az adminisztratív folyamatot végigcsinálják. Ebből adódóan a népszámlálási adatok lehetnének hitelesek, viszont itt is fontos korlátként említhető az, hogy az adatszolgáltatással kapcsolatban számos anomália felmerül. Ennek következtében a legmegbízhatóbb forrásoknak az önkormányzatokat tekinthetjük, akik az empirikus háttérbeszélgetések során több esetben is eltérő népességszámról számoltak be, mint a hivatalos statisztikai adatok.

A város valós lakosságával kapcsolatban, tehát csak közelítő becslések állnak rendelkezésünkre, amelyeknek pontossága bizonytalan és az önkormányzat számára sem állnak rendelkezésre pontos adatok. Győr önkormányzata így rendőrségi becslésekre hivatkozva a város lakosságát 150-160 ezer főre teszi (Györd. 2022).

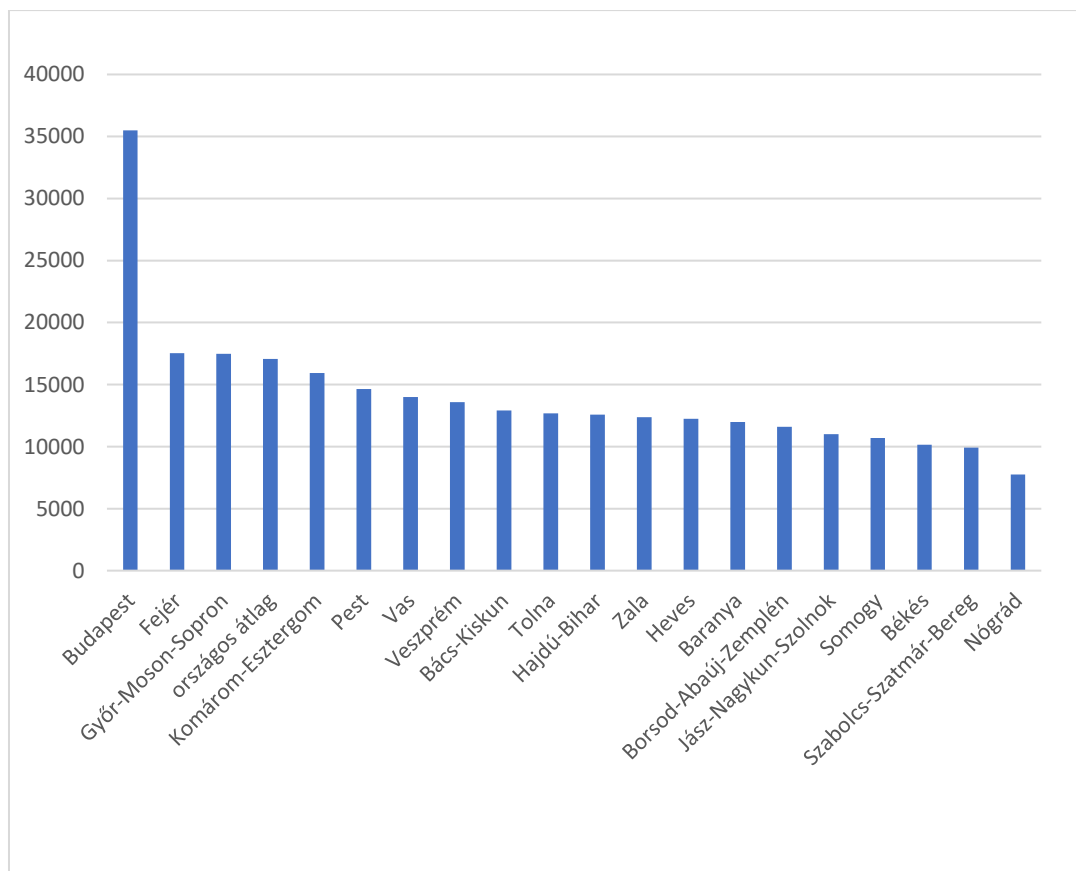
A várost és infrastruktúráját nap mint nap használók száma ennél sokkal jelentősebb és a becslések szerint további százezer ember használhatja a város által nyújtott szolgáltatásokat, köszönhetően annak, hogy a város a régió és a teljes agglomeráció közigazgatási, kereskedelmi, oktatási, egészségügyi, kulturális és közlekedési központja. Nagyon fontos kiemelni a Széchenyi István Egyetem szerepét, ahol több mint 16.000 hallgató tanul és az egyetem kilenc karából nyolc Győr városában található. Az egyetem a hagyományos közlekedéstudományi, mérnöki területek mellett ma már az orvostudományi képzés kivételével teljes spektrumot lefedő már-már tudományegyetemeket szintjét elérő rendkívül színes képzési struktúrával rendelkezik (Szécsz. 2023).

A város régiós és országos szinten is kiemelkedő helyzete annak köszönhető elsősorban, hogy Győr városa az Európai Unió egyik legdinamikusabban fejlődő nagyvárosaihoz, Bécshez és Pozsonyhoz rendkívül közel található (kb. egy órára személygépjárművel és Bécs felé vonattal is). Bécs és Pozsony közelsége pedig egyszerre lehetőség és veszély Győr városa számára, hiszen a dinamikus térségek nyújtotta kedvező szinergiákból folyamatosan képes építkezni a város.

Mint a korábbi bemutatások, elemzések is rámutatnak Győr és térsége rendkívül speciális helyzetben van. Míg a gazdasági mutatókat tekintve a fővárosi centrum régió után Magyarországon belül a második vagy harmadik legfejlettebb vármegye, amely rendkívül

kedvező gazdasági és mobilitási adatokkal rendelkezik, hiszen Magyarország egyetlen vármegyéje Pest vármegye kivételével, amely az elmúlt 23 esztendőben folyamatosan és dinamikusan tudja növelni a lakosságát. Míg 2001-ben a KSH adatai alapján a vármegyében 438.773-an éltek, addig 2022-ben már 467.995-en. Mindez egyértelműen a rendkívül pozitív belső vándorlási egyenlegnek köszönhető.

Magyarországi viszonylatban a kedvező gazdasági helyzetet támasztja alá az is, hogy a vármegye GDP/fő mutatója a 2022. évi népszámlálás alapján 6.997.000 Ft kb. 17.490 EUR⁴ volt 2022-ben, amely, habár lényegesen alacsonyabb, mint Budapesten, ahol mindez az adat 14.196.000 Ft, azaz 35.490 EUR volt 2022-ben viszont országos szinten ez az eredmény a harmadik legjobb, hiszen Győr-Moson-Sopron-t mindösszesen Fejér vármegye 17.527 EUR-os adata előzi meg. Győr-Moson-Sopron az országos átlagnál is jobb adatokat tud felmutatni, ami 17.058 EUR és a dunántúli térség legfejlettebb vármegyéinél is kedvezőbb adatokat jelez, mint például Vas vármegye 14.003 EUR, Veszprém vármegye 13.588 EUR.



⁴ Az átszámítás során az MNB hivatalos 2022 év végi záróadatát veszem alapul, ami 400 HUF/EUR volt.

A térség gazdaságát rendkívüli módon meghatározza Ausztria és Szlovákia közelsége. Ennek következtében a munkaerőpiaci kapcsolatoknak, különösen a Magyarországról Burgenlandba irányuló munkacélú ingázásnak óriási jelentősége van, amely a vármegyét különösen nehéz helyzetbe hozza gazdasági szempontból, hiszen hiába nő folyamatosan a népesség, a munkaerőhiány egyre jelentősebb problémát jelent a térségben, amely már a gazdasági teljesítményre is hatással van (Fekete, 2018; Lados-Brucker, 2023).

A munkaerőpiaci ingázás és a térség relatív fejlettsége a metropolisztérségben akkor érthető meg, hogyha megnézzük a környező térségek gazdasági adatait. Ausztria legfejletlenebb tartományában, Burgenlandban is a 2022-es GDP/fő érték 34.900 EUR (volt, amely a szintén közeli Bécs-ban már 56.600 EUR az osztrák statisztikai hivatal 2022-es adatai alapján. Mindez alapján azt láthatjuk tehát, hogy a szomszédos osztrák régiók gazdasági fejlettsége két-háromszorosa, mint Győr és térségéé.

4.2.1. Várostérségi fejlődés a győri várostérségben az ingázási adatok alapján

Magyarországon az ingázási övezetek vizsgálata a rendszerváltást követően vált kiemelten fontossá, habár már Enyedi (1988) kutatásai is arról számoltak be, hogy országosan a napi ingázóknak az aránya 27-30 % volt a fővárosban és nagyvárosok térségében viszont átlagosan 10-15 % volt (Győr térségében nagyobb). A rendszerváltást követően bekövetkező jelentős munkahelymegszűnésének következtében (amelyben különösen is érintettek voltak például a mezőgazdasági termelőüzemek a város környéki vidéki térségekben) jelentősen megnőtt a környező régiós központokba való ingázás, mára pedig már a munkavállalók több mint 35%-a napi szinten ingázik munkába járás céljából (Szabó, 1998; Kiss-Szalkai, 2014). Arányaiban, tehát nem az ingázók aránya nőtt meg országosan, hanem a nagyvárosokba ingázók száma.

Habár Magyarországon a Központi Statisztikai Hivatal explicit küszöbértéket nem alkalmaz az ingázók arányára vonatkozólag és az agglomerációs lehatárolásaik során mindig szorosan követik a közigazgatási határokat (Tóth, 2024), én Győr 2022-es népszámlálás szerinti ingázási övezetének megállapításánál az OECD és az Eurostat sztenderdeknek számító 15%-os ingázási küszöbértékét fogom alapnak venni.

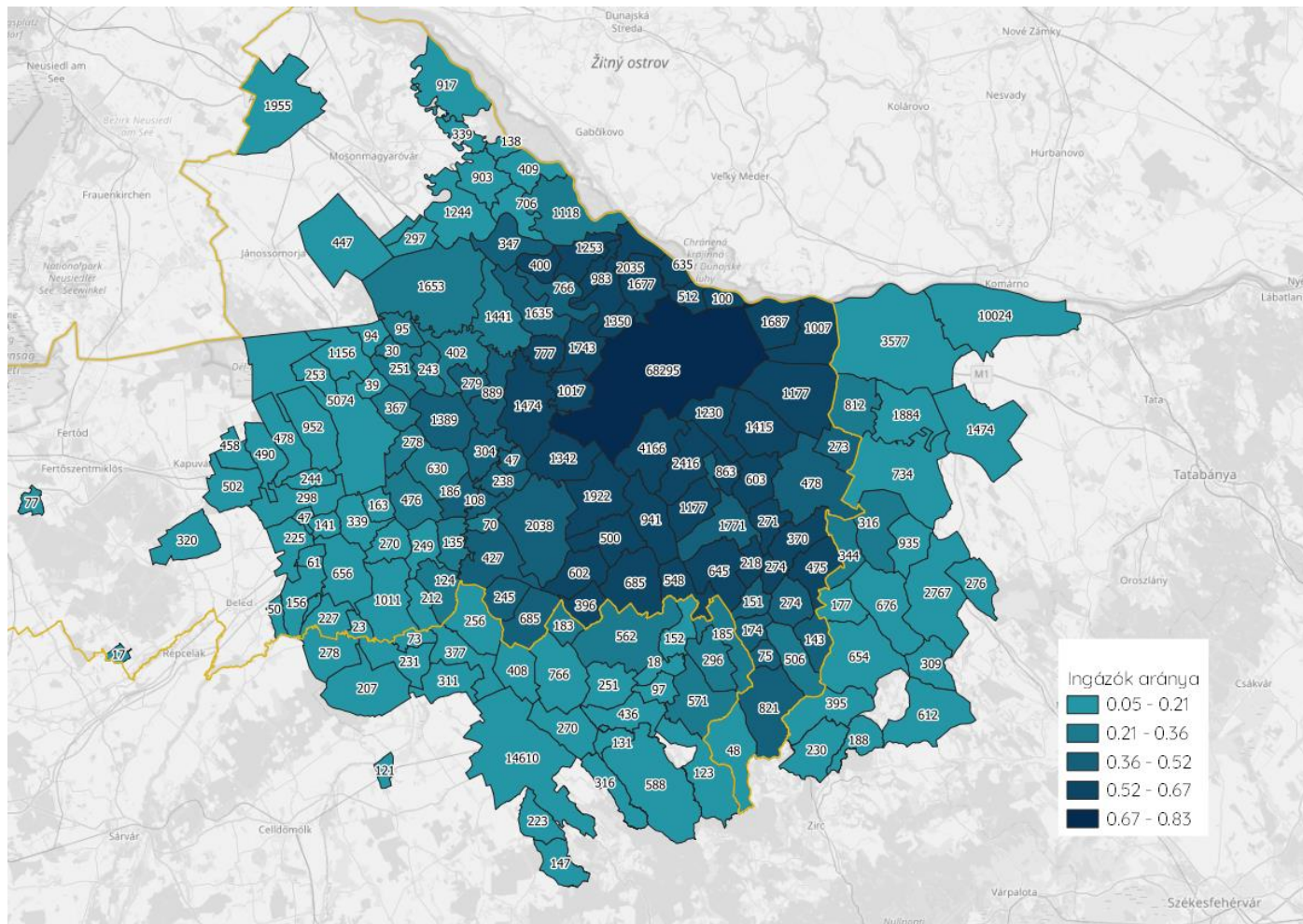
A győri várostérség ingázási öve mindig is az egyik legnagyobb volt országosan is. Már egy 1973-as is 26.800 főre tette azoknak az ingázóknak a számát, akik naponta jártak be Győrbe. Az ingázók 57,1%-a egy 20 km sugarú körön belüli távolságról utazott. Az utazási átlag 19,3

km volt, amely kedvezőbb volt a fővárosinál (Honvári, 2014). Ez alapján megállapítható, hogy az akkor még a százezer fős népességet alig meghaladó Győr jelentős agglomerációval rendelkezett. Az 1970-es éveket követően a jelentős győri lakótelep építések lásd Marcalváros I-es és II-es ütem megépülése enyhíteni tudta az ingázók magas számát. A 2011-es népszámlálás adatai alapján Győrbe valamivel többen, mint 30.000-en (KSH, 2011) ingáztak munkavégzés céljából (hasonlóan, mint Székesfehérvárhoz) a 2022-es népszámlálás adatai alapján számuk jelentősen nőtt, hiszen 47 ezren ingáznak napjainkban Győrbe (KSH, 2022). A Győrben (helyben) dolgozók száma is jelentősen növekedett (egyértelműen összefüggésbe hozhatóan a jelentősen javuló országos foglalkoztatási adatokkal), hiszen míg 2011-ben 49.500-an dolgoztak helyben addig számuk ma már meghaladja az 56.500-at is. Hardi (2015) kutatásában Győr ingázási övét, úgy értékelte, hogy a városnak homogén vonzáskörzete, illetve térben nem kapcsolódó vonzott településeik jelentős mértékben átlépik a megyehatárt. Hierarchikusan pedig nincs magasabb szintű központ, amitől a város függene. A 2011-es népszámlálás adatai alapján a legtöbben Győrbe több mint ezren Nyúlról és közel 1500-an pedig Győrújbarátról ingáztak a megyeszékhelyre. Több mint 600-an ingáztak még a további településekről: Abda, Győrzámoly, Gönyű, Tét, Pér, Pannonhalmáról, de Csornáról, Páparól és Öttevényből is csak picivel kevesebb, mint 600 fő ingázott.

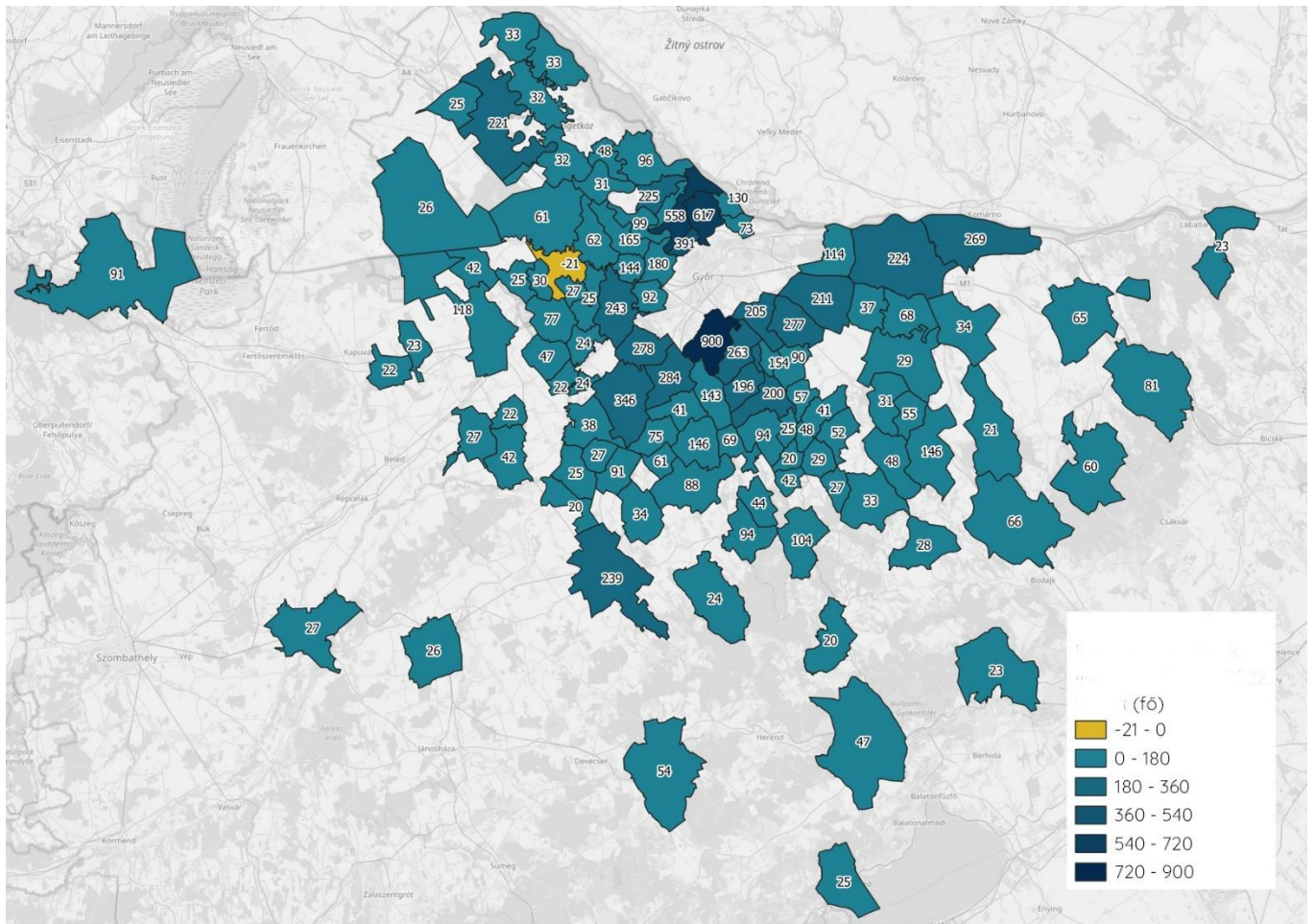
A 2022-es népszámlálási adatok alapján a legtöbben továbbra is Győrújbarátról és Nyúlról ingázott 2.399, illetve 1.333 fő, viszont meghaladta az ingázók száma már az ezer főt is Győrzámoly, Győrszemere és Vámoszabadi település esetében is. Több mint nyolcszázán ingáztak be Győrbe továbbá Pér, Abda, Gönyű, Tét, Pannonhalma, illetve Pápa településekről is.

Viszont amennyiben megvizsgáljuk azt, hogy hány településről ingáztak a munkavállalók több mint 15% Győrbe összesen 95 ilyen települést tudunk azonosítani, ami lényegesen több, mint a Központi Statisztikai Hivatal hivatalos agglomerációs lehatárolása szerint a győri agglomerációs térség településeinek a része. Arányaiban a legtöbben 67%-a a munkavállalóknak a Pannonhalma melletti Nyalkáról ingázik a megyeszékhelyre, de a 60%-os arányt meghaladja még Nagybajcs, Tarjánpuszta, Győrújfalú, Győrszemere, Kajárpéc, Pér, Vámoszabadi és Győrasszonyfáról is. Fontos megjegyezni ugyanakkor, hogy míg a Veszprém vármegyei Gic (29%) vagy éppen Pápateszéről (25%) ingázik, addig a Győr-Moson-Sopron megyei és távolságra is körülbelül 10 km-rel közelebb lévő Csornáról, vagy éppen Farádról már csak 12-13% ingázik Győrbe, míg a szigetközi így például a két Veszprém vármegyei

településnél kb. 15-20 km-re közelebb lévő Lipótiból vagy Darnózseliből pedig kevesebb mint 10% ingázik Győrbe.



13. ábra Győr ingázási övezete a foglalkoztatottak összlétszáma és a Győrbe ingázók aránya alapján (Adatok forrása: KSH, saját szerkesztés).



14. ábra A napi ingázók számának 20 főnél nagyobb változását mutató települések a győri várostérségben 2011 és 2022 között (adatok forrása: KSH, saját szerkesztés)

ugyanakkor az is, hogy más irányokban ennyire egyértelműen a közlekedési folyosók hatása nem látszik (még), habár az elmúlt szűk egy évtizedben nagyon jelentős gyorsforgalmi útfejlesztések zajlottak a győri várostérségben, lásd M85-M86-os autóutak megépülte.

Habár arányaiban kevesen ingáznak a harminc-negyvenöt perces Marchetti állandón kívüli ingázási övezeten kívül eső településekről, de érdekes jelenség azonosítható jelenség, hogy Ajkán, Sárváron, és Sopronban is jelentős mértékben nőtt az ingázók száma, viszont a teljes munkavállalói létszám elenyésző része ingázik továbbra is Győrbe ezekről a településekről.

Fontos azonban az eredmények korlátairól is beszélnünk, hiszen a valós funkcionális várostérsége Győrnek ennél a valóságban jóval nagyobb. Egyrészt nincsenek statisztikai adataink arról, hogy vajon Szlovákiából mennyien ingáznak Győrbe, közismert, hogy a népszámlálásokkal kapcsolatban számos kritika felmerül például már csak az adatfelvételi nehézségekkel kapcsolatban. Így a valós funkcionális várostérség, vonzási övezet meghatározása során érdekesebb inkább a mobiltelefonos cellainformációs adatokat figyelembe venni (Rybnikova et al., 2021), illetve utazási időalapú modellezést is számba venni, amely alapján az átlagos ingázási távolság körülbelül negyven-negyvenöt perc (Kaufmann et al., 2025), amely lényegében megegyezik a Marchetti állandó plusz, mínusz tíz perc ökölszabályával. A rendelkezésemre álló információk alapján, így az úgynevezett győri járműipari körzet szerinti a várostól kb. 60-70 km-es távolságra lévő térségek lehetnek Győr valódi funkcionális várostérségének a határa, így beletartozik egyértelműen a csornai, mosonmagyaróvári, és kapuvári járás településeinek a jó része is a vármegyéből, de más vármegyéből például a Komáromi, Kiszéri, Pápai, Zirci járások (Nárai, 2014)

4.3. Győr és a határmentiség

A határok átalakulásának szemléltetésére kiváló példaként szolgálhat Magyarország határainak az átalakulási folyamata, kiváltképp a nyugat-magyarországi régióban (Hardi & Nárai, 2001). Az államszocialista években még az úgynevezett „baráti” országok között is a határ, mint egymástól elválasztó térelem jelenik meg. Például még a Magyar Népköztársaság és a „baráti” Csehszlovák Szocialista Köztársaság közötti határszakaszon is, az 1980-as évekig pártközi egyetértés volt arról, hogy a határforgalmat minél szorosabb keretek közé kell szorítani és radikálisabb vámellenőrzések és egyéb módszerek által a határellenőrzést szigorítani kell (Horbulák, 2017). Az 1980-as években magyar részről fordulat következett be, a rendszer

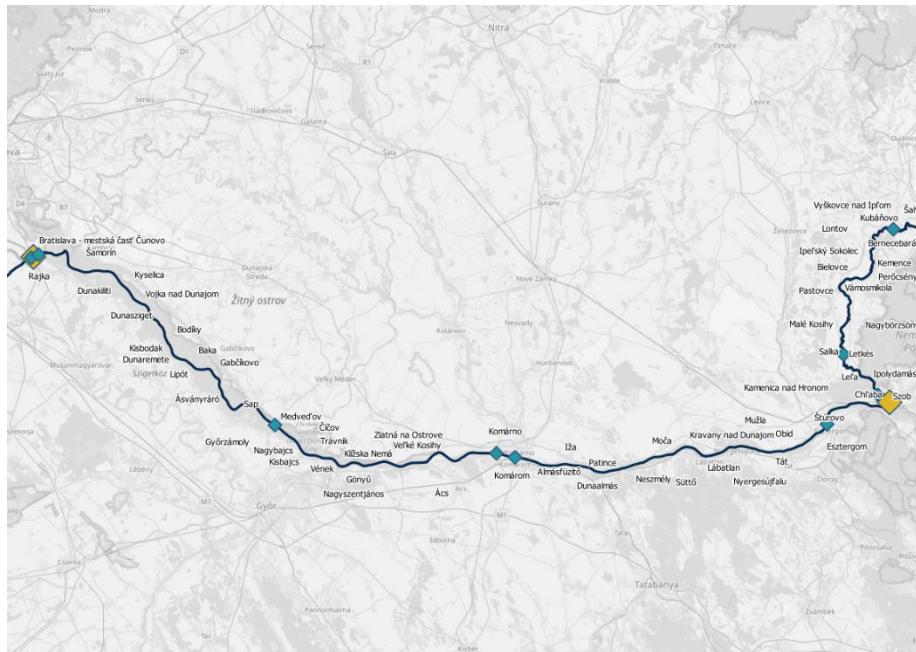
puhulásának a következtében egyre inkább engedett a politikai vezetés az alulról jövő kezdeményezéseknek, ennek köszönhetően pedig egy olyan fordulat következett be, hogy kifejezetten az MSZMP célja volt a két ország közötti határforgalom bővítése. A csehszlovák vezetés a korlátozások szigorú fenntartásában volt érdekelt, mivel egyrészt nemzetiségi kérdésként tekintettek a határforgalomra, valamint a Magyarországról irányuló bevasárlóturizmus következtében attól féltek, még nagyobb áruhiány fog fellépni a határmenti térségben (Horbulák, 2017).

A rendszerváltást követően már az 1990-es években a határok átjárhatósága jelentősen nőtt a Kárpát-medencében, Süli-Zakar szerint a határok légiesedését éltük meg. A határok átjárhatóságának a következtében a határmenti régiók és települések közötti együttműködés lehetőségével élve (például testvérvárosok, közös területfejlesztési programok), egyes kedvezőbb geopolitikai helyzetű térségek a korábbi periféria helyzetükön jelentősen tudtak javítani (Süli-Zakar, 2014). Magyarország schengeni-egyezményhez történő csatlakozásával az integráció ezen formájában érintett határszakaszok teljesen átértékelődtek. A térséget a trianoni békediktátumot követő gazdasági-társadalmi változások alapvetően megingatták, így ennek következtében külső határ menti perifériává alakult át (Baranyi, 2007). A schengeni integráció különösen Magyarország számára egy merőben új és nemzetpolitikai szempontból is kiemelkedően fontos helyzetet teremtett. A térséget korábban megosztó politikai államhatárok elválasztó szerepének mérséklődése lehetőséget teremtett arra, hogy a hajdan volt gazdasági-térszerkezeti és települési vonzásokapcsolatok helyreálljanak, a határrégiók kohéziója erősödjön, illetve a magyar-magyar és az interetnikus kapcsolatok javuljanak (Baranyi, 2014).

Egyes határszakaszok gazdasági átjárhatóságának a szempontjából leginkább az a tény szemlélteti, hogy egyes államhatár szakaszokon hány határátlépési hely található. A Magyarország és Szlovákia közötti államhatár a leghosszabb kiterjedésű (654 km), ebből következően itt található a legtöbb határállomás is, összesen húsz darab, viszont a határátlépési pontok legnagyobb sűrűségben a szlovén határszakaszon vannak átlagosan tizenöt km-enként, ez Szlovákia felé huszonöt km (Tózsza, 2017). A legfejlettebb eurorégiós térségekben ez az arány jóval kedvezőbb, hiszen míg az 570 km hosszú német-holland határon több mint ötven határátlépési pont található, vagy éppen a mindösszesen 133 km hosszú német-belga határon több mint harminc darab, így öt km-nél is sűrűbben helyezkednek el átlagosan.

Győr-Moson-Sopron megyében, illetve Komárom-Esztergom megyében négy helyen található közúti határátkelőhely, mégpedig Rajkánál, ahol három darab is üzemel; Vámosszabadinál, valamint Esztergomban, illetve Komáromban. Továbbá két vasúti határátkelőhely működik,

(mindkét átmenet villamosítva van) Rajkánál, illetve Komáromnál. Fontos megjegyeznünk viszont, hogy mindkét vasúti határátmenetben a teherforgalom dominál, vasúti személyforgalom Rajkán is marginális jelentőségű, Komáromban több mint egy évtizede egyáltalán nem áll rendelkezésre ilyen kapcsolat. A rendkívül kevés határátlépési pont egyik legfőbb oka az, hogy a Duna folyó hatására, lényegében gátként értelmezhető államhatárról kell beszélnünk a Magyarország-Szlovákia közötti ezen határszakaszon (Buskó, 2014).



16. ábra Magyar szlovák-határszakasz Szob és Rajka között, ahol a kék pontok a közúti a sárga pedig a vasúti összeköttetéseket jelölik forrás: saját szerkesztés

Az ingázásnak viszont kiemelt jelentősége van a szlovák-magyar határszakasz itteni szakaszán, különösen Rajka térségében a határon átnyúló lakóhelyi mobilitás jelenségének köszönhetően. De a határon átnyúló mobilitás már hosszú évtizedek óta jelentősnek tekinthető a térségében a határon átnyúló munkavállalás jelensége miatt. Ennek legfőbb oka az, hogy az ingázó típusú munkavállalás az ipari társadalom egyik alapvető jelensége, amelynek az alapját a közlekedési lehetőségek javulása, a motorizáció tette lehetővé, hogy a lakóhely és a munkahely térben akár jelentősen elváljon egymástól (Hardi & Lampl, 2008).

A határon átnyúló munkavállalás, tehát az ingázás egyik legfőbb oka, hogy az 1920-as trianoni békeszerződést követően a tradicionális központok potenciális vonzáskörzetei áttekintenek az államhatárokon. Ez figyelhető meg Győr; Komárom és Esztergom példáján is, amelyek közvetlenül az államhatáron, vagy ahhoz nagyon közel helyezkednek el, ezáltal pedig a vonzáskörzet torz, így a potenciális munkaerőbázisának csak egy részét képes kihasználni. A

szabad munkaerőáramlás lehetősége a schengeni integrációt követően ezeket a városokat hozzásegítette ahhoz, hogy gazdasági potenciáljuknak megfelelő munkaügyi vonzáskörzet legyenek képesek kialakítani. Erre azért van ezeknek a településeknek lehetőségük, mert a szlovák oldal nagy foglalkoztató centrumai, például Pozsony; Érsekújvár; Galánta messzebb találhatók a határ menti településektől, mint a magyarországi városok (Hardi & Lampl, 2008).

4.4. Győr és Pozsony, valamint a Csallóköz kapcsolata napjainkban

Győr mindig is fontos szerepet töltött be a Csallóköz életében, viszont jelentősége az országhatártól távolodva jelentős mértékben csökken. Fontos azonban kiemelnem, hogy nem lehet egyértelműen azonosítani ezeket a településeket, hiszen ágazatonként és szolgáltatásonként más és más az a vonzáskörzet, amire Győr és térsége valódi napi és élénk hatást gyakorol. Így az alábbiakban szolgáltatási csoportonként kívánom bemutatni Győr és térségének határon átnyúló vonzáskörzetét és kapcsolatát.

4.4.1. Munkaerőpiac

A Magyar Népköztársaság és a Csehszlovák Szocialista Köztársaság között már a rendszerváltás évei előtt egy kölcsönös munkaerőpiaci megállapodás volt érvényben. Ennek köszönhetően Győr könnyűiparára jelentős textilipari tevékenység volt jellemző a rendszerváltás előtt a városra (Kukely & Zábrádi, 2004). A győri könnyűiparban jellemzően Csallóközi nők tudtak elhelyezkedni, míg az 1970-es években fokozottan fejlődő Pozsony városának (jelentős infrastrukturális fejlesztések, olajfinomító) egyre nagyobb munkaigénye volt, amelyet részben csak a határon túlról, Magyarországról tudott a szlovák főváros kielégíteni. Ezek a kapcsolatok a rendszerváltást követően lényegében teljesen megszűntek, köszönhetően a bizonytalan jogi helyzetnek. Számos korábbi államközi szerződés felbontásra került sor Csehszlovákia 1992-es megszűnésével és az 1993-ban megalakuló önálló Szlovák Köztársasággal az államközi szerződések nehezen születtek meg, ráadásul a Meciar korszak éveiben (1993-1998) a fiatal állam társadalmi és gazdasági szerkezetváltása megrekedt. Ezzel egyetemben az euroatlanti integráció lefékeződött, az ország politikai és részben gazdasági értelemben is perifériára került és elszigetelődött a visegrádi országok között (is), tekintettel a világgazdaságtól elzárkózó, autark gazdaságpolitikára és a vezérelvűsége épülő „meciarizmus” politikai kultúrájára (Horbulák, 2019; Lesko, 1998; Ádám, 2002; Hamberger, 2007).

Ezzel szemben Győr a gyorsan végbemenő és sikeres gazdasági szerkezetváltás nemzetközileg is ismert és más sikeres járműipari térségekhez hasonló fejlődési utat bejáró térségévé vált, amely magyarországi viszonylatban minden más térségnél pozitívabb fejlődési utat és perspektívát volt képes rövid idő alatt is befutni (Csizmadia & Uszkai, 2014). Győr és a város prosperáló járműipara erős vonzerőt jelentett a Csallóköz számára, hiszen Szlovákia jelentős munkaerőpiaci problémákkal (például munkanélküliséggel) küzdött ebben az időszakban.

Ennek számos oka van, amelyet számos magyarországi és szlovákiai kutatás vizsgált már (Nagy, 2016; Pongrácz, 2018; Kureková, 2010). Horbulák (2019), Kureková (2010) és Pongrácz (2018) is a következő országos problémákat azonosította a 1990-es és 2000-es évek szlovák munkaerőpiacával kapcsolatban:

- a munkanélküliség jelentős regionális egyenlőtlenségeket mutat (Magyarországinál is jelentősebb);
- gazdaság jelentős hadiipari kitettsége- káros csehszlovák örökség
- Kirívóan magas a fiatalok munkanélkülisége;
- a tartós munkanélküliek és munkaképtelenek, valamint az alacsonyan képzett társadalmi csoportok jelentős aránya;
- Az egyes ágazatokat különösen is sújtó szakképzett munkaerő hiánya
- Jelentős roma kisebbség, akiknek a körében a munkanélküliség óriási

A munkanélküliség az 1990-2000-es évek Szlovákiájának legjelentősebb gazdasági, szociális és társadalmi problémája volt, de napjainkban is számos szlovákiai járás nagyon jelentős munkanélküliségi rátával küzd, hiszen például a rimaszombati járásban napjainkban is 14% százalék fölötti a munkanélküliségi ráta, hasonlóan magas arányokat látunk a késmárki (11,5%), vagy éppen a rozsnói (10,8%), mezőlaborci (10,5%) járásokban is. Eközben pedig az ország nyugati részében, (kiváltképp a Csalóközi járásokban), munkanélküliség helyett a munkaerőhiány okoz egyre nagyobb kihívást, így a munkanélküliségi ráta a négy százalékot sem éri el, de a legtöbb járásban a két százalékot alig haladja meg lásd érsekújvári, galántai, szenci, és pozsonyi járások (SUSR, 2024). Mindez hatalmas országon belüli regionális fejlettségi különbségekre utal, és nagyon jelentős országon belüli belső migrációs áramlásokat eredményez a fejlettebb nyugati kerületekbe. Ennek következtében több interjúalanyom is úgy vélekedett, hogy a Lévától keletre lévő járások falvai lényegében teljesen előregednek és elnéptelenednek, ahol 60 év alatti embert elvétve lehet ma már csak találni (Somorjad. 2022, Pozsonya. 2020, Pozsonya. 2023).

Az ország különösen „depressziós” magas munkanélküliségi rátával sújtott járásaiban ráadásul még a konjunktúra időszakokban sem sikerült kitörni, továbbá fokozottan érintett a roma lakosság, így Kelet-Szlovákiában a magas roma népesség és a magas munkanélküliségi adat között egyértelmű korreláció figyelhető meg. Ráadásul a keleti országrészen számos járás helyzete lényegesen rosszabb napjainkban, mint a függetlenné válásakor volt (Liptáková, 2017).

A Szlovák Köztársaságban a külföldön dolgozók száma a 2004-es európai Unió csatlakozás után, illetve a 2006-os schengeni integrációt követően jelentősen megnövekedett. Egy 2007-es munkaerőpiaci felmérés szerint Szlovákiában 186 ezer ember dolgozott külföldön, mindezt viszont empirikus kutatásokra épülő számos kutatás a valóságban 250-260 ezer főre becsülte. A 2008-as trendforduló előtti évben 101 ezer fő Csehországban dolgozott míg Magyarországon az Állami Foglalkoztatottsági Szolgálat alig több mint 18 ezer Magyarországon dolgozó szlovákiai állampolgárt jelentett (Gál, 2009). Ennél a számnál már a hivatalos szlovák statisztikai adatok is többről számoltak be, hiszen az SUSR adatai alapján 21800 fő dolgozott Magyarországon. A statisztikai adatokban szembe ütköző jelentős különbségnek az a gyakorlat lehetett az oka, amiről néhány magyarországi sajtótermék beszámolt a 2000-es évek közepén, miszerint számos alapvetően Győr-Moson-Sopron megyei közép vállalkozás szlovákiai munkaerő kölcsönző cégeken keresztül foglalkoztatott számos szlovák és magyar állampolgárt is (ezáltal a hivatalos statisztikák szerint a munkavállaló a szlovák munkaerő kölcsönző cégnél dolgozott, de a valóságban pedig Magyarországon), így a magyar statisztikákban láthatatlanok voltak ők (Pozsonya, 2023).

A 2000-es években a legtöbb szlovák állampolgárt foglalkoztató vállalatok a győri Audi volt, a komáromi Nokia (ahol egészen a 2014-es bezárásig a munkavállalók egyharmada szlovák állampolgár volt) és az esztergomi Suzuki voltak. A győri Audiban foglalkoztatott szlovák állampolgárokról pontos statisztikai adatok nincsenek (tekintettel arra, hogy a szlovák állampolgárok foglalkoztatása nem harmadik ország állampolgárát jelenti). Interjúalanyaim egybehangzó álláspontja szerint az Audiban és Győrben dolgozó csallóközieknek (szinte kizárólagosan magyar nemzetiségűek) a 2000-es években volt a legmagasabb a száma. Elsősorban Nagymegyer, Bős térségéből ingáztak nap mint nap az Audiba, de még Somorjáról is volt több éven keresztül szerződéses járat az Audiba. Ezekben az években az Audiban dolgozók száma meghaladta a több száz főt is. Napjainkra jelentősen csökkent az Audi gyárában dolgozók száma (Székács, 2015). Ezt valamennyi interjúalanyom egybehangzóan megerősítette. A tendencia a Paraméter című szlovák hírportál 2017-es információival is

összhangban áll, amely szerint a gyárnak alig valamivel több mint 20 szlovákiai alkalmazottja volt (Paraméter, 2017). Ennél frissebb, nyilvánosan elérhető adat nem áll rendelkezésre, és az interjúalanyok sem tudtak pontos létszámot megadni; ugyanakkor azt egyértelműen jelezték, hogy érezhetően visszaesett az Audiba közlekedő autóbuszjáratok száma (Somorjad. 2023, Nagymegyerd. 2023, Dunaszerdahelyd. 2023). A Győrben és a Magyarországon foglalkoztatott szlovák állampolgárok számában a 2010-es években egyértelmű trendforduló következett be, amelyeket a rendelkezésre álló kutatások is megerősítenek, miszerint 2017-ben mindösszesen 831 szlovák állampolgár dolgozott Magyarországon (Lelkes & Sipos, 2020). Ha ezeket a számokat kritikával is kezeljük, (hiszen a Magyar Suzuki hivatalos közleményei alapján csak az esztergomi autógyárban napjainkban is 600 szlovákiai magyar dolgozik (mfor.hu 2024), az biztosan megállapítható, hogy létszámuk egyértelműen jelentősen csökkent, hiszen 2007-ben a japán autógyártó 2700 szlovákiai munkavállalóról számolt be (24.hu, 2007). Fontos azonban kiemelnünk, hogy a Szlovák Köztársaság nem ismeri el a kettős állampolgárság jogintézményét sőt egyenesen tiltja is azt, hiszen az állampolgársági törvény értelmében az a szlovák állampolgár, aki felveszi egy másik állam állampolgárságát, elveszti a szlovákot (Vass, 2013). A kérdés szenzitivitása miatt kutatások, sőt még megbízható sajtóinformációk, becslések sem állnak rendelkezésre az érintettek (rejtőzködő kettős állampolgárok) pontos számát tekintve. Interjúalanyaim becslései és információ szerint az érintettek száma jelentéktelen (Somorjad. 2021, Somorjad. 2020, Pozsonya. 2023). Részben ezt támaszthatja alá a Szlovák Köztársaság Belügyminisztériumának adatai is, hiszen a törvény 2010-es elfogadása óta mindösszesen százhatvanegy személy vesztette el állampolgárságát a magyar felvétele miatt (MVSK, 2023), ezzel szemben a cseh állampolgárság felvétele miatt tízszer többen.

A munkaerőpiaci trendforduló legjelentősebb oka egyértelműen a nagyszombati és különösen a pozsonyi kerület munkáltatói által kínált jelentősebb munkabérben keresendő (Lelkes & Sipos, 2020), amelynek köszönhetően a magyar munkaerőpiac már egyáltalán nem vonzó a csallóközi magyarok számára sem. Interjúalanyaim álláspontja szerint lényegében Pozsony, de akár a bécsi agglomerációs térség dél-keleti településeinek, például Schwechat (bécsi nemzetközi repülőtér és az OMV olajfinomítója), és Pándorfalu (Designer Outlet Parndorf) által biztosított munkabérekkel szemben igazán csak azok számára lehet alternatívája, akiknek a szlovák vagy a német nyelv különösen nagy problémát okoz (Somorjad. 2021, Pozsonya. 2023), de sok esetben már a dunaszerdahelyi vagy éppen a komáromi járásokban működő cégek is magasabb munkabért kínálnak, mint a győri vállalatok. Ezekben a kerületekben sok esetben kizárólag a magyar nyelv tudásával is el tudnak boldogulni a munkavállalók, hiszen még olyan

ma már szlovák többségű településeken is, mint Somorja, a lakosság több mint kétharmada beszéli a magyar nyelvet.

Habár jelentős trendként nem azonosítható, de fontos megemlítenünk azt is, hogy lényegében ma már többen ingáznak Magyarországról Szlovákiába dolgozni, mint fordítva. (Pozsonya. 2023). Ennek egyrészt egyértelmű oka a Rajka és Hegyeshalom térségében azonosított határon átnyúló lakóhelyi mobilitás jelensége (*cross-border residential mobility*), aminek következtében a schengeni integrációt követően több ezer szlovákiai család (ma már kisebb részük magyar nemzetiségű) költözött át a lényegesen alacsonyabb ingatlanárak miatt Pozsonyból és más pozsonyi agglomerációs településről. Ennek köszönhetően Hegyeshalom és Rajka, valamint néhány környező szigetközi település mára a pozsonyi agglomerációs térség részévé vált (Rajkad. 2024, Pozsonya. 2020). Habár nem számottevő számban, de néhány interjúalanyom is beszámolt arról, hogy néhány pozsonyi magyar nyelvű intézmény munkatársa, vagy éppen néhány magyar érdekltségbe tartozó dunaszerdahelyi, pozsonyi cég munkatársai Mosonmagyaróvárról vagy éppen Győrből ingáznak Szlovákiába. (Pozsonya. 2023; Pozsonya. 2020)

4.4.2. Kulturális együttműködés, testvértelepülési kapcsolatok

A testvértelepülési kapcsolatok kiemelkedő szerepet játszanak a határon átnyúló együttműködések fejlesztésében, mivel hatékonyan hozzájárulhatnak a helyi közösségek közötti közvetlen kapcsolatok erősítésében és végső soron a kulturális, gazdasági, valamint társadalmi integrációt is elmélyíthetik. Ezek a kapcsolatok lehetőséget teremtenek a közös projektek megvalósítására, tapasztalatcserére és a közös problémák megoldására, ezáltal erősítve a regionális kohéziót és a határ menti területek fejlődését. Az együttműködések elősegítik a közös szolgáltatások szervezését és a projektalapú munkakapcsolatok kialakítását, ami hosszú távon fenntartható fejlődést eredményez a térségben (Mezei & Tóth, 2008).

A győri metropolisztérség települései is széleskörű testvértelepülési kapcsolatokat tartanak fenn kivétel nélkül és szinte mindegyik településnek van csallóközi településsel is testvértelepülési kapcsolata. Fontos azt is kiemelni ugyanakkor, hogy a legtöbb település szélesebb körű határon átnyúló kapcsolatokat tart fenn (különösen a szigetközi települések esetén) a szlovákiai településekkel. A településvezetők ezekre a kapcsolatokra is jellemzően hasonló fontosságúnak tekintenek, mint az intézményesült testvértelepülési kapcsolatokra. Ennek legfőbb oka az, hogy az intézményesült testvérvárosi kapcsolatok sem tudtak a kulturális együttműködés szintjén továbblépni (Felbárd. 2023; Somorjad. 2022). A településvezetőkkel folytatott interjúim

ugyanazt a képet erősítették meg, mint amire 2017-es vizsgálatában a Rodek-Keller szerzőpáros is jutott. Kérdőíves felmérésükben 438 magyarországi önkormányzatot kérdeztek meg azzal kapcsolatban, hogy milyen területekre szorítkozik a testvértelepülési együttműködésük. Ebben a felmérésben a megkérdezettek 91,5%-a közös kulturális programok szervezését jelölte meg, közel 60%-a közös sportprogramokat és a közös képviselőtestületi látogatásokat. Lényegesen kisebb hányadban, kevesebb mint 30%-ban pedig turisztikai és oktatási együttműködésekről számolt be. A projekt szintű együttműködés viszont egyáltalán nem volt jelentős, hiszen vidékfejlesztési, közlekedésfejlesztési, regionális fejlesztési együttműködésekről maximum a válaszadók öt százaléka számolt be (Rodek & Keller, 2017).

Az empirikus kutatásomba bevont polgármesterek is alapvetően ezt a tendenciát erősítették meg. A testvértelepülési együttműködések elsősorban a kulturális és sport célú együttműködésekről szólnak (Felbárd 2023; Nagymegyerd 2023) viszont számos polgármester beszámolt közös oktatási együttműködésekről is (Dunaszerdahelyd. 2023; Somorjad I. 2021). Számos csallóközi település például kifejezetten aktív kapcsolatot ápol győri oktatási intézményekkel és olyan példa is van, ahol az önkormányzatok közötti határon átnyúló önkormányzati kapcsolatok közoktatási intézmények közötti kapcsolatból nőtte ki magát. Kutatásom elsődleges célja annak a feltárása volt az empirikus interjúk segítségével, hogy milyen tényezőknek köszönhető az, hogy ezek az együttműködések további, mélyebb és átfogóbb szerepet nem tudnak betölteni a települések életében és az együttműködés ezen viszonylagos alacsony szintjén maradt a csallóközi és a győri metropolisz térség települései között.

- A kulturális és sport területén történő együttműködés általában jól kézzelfogható a lakosság számára, relatíve kis befektetéssel látványos eredményeket lehet elérni, amelyek a hétköznapi állampolgárok számára is könnyen befogadhatók, például falu napok, kulturális találkozók stb.
- A szorosabb határon átnyúló együttműködések a magyarországi településvezetők egy része számára elképzelhetetlenek, mert nem tudnak túlnőni a hagyományörzés szintjén. A felvidéki magyarságra és magyar önkormányzatokra, mint határon túli magyarság történetét és hagyományait bemutató elemnek tekintik és a magyar-magyar kapcsolatokat keresik az együttműködés során. Ez a szemlélet pedig kirekeszti lényegében a szlovák többségű településekkel történő együttműködésnek a lehetőségét is.

- Mind a szlovákiai, mind a magyarországi önkormányzatok jelentős része még egyetlen egy nemzetközi pályázaton sem indult és nem menedzselte még ilyet (Komáromsz. 2023). A legtöbb település a nemzetközi pályázati lehetőségekről nem is rendelkezik kellőképpen árnyalt és részletes információval, továbbá alkalmatlannak is tartja a településének a képességeit az ilyen programban való részvételre. (Magyarországon van még olyan megyei jogú város 2024-ben, amelynek nem volt még ezidáig nemzetközi projektje).
- A nemzetközi pályázatok és projektek több esetben kizárólag csak jelentős önerő biztosítása mellett lehetségesek. Például LIFE program maximális EU-s finanszírozási intenzitása 60%, INTERREG projektek esetén 80%, ráadásul ezen programok jellemzően legalább részben utófinanszírozottak. Az önerő kérdése pedig kulcsfontosságú minden településvezető és a teljes önkormányzati szektor számára a jelenlegi finanszírozási környezetben. A magyarországi települési önkormányzatok jellemzően 10-20%-ot meg nem haladó önerő esetén pályáznak (Bezid. 2024; Bezid. 2024; Lébényd. 2024; Fertőszd. 2023), de előnyben részesítik a 100%-ban finanszírozott programokat.

4.4.3. Települési önkormányzatok közötti pályázati együttműködési nehézségek

Az önkormányzati együttműködések elemzése során a kutatás kiemelt figyelmet fordít a pályázati együttműködések gyakorlati működésére és akadályaira. A határon átnyúló fejlesztési programok – különösen az európai uniós finanszírozású konstrukciók például INTERREG – elméletileg olyan eszközrendszert kínálnak, amely képes lenne a funkcionálisan összekapcsolódó térségek közös fejlesztésére. A gyakorlatban azonban ezek az együttműködések számos strukturális, intézményi és finanszírozási korlátba ütköznek.

A szlovák és a magyar önkormányzati rendszer aszimmetrikus működése számos szempontból nehezíti a közös nemzetközi pályázatok előkészítését és megvalósítását. Ide tartozik az önkormányzatok eltérő költségvetési mozgásterének, az állami önerő-biztosítási mechanizmusok különbségei, a finanszírozás kiszámíthatóságának eltérő foka, valamint az a tény, hogy a határon átnyúló együttműködésekhez kapcsolódó informális és formális egyeztetési fórumok gyakorlatilag hiányoznak. Mindezek következtében a potenciális partnerségek sok esetben személyes kapcsolatokhoz kötődnek, és nem épülnek be tartós intézményi struktúrákba

- A szlovákiai önkormányzatok költségvetési helyzete, habár feladat arányosan stabilabb, mint a legtöbb magyarországi önkormányzaté, de nominálisan alacsonyabb

költségvetésű főösszegekkel dolgoznak, mint a magyarországiak (Komáromsz. 2023). Például Észak-Komárom költségvetése a 2024. évben mindösszesen kb. 18 milliárd Ft, ezzel szemben pedig Dél-Komáromnak 25 milliárd Ft, viszont míg a Duna északi partján fekvő város lakosság száma 31 ezer fő, addig a déli parti szomszédnak mindösszesen 20 ezer fő.

- Míg a magyar állam egyes nemzetközi pályázatok esetén például INTERREG a nemzeti önerő egy részét biztosítja (INTERREG esetén 15%), addig a szlovák állam nem támogatja és ösztönzi ilyen formában a szlovákiai önkormányzatokat (Komáromsz. 2023; Pozsonysz. 2023). Ráadásul jelentős bizonytalansági faktor van a szlovák önkormányzati szektor finanszírozási struktúrájában azáltal, hogy az önkormányzatok legfőbb bevételi forrása a jövedéki adó önkormányzatoknak szétosztott része (Komáromsz. 2023). A költségvetés tervezésekor az állam csak egy előzetes becslést biztosít az önkormányzatok számára, amit év közben jellemzően a III. negyedévben végez el, amelynek köszönhetően például a várt bevételek Komárom esetén 2024-ben jelentősen el fognak maradni, így a város képviselő testületének például 2024 szeptemberi ülésén 5%-kal kellett megvágnia az éves költségvetését és ez a bizonytalansági faktor nem növeli az önerős pályázatokon való részvételi hajlandóságot.
- Határon átnyúló szinten az önkormányzatok között semmiféle intézményesült vagy informális bevált egyeztetési fórum nincsen (Pozsonysz. 2023), amennyiben nincsen jellemzően a polgármesterek között informális kapcsolat, akkor nagyon nehezen tudnak értesülni a szereplők arról, hogy mely települések érdeklődnek például egy nemzetközi pályázati programban való elindulással kapcsolatban. A két ország területfejlesztési szaktárcái és állami háttérintézményei ehhez semmiféle érdemi segítséget és koordinációs kapacitást nem biztosítanak, amelynek köszönhetően nem működik egy kölcsönös nemzetközi pályázatokon való közös részvételt segítő „partnerkapcsolati” keresőfelület sem.
- A magyarországi önkormányzatok közötti közös kommunikációs és együttműködési platform a legtöbb esetben nem valamilyen formalizált csatorna, hanem az országgyűlési választókerületek országgyűlési képviselői által vezetett rendszeres informális találkozások (Lébényd. 2024; Vámoszabadid. 2022). A kutatásom során vizsgált térségben egy kifejezetten jól működő együttműködési és kommunikációs felület működik Győr-Moson-Sopron 5-ös OEVK-ban, viszont a vármegye további választási körzeteiben ezek kevésbé jól működő fórumok. Interjúalanyaim

egybehangzó véleménye szerint ezeken a fórumokon kifejezetten fontos a helyi országgyűlési képviselő személye és koordinációs képessége, ez az 5. OEVK-ban Nagy István agrárminiszternek különösen is megvan és már Mosonmagyaróvár polgármestereként 2010-2014 között is kiemelt szerepet játszott abban, hogy együttműködés alakuljon ki a Lajta parti város és a környező települési önkormányzatok között (Lébényd. 2024; Bezid. 2024)

- A térség magyarországi önkormányzatainak jelentős része elsősorban kapacitás és humán-erőforrás hiánya miatt közvetlen Európai Unió források megszerzésében nem gondolkodik, sokkal inkább bíz a közvetett Európai Unió források megszerzésében, amely elsősorban Magyarországon a polgármester és az országgyűlési képviselő közötti személyes kapcsolatokon és különösképpen az országgyűlési képviselők érdekérvényesítő képességein múlik. Ebből a szempontból a vizsgált térség kifejezetten jó adottságokkal rendelkezik, hiszen interjúalanyaim véleménye szerint Nagy István agrárminiszter GYMS 05. OEVK (Mosonmagyaróvár) országgyűlési képviselője és Gyopáros Alpár GYMS 03. OEVK (Csorna) országgyűlési képviselője is kifejezetten erős érdekérvényesítő képességgel rendelkezik (BezidI. 2024). A vármegye kohéziós források lehívásának a szempontjából kifejezetten jól teljesít. Ennek az a kormányzati politika oka, amely kohéziós politikára egyfajta versenyképességi fordulatot elhozó elemként tekint (eltávolodva az eredeti elképzeléstől, ami a hátrányos helyzetű térségek felzárkóztatását célozta meg) és az erőltetett forráslekötési ambíció egyben azt eredményezte, hogy legeredményesebben a legfejlettebb térségek tudnak pályázni még a kohéziós forrásokra is. Ezek a térségek jórészt valamivel magasabb önrészt, lényegesen jobb infrastruktúrát, magasabb színvonalú humán tőkét tudnak felmutatni, amelynek összességében egyenes következménye a jobb forrásfelszívó képesség. A fejlett térségeket segíti az a magyarországi gyakorlat is, hogy olyan régiós beosztást hoztunk létre, amely Budapest kivételével az összes vármegyénket 2004 óta mindig kohéziós régió kategóriába sorolták, tehát ahol az egy főre jutó GDP nem éri el az EU-átlag 75%-át. Ennek következtében az országon belüli hatalmas területi egyenlőtlenségeket lényegében egyáltalán nem lehet a kohéziós források elosztása során figyelembe venni, hiszen a legelmaradottabb és periférikus Nógrád vármegye, vagy éppen a belső periférikus jegyeket kiemelten felmutató Tolna Vármegye ugyanabban a kategóriában küzd a forrásokért, mint a legfejlettebb Győr-Moson-Sopron vármegye (Medve–Bálint et al., 2022).

- A csallóközi (magyar többségű) önkormányzatok számára kiemelten fontosak a magyarországi támogatási lehetőségek. A megkérdezett interjúalanyaim szerint ennek az a legfőbb oka, hogy még mindig érzékelhető az a tendencia, hogy Pozsonyból kevesebb támogatás érkezik Dél-Szlovákiába, különösen a magyar többségű településekre (Felbárd. 2023; Somorjad. 2021; Somorjad. 2020; Pozsonya. 2023). Az elmúlt években Magyarország kormánya kiemelten kezelte a határon túli magyar közösségek támogatását ennek köszönhetően számos csallóközi település is jelentős forrásokban részesült, amelyek által például az oktatási és közművelődési intézményeiket tudták infrastrukturálisan fejleszteni. Ennek következtében viszont a szlovákiai településvezetők a magyar kormányzattal és azok háttérszerveivel kívánnak minél jobb kapcsolatokat kiépíteni, hiszen további forrásbevonást innen látnak legreálisabbnak rövid távon és ezáltal kevésbé fontos prioritás számukra az, hogy közeli magyarországi településekkel vagy éppen a vármegyével kiépítsenek olyan kapcsolatokat, amelyek később közös nemzetközi projektrésztételé tudnának fejlődni és formálódni.

4.4.4. Oktatási kapcsolatok

A határon átnyúló kapcsolatok terén kiemelt jelentősége van az oktatási együttműködésnek és a diákok másik országban történő tanulási/tanítottási lehetőségének. A magyar-szlovák határtérségben ez egy kizárólagosan egyirányú kapcsolat (kivéve a pozsonyi agglomerációhoz tartozó magyarországi települések), hisz az a jellemző, hogy Szlovákiában élő (magyar nemzetiségű) gyerekek választanak magyarországi oktatási intézményeket. Egy 2008-as felmérés szerint a szlovákiai magyar családok valamivel több mint 6%-a taníttatta magyarországi közoktatási intézményben gyermekét (középiskolában picivel jellemzőbb ez, mint általános iskolákban), és hasonló arányban magyarországi felsőoktatási intézményben (Reisinger, 2008). A Magyarországon tanuló szlovák állampolgárok számának az alakulása a közoktatási szintenként eltérő tendenciát mutat. Míg a 2004-es EU-s és a 2007-es schengeni integrációt megelőző időszakokban az óvodai nevelésben résztvevő szlovák állampolgárok száma néhány tucat volt, addig 2017-ben számuk már elérte a 289 főt. Az általános iskolai oktatásban résztvevők száma is nőtt, hiszen míg például 2007-ben nem érte el a 100 főt, addig 2017-ben meghaladta a 350 főt. A középiskolákban viszont a 2007-es évi rekordnak számító 939 főről jelentősen csökkent a szlovák állampolgárságú diákok száma mindösszesen 471 főre 2017-ben (Pregi, 2018). Összességében tehát azt láthatjuk, hogy a magyar közoktatásban tanuló szlovák állampolgárságú diákok száma jelentős mértékben csökkent az elmúlt években, kivéve

az óvodai ellátásban részesülőknek a száma (Vámoszabadid. 2023). A közoktatásban tanulók számának csökkenése összhangban van véleményem szerint a magyar nemzetpolitika azon alapeszményéhez, hogy a határon túli magyar nyelvű oktatás kiemelt prioritássá vált és mindez a külhoni magyar oktatásra szánt költségvetési kiadások drasztikus növekedésén is megfigyelhető különösen a 2014-ben megalakuló 3. Orbán-kormány megalakulásától kezdődően (Kiss, 2018). Az óvodai ellátásban résztvevő szlovák állampolgárok száma pedig egyértelműen a Rajka környékén megjelenő szuburbanizációs mintázatoknak a következménye, hiszen a Rajkára költöző szlovák családok jó része is igyekszik a helyi óvodába járattatni gyermekét, amelynek köszönhetően a helyi óvodában már szlovák nyelven beszélő óvópedagógust is el kellett kezdeni alkalmazni (Rajkad. 2024).

A felsőoktatás területét érdemes külön is megvizsgálni, hiszen ott jelentősen eltérő mintázatokat tapasztalhatunk (Pozsonya. 2023). Habár több kutatás is arra jutott, hogy a felsőoktatásban is egy kizárólagosan egyirányú hallgatói mobilitás figyelhető meg (Márkus, 2014; Kincses, 2019), ezzel szemben egy teljesen új jelenségként magyar-szlovák relációban a kétirányúság is megfigyelhetővé vált, hiszen a komáromi Selye János Egyetem hallgatóinak egy jelentős hányada magyarországi hallgató (Krankovits, 2020; Pozsonya. 2023).

Az anyanyelven történő felsőoktatásnak különösen fontos jelentősége van egy közösség hosszútávon történő fennmaradásának a szempontjából, ez hatványozottan igaz a kisebbségben lévő közösségekre, mint például a szlovákiai magyarság (Tárnok, 2016; Papp, 2014; Pusztai & Sütő, 2017; Pozsonya. 2023; Somorjad. 2023).

A Szlovák Köztársaságban Magyarországhoz hasonlóan a legfőbb egyetemi központ és az elérhető legszínesebb képzési portfólió a fővárosban, Pozsonyban található. Pozsonyban több kiemelkedő egyetem is működik, mint például a Comenius Egyetem vagy a Szlovák Műszaki Egyetemen (Slovenská Technická Univerzita). Viszont a Comenius Egyetem kivételével a fővárosban egyik egyetem sem nyújt magyar nyelvű képzéseket, a Comenius Egyetem is kizárólag néhány szakon a bölcsészettudományi képzési területen. A fővárosban 46.733 nappali tagozatos egyetemi hallgató él. Szlovákia második legnagyobb városában Kassán is több felsőoktatási intézmény működik, például a Šafárik Egyetemen (*Univerzita Pavla Jozefa Šafárika*) és a Kassai Műszaki Egyetemen (*Technická univerzita v Košice*) is számos képzést biztosít a fiatal diákok számára a városban, de magyarul egyetlenegy képzés sem elérhető. Kassán jelenleg 19.890 hallgató tanul a felsőoktatásban a szlovák statisztikai hivatal adatai szerint. Szlovákia hét legnagyobb (egyetemi) városa a következő: Besztercebánya, Pozsony, Kassa, Nyitra, Eperjes, Nagyszombat és Zsolna, bár három másik felsőoktatási intézmény is

van Szlovákiában: Zólyom, Turócszentmárton, Liptószentmiklós, de ezek kevésbé jelentősek (Matlovic & Matlovicová, 2017). Az egyetemi városok szerepe létfontosságú, mivel a regionális különbségek Szlovákiában sokkal jelentősebbek, mint például Magyarországon (Porhajás, 2022).

Ezzel szemben a magyar felsőoktatási intézményekben lényegesen több hallgató tanul a Felsőoktatási Információs Rendszer OSAP modul adatai alapján: a legnagyobb hazai felsőoktatási intézményben az Eötvös Loránd Tudományegyetemen 35.131 hallgató, de a második legjelentősebb fővárosi intézménybe, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemre (BME) is 18.007 hallgató jár. A legnagyobb vidéki felsőoktatási intézmények, így a Pécsi Tudományegyetem 21.378, a Szegedi Tudományegyetem 21.720, a Debreceni Egyetem 28.244 hallgatóval rendelkezik, míg a győri Széchenyi István Egyetem 14.249 hallgatóval.

Szlovákiában az alábbi felsőoktatási intézmények biztosítanak valamilyen képzést legalább magyar nyelven (is): Selye János Egyetem (Révkomárom), Nyitrai Konstantin Filozófus Egyetem (Nyitra), Comenius Egyetem (Pozsony), Eperjesi Egyetem, Szent Erzsébet Egészségügyi és Szociális Munka Főiskola (Dunaszerdahely), Varsói Menedzsment Egyetem (Dunaszerdahely).

szakok / szakpárosítások Alapképzés	SJE (Révkomárom)	KFT (Nyitra)	CE (Pozsony)	EE (Eperjes)	SZEF	WMU
Magyar nyelv és irodalom tanár	X	X	X	X		
Fordító és tolmács: magyar nyelv és kultúra		X	X	X		
Hungarológia		X	X			
Finnugor tanulmányok		X				
Közép-európai areális tanulmányok		X				
Magyar-szlovák kétnyelvű ügyvitelszervezés		X				
Óvodapedagógia		X				
Regionális idegenforgalom		X				
Egyéb tanárképzés alapszak: biológia, kémia, informatika						
Angol nyelv és irodalom	X					
Német nyelv és irodalom	X					
Szlovák nyelv és irodalom	X					
Vállalati gazdaságtan és menedzsment	X					
Alkalmazott Informatika	X					
Missziológia, diakónia és szociális gondoskodás	X					
Ápoló, közegészségügyi					X	
Szociális munka					X	X
Pszichológia						X
Szociológia						X
2018 évi hallgatói létszámok (csak magyar nyelvű szakok)	1795	700	na	na	na	na

17. ábra A magyar nyelven elérhető képzések a szlovákiai felsőoktatási intézményekben (Adatok forrása: SUSR 2021, forrás: saját szerkesztés)

Mint az alábbi táblázat is bizonyítja, hogy a magyar nyelven elérhető szakok messze nem fedik le a tudományos vertikum teljes egészét, hiszen jelentős hányadban a bölcsészettudományi képzési területhez köthetőek. Szlovákiában magyar nyelven a legnépszerűbb

közgazdaságtudományi, műszaki képzési területhez tartozó szakok egyáltalán nem elérhetőek. Ezeken a területeken, különösen a műszaki területen a győri Széchenyi István Egyetem kifejezetten erős. A győri egyetem rendkívüli vonzerejét az is biztosítja, hogy az egyetem stratégiai célja egy olyan széleskörű a tudományterületek teljes vertikumát lefedő kínálattal rendelkező felsőoktatási intézmény létrehozása, amely tudományegyetemmé tudná tenni az intézményt. Ennek érdekében az orvosi képzés kialakításának és meghonosításának az érdekében a város eddig számos lépést tett már. Ennek talán első állomása volt az, hogy a Győr-Moson-Sopron Vármegyei Petz Aladár Egyetemi Oktató Kórház a Pécsi Tudományegyetem Általános Orvostudományi Kar oktatókórházává vált. Ezen az úton egy fontos állomásnak tekinthető az is, hogy a tavalyi évtől kezdődően a Petz Aladár Egyetemi Oktató Kórház, valamint az egyetem együttműködésében egészségügyi hiányszakmában szakképzést indított. Ilyen hiányszakma például a műtéti szakasszisztens és aneszteziológiai szakasszisztens képzések is. Fontos azonban kiemelni, hogy jelen gazdasági és felsőoktatási finanszírozási környezetben egy olyan rendkívül költséges képzés beindítása, mint az általános orvostudományi képzés egyáltalán nem reális Győrben, sokkal inkább az egészségügyi szakképzés területén van az egyetemnek további fejlődési lehetősége és potenciálja.

Interjúim alapján azt kívánom bemutatni, hogy milyen akadályai és nehézségei vannak az oktatási célú együttműködés elmélyítésében a Csallóköz és a Szigetköz között.

- Magyarország kormányának nemzetstratégiai célja a magyar nyelvű oktatás minél szélesebb körben való elterjesztése a Kárpát-medencében és lehetőségek szerint minden előterjesztést megtenni azért, hogy minél több településen megmaradjon a magyar nyelvű oktatás lehetősége (Pozsonya. 2023; Somorjad. 2023). Ennek érdekében Szlovákiában is támogatja ezt a Rákóczi Szövetségen keresztül a kormányzat. A kormányzat oktatási-nevelési támogatás programján keresztül, ami a Szülőföldön Magyarul nevet viseli, minden családot százezer forinttal támogat, ha gyermekét magyar iskolába íratja, míg a Rákóczi Szövetség évről évre meghirdeti a Magyar Iskolaválasztási Programot, amelyen keresztül pedig további tízezer forint támogatásra pályázhatnak a családok. Ezeknek a támogatási konstrukcióknak köszönhetően a magyarországi oktatási intézményekbe történő beiskolázás csak nagyon ritka egyedi esetekben valóságos opció.
- Ennek a programnak is köszönhetően a középiskolába is egyre kevesebben jelentkeznek például Győrbe. Míg a határ közvetlen közelében található településekről, például Nagymegyerből néhány évvel ezelőtt végzős osztályonként akár több gyermek is a

legjobb győri gimnáziumokba jelentkezett (Nagymegyerd. 2023) továbbtanulás céljából, addig mára ez évfolyamonként lecsökkent maximum 1-2 főre. Részben ennek az is az oka, hogy egyre népszerűbbé vált a szlovákiai magyar szülők körében Pozsony egyetlen magyar nyelvű gimnáziuma, a Duna utcai intézmény (Somorjad. 2020).

- Nem segíti a magyarországi oktatási intézményben történő beiskolázást az sem, hogy a két ország közösségi közlekedési kapcsolata elégtelen, így még Nagymegyerből Győrbe történő ingázás sem lehetséges szülői támogatás nélkül és a diák kollégiumi beiskolázásra szorul, amelynek a népszerűsége az elmúlt évtizedekben jelentősen csökkent.
- A magyarországi felsőfokú oktatási intézménybe történő beiskolázása szlovákiai hallgatóknak egy valós alternatíva, fontos stratégiai célja ez a győri Széchenyi István Egyetemnek, hogy egyre több szlovákiai hallgató kezdhesse meg felsőfokú tanulmányait a hidak városában. Az egyetem ezen irányú stratégiája egyértelműen sikeresnek mondható, különösen a műszaki területeken folyamatosan nő is a szlovák állampolgároknak a száma. Több interjúalanyom egybehangzó véleménye szerint a szlovákiai magyarság megmaradása szempontjából viszont ez egy rendkívül káros folyamat (Somorjad. 2022; Pozsonya. 2023). A legtöbb szlovákiai magyar végzős középiskolás számára meglepő módon, de sok szempontból nem valódi alternatíva a szlovák nyelvű szlovákiai felsőoktatási intézménynek a kiválasztása. Ennek legfőbb oka az, hogy a szlovákiai magyarság államnyelvtudása továbbra is gyenge és a szlovák egyetemek közismertek arról, hogy nem nézik jó szemmel azon hallgatókat, akik nem beszélnek és írnak tökéletes nyelvhelyességgel szlovák nyelven (Somorjad. 2021). Ebből következően sok esetben két alternatívája van egy diáknak: vagy magyarországi felsőoktatási intézményt választ (Csallóközből jellemzően Győrt vagy Budapestet), vagy a rendkívül jó nevű csehországi egyetemeket válasszák, akiknek szintén stratégiai céljuk a szlovákiai középiskolások megnyerése. Ennek következtében különösen népszerű a csallóközi magyar diákok közelében a legközelebbi cseh felsőoktatási intézmény, mégpedig a brno-i Masaryk Egyetem (*Masarykova Univerzita Brno*) (Pozsonya. 2023). Csehország egy jóval nyitottabb és befogadóbb társadalommal rendelkezik, mint a szlovák, ráadásul a nem tökéletes cseh nyelvtudás nem jelent ezekben az intézményekben akadályt. A cseh és a szlovák nyelv lingvisztikai szempontból rendkívül közel állnak egymáshoz, így egymás megértése nem okoz problémát, ráadásul egy cseh felsőoktatási intézményben megszerzett diploma valódi belépőt tud jelenteni a sokkal szélesebb perspektívákat kínáló cseh munkaerőpiacra is.

Ennek következtében a Csehországban végzett szlovák hallgató számára továbbra is bármikor nyitva marad a szlovák és a magyar munkaerőpiacon való munkavállalás lehetősége is. Ezzel szemben azon hallgatók, akik már az alapképzést is Magyarországon végzik, lényegében elvesznek Szlovákia számára, hiszen a magyar nyelven történő tanulás és a magyar többségi társadalomba való beilleszkedés a legtöbb esetben egyet jelent a meglévő szlovák nyelvtudás radikális csökkenésével, így a szülőföldön való boldogulás és visszaköltözés esélye radikálisan lecsökken (Somorjad. 2022). Mindezt csak fokozza a párválasztás is, amennyiben egy csallóközi fiatal magyarországi párt talál magának a Szlovákiában történő közös életnek a lehetősége lényegében minimalizálódik (amennyiben a magyarországi fél nem tud szlovák nyelven). Ezzel szemben a csehországi párválasztás korántsem biztos, hogy ezt jelenti, hiszen számos olyan esettel találkoztak már szakértő interjúalanyaim és akár a csallóközi települések polgármesterei is, hogy a csehországi egyetemi éveket követően, néhány évnyi csehországi munkavállalás után érkezik vissza a szülőföldre a csallóközi magyar, akár cseh származású párjával is (Somorjad. 2022). Összességében tehát azt láthatjuk, hogy a csehországi felsőoktatási intézményben való tanulás jóval kisebb eséllyel okozza hosszútávon is azt, hogy eltávolodik szülőföldjétől a hallgató. Szakértők egybehangzó véleménye szerint, az alapfokú (bachelor) képzés magyarországi elvégzése esetén igaz ez a megállapítás és szlovákiai/csehországi alapképzést követő magyarországi mester/posztgraduális képzés elvégzése közel sem jelent ilyen jelentős kockázatot az elvándorlás szempontjából (Somorjad. 2022; Pozsonya. 2023). Nemzetstratégiai szempontból tehát a Széchenyi István Egyetem stratégiája nem feltétlenül pozitív, hiszen a győri egyetem képzési portfóliója alapvetően alapszakcentrikus. A legnagyobb hazai felsőoktatási intézmények közül a Széchenyi István Egyetemen (SZE) arányaiban kevés a mesterszakos hallgatók aránya az alapképzéses hallgatókhoz képest, azaz 18,41%-nyi, míg például a Miskolci Egyetemen mindez 21,5%-os, a MATE, BME és ELTE-n pedig 36,44%-os ugyanezen arány. Ez alapján megállapítható, hogy a győri egyetemnek a mesterszakos képzési portfóliója megerősítésre szorul, hogy javulni tudjon az alap és mesterszakos hallgatók aránya és elsősorban nemzetpolitikai szempontból a mesterszakos csallóközi hallgatók bevonása lenne kívánatosabb cél.

4.4.5. Bevásárlóturizmus

A Csallóköz és a Szigetköz között a bevásárlóturizmus már az Európai Unióhoz való csatlakozás és a 2007-es schengeni térséghez való csatlakozás előtt is megfigyelhető volt, természetesen volumenét tekintve közel sem összehasonlítható mértékben. Ebben az időszakban különösen fontos vonzó tényezők voltak a Győrben rendelkezésre álló kiemelten jó vásárlási lehetőségek, ami még a helyi lakosság körében is kiemelkedő minősítést kapott számos kutatás szerint (Csizmadia & Páthy, 2010). A schengeni térséghez való csatlakozást követően a bevásárlóturizmus intenzitása is fellendült. Különösen vonzóvá vált a szlovákiai vásárlók körében is a 2006-ban a Rába Magyar Vagon és Gépgyár egykori telephelyén felépült Árkád bevásárlóközpont. A bevásárlóközpont sikerének elsődleges kulcsa az volt, hogy a Csallóközi térségben nem elérhető üzletek rendkívül széles palettáját tudta a bevásárlóközpont nyújtani (Nagymegyerd. 2023) Habár 2007 októberében a Csallóközben hiánypótló jelleggel megnyílt Dunaszerdahelyen az Euromax Slovakia üzletközpontja, az Árkád sokszínűségét nem tudta felülmúlni. (Somorjad. 2021; Nagymegyerd. 2023). A Csallóközi térség a nemzetközi üzletláncok által egészen a 2010-es évek közepéig alapvetően gyengén ellátott térségnek számított. Így lehetett kiemelkedően vonzó a győri és magyarországi bevásárlás. Ez az elmúlt években megváltozott, hiszen (egyértelmű következményeként az egyre erőteljesebben bővülő pozsonyi agglomerációs térségnek) egyre több településen úgynevezett bevásárlóudvarok nyíltak például Somorján, Vörösmajor és a többi, de a Csallóköz Pozsonytól távolabbi részein például Nagymegyeren is. Ezeknek az üzletközpontoknak a megnyitásával a magyarországi bevásárlás már kevésbé népszerű a szlovákiai lakosság körében, különösen úgy, hogy az elmúlt évek rendkívül magas magyarországi inflációs környezete miatt több termékcsoporthoz is a szlovákiai árak még gyenge forint/euró árfolyam esetén is kedvezőbbek. Épp ennek a folyamatnak a következtében egyre gyakoribb jelenség, hogy a korábban jellemzően inkább egyirányú bevásárlóturizmus napjainkban megfordult és átalakult. A magyarországi vásárlók körében is egyre népszerűbbé vált a szlovákiai vásárlás, amelynek egyik fontos oka például a Szlovákiában elérhető lényegesen alacsonyabb sör-árakban kereshető. Különösen érdekes megfigyelni ezt a felismerést a német Schwarz csoport tulajdonában lévő Kaufland marketingstratégiájának az átalakulásában. A 2024-es esztendőben a Kaufland olyan marketingstratégiát választott, hogy egyes határhoz közeli boltokban kiírja magyar forintban is az árakat továbbá a legnagyobb akcióit (azon termékek esetében, ahol a legnagyobb és leglátványosabb az árrés Magyarország és Szlovákia között) elkezdte a határhoz közeli magyar településeken is hirdetni mind az online felületeken például a közösségi médiában és akár

óriásplakátokon elhelyezett hirdetések formájában is. A Kaufland a Csallóközben számos üzlettel rendelkezik: Komárom, Érsekújvár, Vágsellye, Galánta, Szered, Nagymegyer, Dunaszerdahely, Somorja. Én a magyar határhoz két legközelebbi üzletet vizsgáltam (Nagymegyer, Komárom) a résztvevői megfigyelés eszközével. A Nagymegyeri üzlet parkolójában a parkoló gépjárművek átlagosan 40-50%-a volt Magyarországon regisztrált, míg a komáromi üzlet esetében különösen hétvégén meghaladta akár a 60-70 százalékot is a magyar rendszámú táblával rendelkező személygépjárműveknek a száma. A Kaufland alapvetően marketingstratégiájának megváltoztatásával csak reagált erre a jelenségre, hiszen felismerte azt, hogy vásárlóközönségének egy jelentős hányada a határmenti üzletekbe Magyarországról érkezik már.

Összességében tehát azt láthatjuk, hogy a bevásárlóturizmus egyre inkább kétirányúvá válik. Egyrésztől továbbra is számos, határ közelében élő szlovákiai család részesíti előnyben a magyarországi bevásárlást különösen Győr legnagyobb bevásárlóközpontjában, az Árkádban (Nagymegyerd. 2023), de egyre jelentősebb azon, különösen a határ 15-20 km-s körzetében lakó magyarországi állampolgárok száma, akik bizonyos időközönként Szlovákiában vásárolnak be.

A határon átnyúló bevásárlóturizmusnak egy klasszikus eleme az úgynevezett üzemanyagturizmus, amelyet egyrésztől a forint/euró árfolyam ingadozása befolyásol, illetve az üzemanyagok árképzése. Mind Szlovákiában, mind Magyarországon az üzemanyagárakat meghatározó legnagyobb üzemanyagkiskereskedelmi szereplő a Mol csoport tagja. (Szlovákiában a Slovnaft, amely a MOL Csoport 100%-os tulajdonában van, Magyarországon pedig a MOL csoport anyavállalata a MOL Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt). Azonban az üzemanyagárakat nem pusztán az olaj világpiaci ára befolyásolja, hanem nagyobb részben a tagállami hatáskörbe tartozó és ezáltal nem egységes üzemanyagokat terhelő jövedéki adórendszer. Szlovákiában és Magyarországon a gázolajat terhelő jövedékiadó jellemzően közel azonosnak tekinthető, ezzel szemben viszont a 95-ös oktánszámú benzint terhelő jövedéki adó mértéke Magyarországon néhány eurócenttel alacsonyabb (Antalík, 2019). Ennek következtében Magyarországon és Szlovákiában az elmúlt évek nagyjátlagában a gázolaj közel azonos árban van, vagy Szlovákiában némileg alacsonyabb, viszont a 95-ös benzin még erős forint esetén is jellemzően Magyarországon jelentősebb mértékben alacsonyabb. Ennek következtében jellemzően Szlovákia irányából volt jellemzőbb a benzinturizmus (Antalík, 2019). Napjainkban az üzemanyagturizmus mértéke jellemzően csökkent, viszont továbbra is nagyon érzékenyen reagál a fogyasztói piac az árfolyammozgásokra. Gyenge forint esetén

Szlovákiából jelentősen megnő a bevásárló és az üzemanyagturizmus is, hiszen a nemzetközi valutapiacra a forint/euró árfolyam volatilitása jellemzően magas és néhány nap leforgása alatt is akár néhány kereskedési nap után is 10 forintos árfolyamkülönbségek is előfordulhatnak, annak ellenére is, hogy a forint kurzusa 2025-re stabilizálódott. Egy bevásárlás során pedig, ahol a vásárlás végösszege jellemzően meghaladhatja a 100 eurót is, 10 forintos árfolyamváltozás is jelentős hatást okozhat és nagyban befolyásolhatja a bevásárlási szokásokat.

4.4.6. Kulturális szolgáltatások, szabadidő

Kulturális és szabadidős szolgáltatások területén Győr és térsége jelentős pozíciókkal rendelkezik. Ennek megfelelően Győr sokáig versenyben volt Veszprémmel és Debrecennel az Európa kulturális fővárosa 2023 cím elnyerésére, de végül is Veszprémmel szemben alulmaradt a város.

Győr városa rendkívül gazdag történelmi tradíciókkal rendelkezik, amit mi sem bizonyít jobban, hogy a műemlékekben harmadik leggazdagabb város az egész országban, ráadásul az épített örökség is relatíve jó állapotban van a városban, különösen a belvárosi területeken, de egyes történelmi városrészekben, például Szigeten, amely városrészt a szegregáció veszélye is fokozottan érint. Az önkormányzat összesen 12 kulturális intézményt tart fenn. Ráadásul számos intézmény ezek közül nemzetközi elismertséggel is rendelkezik, például a Győri Balett, a Győri Filharmonikus Zenekar, de országosan elismert és népszerű a Győri Nemzeti Színház (Lőrincz & Raffay, 2019). Győr az elmúlt években egyre tudatosabban kezdett építeni a turizmusra, ez számos turisztikai attrakció megújításán is megmutatkozik, például Xantus János Állatkert, de az elmúlt években teljesen megújult a Rába Quelle (ma már csak RQ) gyógyfürdő is. A város turisztikai iparba történő befektetését bizonyítja többek között az is, hogy a város egy erőteljes városi identitást építő tevékenységet folytat, ennek eredményeként 2014-ben a megyei jogú város polgármesteri hivatalában létrejött egy külön városmarketinggel foglalkozó osztály (Tóthné Kardos, 2016).

Győr kulturális és szabadidős kínálatát az is erősíti, hogy szimbolikus nemzeti kulturális örökséggel rendelkező városokban, amilyen a műemlékekben kiemelten gazdag Győr is, a kulturális értékek, műemlékek, örökségi helyszínek jelentik a legerősebb vonzerőt és kifejezetten jelentős a nemzetiségi alapú kulturális turizmus is, ahol Győr egyaránt képes magyarországi és szlovákiai magyarok számára is vonzó szabadidős desztináció lenni (Hardi et

al., 2021). Győr szabadidős vonzerejét az is képes erősíteni, hogy a csallóközi területen hasonlóan színes szabadidős és kulturális repertoárral egyetlen város sem rendelkezik.

Kulturális szempontból Győr legnagyobb vonzereje a csallóközi lakosok számára a Győri Nemzeti Színház, tekintettel arra, hogy Szlovákiában mindösszesen kettő magyar nyelvű állandó színtársulattal rendelkező színház működik, a távolban elhelyezkedő kassai Thalia Színház, valamint a közeli komáromi Jókai Színház. Ebből következően Nagymegyertől nyugatra, tehát a dunaszerdahelyi, galántai, szenci járás, illetve még a Pozsonyban lakó magyarság is színházba leggyakrabban Győrbe jár. Összességében tehát az látható, hogy a magyar nyelvű magaskultúrával a nagyszombati és pozsonyi kerület magyarságát lényegében Győr látja el, ez komoly potenciált tud jelenteni a város későbbi kulturális fejlesztései számára. Győr részben erre a jelentős potenciális csallóközi kultúrát fogyasztó rétegre is támaszkodva kezdte el tervezni az Árkád és a Mosoni-Duna közötti részen az egykori Rába Magyar Vagon és Gépgyár területén a Győri Kulturális Városközpont projektet. A tervek szerint ezen a jelenleg alulhasznosított barnamezős területen épülne föl a térség legnagyobb kulturális központja. A városvezetés tervei szerint ezen a területen épülne föl az új színház (a jelenlegi 1978-ban átadott belvárosi szocialista modernista stílusú színházépület esetleges bontása jelentős társadalmi vitát váltott ki a városban), továbbá a Győri Balett épülete és új filharmonikus koncertterem is létesülne konferenciaközponttal együtt (Győrsz. 2022). A városrész komplexitását mutatja, hogy a teljes vízpart rehabilitációra kerülne nagyarányú zöldfelületek, egy hajózható kanális, valamint egy új „Győri Duna Korzó” építésére kerülne sor, amit lakóingatlan fejlesztésekkel egészítenének ki. Egy ilyen volumenű fejlesztés teljesen új perspektívákat nyitna ki a város számára, ráadásul egy ilyen jellegű fejlesztés, a metropolisz térség távolabbi részeiről is potenciálisan számtalan új érdeklődőt tudna a városba vonzani. Egy ilyen jellegű városrehabilitációs projekt a magyarországi önkormányzatok lehetőségeit nagyban meghaladja, így az egyik leggazdagabb városét is. Ezért vagy pénzek, vagy a magántőke bevonására lenne szükség, viszont eddig állami támogatást nem tudott a város kapni a projektre (Győrsz. 2022; Győrd. 2022; Szesz. 2022)

Magyarország és Szlovákia közötti kulturális célú mobilitás kifejezetten gyenge (Pozsonyd. 2023; Somorjad. 2023). Ennek több, egymással összefüggő oka azonosítható. Egyrészt a csallóközi térség települései jellemzően jóval kevesebb kulturális attrakcióval rendelkeznek, mint például Győr-Moson-Sopron vármegye települései. Másrészt alapvető probléma, hogy Pozsony sok esetben még a térségben élők mentális térképén sem jelenik meg releváns szabadidős-kulturális célpontként, ezért számukra kevésbé ismert, hogy a szlovák főváros

milyen kiterjedt kulturális kínálattal és gazdag programlehetőségekkel rendelkeznek. Emellett a város közigazgatási területén belül a magyar történelem több kiemelt emlékhelye is megtalálható, így például a pozsonyi vár és a dévényi vár (Pozsonya. 2023).

Habár Pozsonyban az elmúlt időszakban egyre színesebb a magyar nyelvű programkínálat is köszönhetően például a pozsonyi Liszt Intézetnek, viszont ezen programok híre sem jut el a legtöbb esetben a határhoz közeli Magyarországon lakókhöz sem. Legtöbb esetben az ilyen programokra látogató magyarországiak Szlovákiához kötődő ismerősük invitálására érkeznek csak ezekre a programokra (Rajkad. 2024).

4.4.7. Határon átnyúló közlekedési lehetőségek Magyarország és a Szlovák Köztársaság között

A határon átnyúló közforgalmú közlekedés Közép-Európában, így a Csallóköz és Győr-Moson-Sopron vármegye között is kiemelkedő jelentőséggel bír, hiszen ez a régió történelmileg, gazdaságilag és kulturálisan is szorosan összefonódott. A közforgalmú közlekedési összeköttetések nem csupán a nemzetközi mobilitást és a gazdasági együttműködést erősítik, hanem elősegítik a határ menti térségek fejlődését, a munkaerő szabad áramlását és a fenntartható közlekedési megoldások elterjedését, ráadásul kiszámítható és mindenki számára elérhető mobilitást képes biztosítani. Az egységes közlekedési hálózat fejlesztése nemcsak az ingázók és turisták számára jelent könnyebbséget, hanem hozzájárul az Európai Unió alapvető célkitűzéseéhez, így a belső piac megerősítéséhez és a regionális kohézió előmozdításához. A vasúti és autóbusz-kapcsolatok bővítése, a tarifarendszerek összehangolása és a környezetbarát közlekedési módok előtérbe helyezése mind kulcsszerepet játszanak abban, hogy Közép-Európa régiói még elérhetőbbé és versenyképesebbé váljanak.

Az elérhető és jól működő közforgalmi közlekedési kapcsolatok egy jól működő metropolisztérség alapját jelentik, ezért részletesen is bemutatom azt, hogy a győri metropolisztérségben, milyen közforgalmi közlekedési kapcsolatok állnak jelenleg rendelkezésre és azt is be kívánom mutatni, hogy milyen lehetséges fejlesztési lehetőségek vannak a kapcsolatok bővítésére.

4.4.7.1. *Határon átnyúló közlekedés Rajka környékén*

Győr-Moson-Sopron vármegye és a Szlovák Köztársaság között jelenleg négy közúti határátkelőhely működik. Rajkánál három útvonal biztosítja az áthaladást: az M15-ös autópálya, a 15-ös főút, valamint a dunacsúnyi út. Ezen kívül Győrtől körülbelül tíz kilométerre található a 14-es főút medvei hídja, amely szintén határátkelőként szolgál. A két ország között

mindössze egy vasúti határátmenet üzemel Rajka és Oroszvár (Rusovce) között, amely egyvágányú és 25 kV 50 Hz feszültségű hálózaton működik. Noha a vasútvonal villamosított, a személyszállító vonatok nem használják ki a villamos vontatás előnyeit; a menetrendszerinti forgalomban jellemzően tehervonatok közlekednek ezen a szakaszon. Ennek oka, hogy a MÁV-START és a GySEV által üzemeltetett FLIRT és TALENT típusú motorvonatok nincsenek felszerelve a szlovák MIRELL vonatbefolyásoló rendszerrel, valamint a ZSSK Skoda és Stadler villamos motorvonatai sem rendelkeznek a Magyarországon használatos vonatbefolyásoló rendszerrel. Ennek következtében, míg korábban a szolgáltatást a GySEV Jenbacher dízel motorvonatai biztosították, jelenleg a ZSSK magasabb komfortfokozatú alacsonypadlós és klimatizált Stadler dízel motorvonatai közlekednek. A régióban jelenleg kizárólag ez a vasúti határátkelő biztosít közforgalmú személyszállítást; autóbuszos közlekedés nem áll rendelkezésre.

A következőkben először Rajka térségének korábbi közforgalmú közlekedési lehetőségeit tekintem át, ezt követően pedig részletesebben elemzem Győr agglomerációs kapcsolatait. Az autóbusz-közlekedés vizsgálatakor kiemelendő, hogy 2010 októberétől a pozsonyi Dopravný Podnik Bratislava (DPB) 801-es járata biztosította a közvetlen kapcsolatot Rajka és Pozsony között. A járat 2015-ig óránként közlekedett egészen a pozsonyi belvárosig (Nové SND – Új Nemzeti Színház), azonban 2015-ben a menetrend módosult: bár csúcsidőben félórás követési időt vezettek be, a járat végállomását Oroszvárra helyezték át. Ettől az időponttól kezdve a belváros irányába történő továbbutazáshoz átszállás vált szükségessé.

A változtatás az utasok számára érezhető többletterhet jelentett, mivel a Rajka–Pozsony szakaszon érvényes speciális, 1,5 eurós menetjegy mellé egy további, 0,90 euró értékű belvárosi jegyet is meg kellett vásárolni. Noha a 801-es járat integrálásra került Pozsony megye integrált közlekedési rendszerébe (IDS BK), a határon átnyúló utazások továbbra is zónán kívüli, speciális jegyet igényeltek.

A 2020 februárjában – még a COVID–19 járványhoz kapcsolódó korlátozások bevezetése előtt – végzett helyszíni megfigyeléseim azt mutatták, hogy a járat csúcsidőben kifejezetten jó kihasználtsággal üzemelt. A reggeli időszakban jelentős volt a Pozsony irányába tartó forgalom, míg a délutáni órákban a visszaúti járatok Rajka felé telítődtek. A tapasztalt utasszám alapján a félórás követési idő további sűrítése is indokoltnak tűnt volna. Ezzel szemben csúcsidőn kívül lényegesen alacsonyabb kihasználtság volt jellemző.

A járvány okozta utazási korlátozások következtében – amelyekhez külön engedély kellett a határ átlépéséhez karanténmentesség érdekében – a járat utasforgalma jelentősen visszaesett. Ezért a pozsonyi közlekedési vállalat 2021 májusában megszüntette a 801-es járatot, arra hivatkozva, hogy az üzemeltetés veszteséges, és alternatívaként a napi öt alkalommal közlekedő személyvonatot ajánlotta. A Rajkán élő több ezer szlovák állampolgár a település önkormányzatához fordult segítségért. Az önkormányzat többször tárgyalta a pozsonyi kerület vezetésével és a szlovák kormánnyal a helyzet megoldása érdekében. Noha 2023-ban sajtóinformációk szerint Ozvald Erszébet, a pozsonyi kerület alelnöke nyitottnak mutatkozott az autóbusz-közlekedés újraindítására, a kérdés ennek ellenére a mai napig nem rendeződött.

A vasúti közlekedés Rajkára 2017 decemberében indult újra, ezúttal azonban már a GySEV üzemeltetésében. A soproni központú vasúttársaság napi öt vonatpárt közlekedtet Rajka és Pozsony Ligetfalu (Petržalka) pályaudvara között – két járat reggel, míg három délután közlekedett. A vonatok többsége Hegyeshalomtól indul és oda érkezik vissza, ami lehetőséget biztosít az utasok számára, hogy csatlakozzanak a MÁV csoport Budapest felől érkező, illetve oda tartó RailJet és EuroCity járataihoz.

A vonatok kihasználtságának vizsgálata érdekében 2020-ban és 2023-ban is megkerestem a vasúttársaságot, hogy pontos adatokat szerezzek a járatok népszerűségéről és az utasforgalom alakulásáról. A 2023-at követő adatokról MÁV Személyszállítási Zrt. megkeresésem ellenére nem szolgáltatott adatokat.

Vízonlat / terméktípus	2017. december	2018. év	2019. év	Összesen
Rajka-Rusovce együtt	21	388	143	552
Rajka-Rusovce menettér	3	34	3	40
Rajka-Rusovce heti	0	0	0	0
Rajka-Rusovce havi	0	8	1	9
Rajka-Bratislava együtt	64	979	387	1430
Rajka-Bratislava menettér	16	52	30	98
Rajka-Bratislava heti	0	0	0	0
Rajka-Bratislava havi	0	1	0	1
Hegyeshalom-Petržalka együtt	20	584	944	1548
Hegyeshalom-Petržalka menettér	3	33	31	67
Hegyeshalom-Petržalka heti	0	0	1	1
Hegyeshalom-Petržalka havi	0	0	0	0
Csorna-Petržalka együtt	0	2	22	24
Csorna-Petržalka menettér	0	3	0	3
Összesen	127	2084	1562	3773

18. ábra Bratislava Regio Special értékesítési adatai 2017-2019 között a GySEV Zrt. hálózatán keresztül (a vonaton a kalauz által értékesített menetjegyek is) Forrás: A GySEV Zrt. 2020. évi adatszolgáltatása

Viszonylat	gyerek	ifjúsági	kerékpár	kutya	teljes árú	Összesen
Rajka-Bratislava	50	27	4	0	2761	2839
Hegyeshalom-Bratislava/Petrzalka	66	97	7	0	600	768
Csorna-Bratislava/Petrzalka	0	0	0	0	4	4
Rajka-Rusovce	6	51	0	0	339	396
Rusovce-Rajka	358	272	0	0	1424	2054
Bratislava/Petrzalka-Rajka	301	73	0	0	3275	3649
Bratislava/Petrzalka-Hegyeshalom	246	168	0	0	995	7429
Összesen	1027	688	11	0	9398	17139

19. ábra Bratislava Regio Special értékesítési adatai 2020-ban valamennyi értékesítési csatornán keresztül értékesített jegyek száma. Forrás: a GySEV Zrt. 2023. évi adatszolgáltatása

Viszonylat	gyerek	ifjúsági	kerékpár	kutya	teljes árú	Összesen
Rajka-Bratislava	23	37	0	0	227	287
Rajka-Bratislava/Petrzalka	14	23	4	1	93	135
Hegyeshalom-Bratislava/Petrzalka	160	223	6	3	975	1327
Csorna-Bratislava/Petrzalka	2	0	0	0	8	10
Rajka-Rusovce	8	24	2	0	46	80
Rusovce-Rajka	486	700	0	0	3041	4227
Bratislava/Petrzalka-Rajka	517	120	0	0	7436	8073
Bratislava/Petrzalka-Hegyeshalom	247	318	0	0	1537	2122
Összesen	1457	1445	12	4	13363	16261

20. ábra Bratislava Regio Special értékesítési adatai 2021-ben valamennyi értékesítési csatornán keresztül értékesített jegyek száma. Forrás: a GySEV Zrt. 2023. évi adatszolgáltatása

Viszonylat	gyerek	ifjúsági	kerékpár	kutya	teljes árú	Összesen
Rajka-Bratislava	5	40	3	0	216	264
Hegyeshalom-Bratislava/Petrzalka	283	447	38	10	7378	2152
Rajka-Rusovce	6	3	0	0	33	42
Csorna-Bratislava/Petrzalka	0	0	0	0	6	6
Rusovce-Rajka	401	875	0	0	4462	5738
Bratislava/Petrzalka-Rajka	741	62	0	0	8619	9422
Bratislava/Petrzalka-Hegyeshalom	360	586	0	0	2318	3264
Összesen	1796	2013	41	10	23032	20888

21. ábra Bratislava Regio Special értékesítési adatai 2022-ben valamennyi értékesítési csatornán keresztül értékesített jegyek száma. Forrás: a GySEV Zrt. 2023. évi adatszolgáltatása

A két adatsor összehasonlítása nehézségekbe ütközik, mivel a frissebb adatok az összes értékesítési csatornát magukban foglalják. Ezért az alábbiakban külön-külön elemzem az adatokat, az „egy jegy egy utas” elvet alkalmazva az utasszám becsléséhez.

2019-ben a GySEV összesen 1.562 jegyet adott el, ami több mint 500-zal kevesebb a 2018-as év 2.084 darabos értékesítéséhez képest. Ráadásul 2019-ben kevesebb jegy kelt el, mint ahány vonat közlekedett az év során, hiszen a vasúttársaság több mint 1.800 járatot üzemeltetett. Az eladási adatokból egyértelmű tendencia rajzolódik ki: a Rajka–Pozsony vonalon drasztikusan visszaesett a jegyek iránti kereslet. Míg 2018-ban 979 jegyet értékesítettek ezen az útvonalon, addig 2019-ben már csak 387 darabot. Ezzel szemben a Hegyeshalom–Pozsony vonal esetében a jegyeladások 584-ről 944-re emelkedtek. Csorna és Pozsony között is nőtt az érdeklődés, itt az eladott jegyek száma kettőről 22-re nőtt.

Bár a vasúttársaság heti és havi bérleteket is kínál, ezek iránt csekély volt a kereslet: 2018-ban mindössze kilenc darabot adtak el, míg 2019-ben csak egyet. Ezekből az adatokból azonban nem lehet messzemenő következtetéseket levonni, mivel a GySEV nem rendelkezik információval arról, hogy szlovák partnere, a ZSSK mennyi jegyet értékesített. Sajnos saját kutatásaim során sem sikerült pontos adatokat szerezni erről, így kizárólag személyes tapasztalataimra és az interjúimra támaszkodhatok. Ezek alapján megállapítható, hogy a Rajka–Pozsony vonalon is nőtt az utasforgalom, hasonlóan a Hegyeshalom–Pozsony szakaszhoz.

Úgy vélem, hogy a Rajka és Pozsony között ingázó munkavállalók többsége – főként azok, akik Szlovákiából költöztek ki – inkább a szlovák vasúttársaság jegyértékesítési csatornáit használják, míg a GySEV jegyeit elsősorban a szabadidős céllal utazó magyarországi utasok vásárolják meg. Ezt a feltételezést támasztják alá az eladási adatok is, amelyek más viszonylatokon jelentős növekedést mutatnak. Az is árulkodó, hogy 2019 augusztusában – a nyári szünet idején – adták el a legtöbb jegyet, ami azt mutatja, hogy a szabadidős utazások száma ilyenkor kiemelkedő.

Annak ellenére, hogy az értékesített jegyek száma visszaesett bizonyos útvonalakon, a vonatok kihasználtsága továbbra sem volt magas 2020-ban. Saját megfigyeléseim és interjúalanyaim tapasztalatai szerint a körülbelül 70 ülőhelyes Jenbacher motorvonatok csupán 50%-os telítettséggel közlekedtek. Pedig a vasút sokkal több utast vonzhatna, hiszen a mindössze 18 perces menetidő és a 2 eurós jegyár, illetve a 38 eurós havi bérlet rendkívül versenyképes ajánlatot jelent. A viszonylag alacsony kihasználtságnak négy fő oka lehet. Egyrészt sok potenciális utas még nem ismeri ezt a viszonylag új közlekedési lehetőséget. Másrészt a menetrend nem igazán vonzó az ingázók számára. Harmadrészt Pozsony Ligetfalu (Petržalka) pályaudvara a városközponttól további 5-10 perces buszútra van, ami megnehezíti a közvetlen eljutást. Negyedrészt pedig a vonatok – a buszokhoz hasonlóan – nem használhatók az IDS BK integrált jegyeivel.

A COVID-19 járvány hatására 2020-ban jelentős utasszám-csökkenés következett be, azonban 2020 és 2022 között évente körülbelül 50%-kal nőtt a forgalom, részben a pandémia utáni természetes "visszapattanó" hatásnak köszönhetően. Ezen felül 2021-től kezdődően az autóbuzsos közlekedés megszűnése is hozzájárult az utasszám emelkedéséhez. Érdekes jelenség, hogy 2021-ben, ha figyelembe vesszük a jegyértékesítési statisztikák adminisztratív eltéréseit – például, hogy sok Rajka–Pozsony között utazó immár Pozsony–Ligetfalu viszonylatra váltott jegyet –, akkor is közel megduplázódott az utasok száma ezen a vonalon. Ugyanakkor 2021 és 2022 között a növekedés már mérsékeltebb volt, körülbelül 15%.

A Hegyeshalom–Pozsony vonalon még nagyobb bővülés figyelhető meg: itt az utasszám három év alatt megduplázódott, és még 2021 és 2022 között is 40%-kal emelkedett. Ennek oka egyrészt az, hogy Hegyeshalomban új lakóparkok épültek, amelyekbe sok szlovák család költözött, másrészt a kedvező átszállási lehetőségek is vonzóvá tették ezt az útvonalat a Győr és Budapest felől érkező utasok számára.

Bár az utasszámok jelentős növekedést mutatnak, érdemes óvatosan értelmezni ezeket az adatokat. Ha ugyanis elosztjuk az éves jegyeladásokat a naponta közlekedő vonatok számával, akkor azt láthatjuk, hogy a vonatokon átlagosan mindössze 8-9 utas tartózkodik a határátlépés során. Ez ellentmondhat saját tapasztalataimnak is, mivel a csúcsidőszakokban közlekedő járatokon – főként a hivatásforgalomban utazók körében – gyakran megteltek a 70 ülőhelyes motorvonatok.

A növekvő utasszámok és a szlovák belpolitikai nyomás hatására 2023. december 10-től jelentős menetrendi fejlesztések indultak a vasútvonalon. A közszolgáltatást átvevő ZSSK és MÁV-Start a napi öt vonatpár helyett napi 11 vonatpárt üzemeltet a Pozsony–Rajka szakaszon, ebből kilenc járat Hegyeshalomig közlekedik majd. A Jenbacher motorvonatokat pedig modernebb, alacsonypadlós és légkondicionált Stadler GTW motorvonatok váltották, amelyek 110 ülőhellyel rendelkeznek, így jelentős kapacitásbővülést biztosítanak az utasok számára.

A bemutatott empirikus adatok és a helyszíni megfigyelések egyértelműen rámutatnak arra, hogy a metropolisztérség vasúti közlekedési rendszere jelentős, jelenleg kiaknázatlan potenciállal rendelkezik. Mindez különösen annak fényében figyelemre méltó, hogy a két metropolisztérségben különösen jelentős város – Pozsony és Győr – közötti vasúti infrastruktúra műszaki értelemben adott: a vasútvonal teljes hosszában villamosított, és alkalmas lenne nagyobb kapacitású, versenyképes személyszállítás lebonyolítására. Ennek ellenére a két város között közvetlen, átszállásmentes vasúti kapcsolat jelenleg nem áll rendelkezésre, ami alapvetően korlátozza a vasút szerepét a térségi mobilitásban.

Az elemzés eredményei azt mutatják, hogy a jelenlegi vasúti szolgáltatás elsősorban nem a teljes győri–pozsonyi várostérséget szolgálja ki, hanem térben erősen szegmentált módon működik. A vasút a szűkebb pozsonyi várostérség egyes részei, különösen Rajka és Hegyeshalom esetében valóban versenyképes és vonzó alternatívát jelent, ugyanakkor a Győr és Pozsony közötti fő tengely mentén elhelyezkedő települések számára – beleértve magát Győrt és Mosonmagyaróvárt is – nem kínál reális közlekedési alternatívát. Ez a helyzet nem elsősorban infrastruktúra hiányból, hanem a vasúttechnológiai kompatibilitás

(biztosítóberendezés), a járműállomány és mindenekelőtt a menetrendi struktúra hiányosságaiból fakad.

Alaptézisként rögzíthető, hogy a közösségi közlekedést igénybe vevő utasok számára az egyik legfontosabb vonzerőt az átszállásmentes, közvetlen eljutás jelenti. Az empirikus tapasztalatok és a nemzetközi szakirodalom egyaránt azt támasztják alá, hogy minden egyes kényszerű átszállás jelentősen csökkenti a közösségi közlekedés versenyképességét. A győri–pozsonyi vasúti kapcsolat jelenlegi formájában éppen ebben a tekintetben marad el a potenciáljától: a technikailag villamosított pálya ellenére sem biztosít olyan közvetlen szolgáltatást, amely a két metropoliszmag között valódi alternatívát kínálna az egyéni közlekedéssel szemben. Összességében a fejezet esettanulmány jellegű elemzése arra a következtetésre vezet, hogy a vasúti közlekedés a győri–pozsonyi metropolisztérségben jelenleg alulhasznosított erőforrás. A bemutatott adatok ugyanakkor azt is egyértelműen jelzik, hogy megfelelő műszaki, szervezési és menetrendi beavatkozásokkal – különösen a közvetlen, átszállásmentes kapcsolatok kialakításával – a vasút a térség egyik meghatározó várostérségi közlekedési gerincévé válhatna. A jelenlegi működési modell ezért nem a vasúti közlekedés korlátait, hanem sokkal inkább a várostérségi koordináció és kormányzás hiányosságait tükrözi, amelyek a közlekedési alrendszerben is markánsan megjelennek.

4.4.8. Az autós közlekedés lehetőségei Rajka és Pozsony között

Az autós közlekedés lehetőségeit nagymértékben befolyásolja a gyorsforgalmi úthálózat fejlettsége. Rajka ebből a szempontból kedvező helyzetben van, mivel közvetlen közelében halad el a 2019-ben autópályává bővített M15-ös út, amely a határon csatlakozik a korábban megépült szlovák D2-es autópályához. Ennek köszönhetően Pozsony belvárosa akár csúcsidőben is elérhető mindössze 30 perc alatt, ami kiemelkedően jó adatnak számít a pozsonyi szuburbanizációs övezetben. Összehasonlításként Pozsony egyes részeiből, például Pozsonypüspökiből, ez az útvonal akár egy órát is igénybe vehet reggeli csúcsforgalom idején (Rajka, 2020).

Fontos azonban megemlíteni, hogy a pozsonyi „hídfő” településeken keresztülhaladó 2-es főúton, különösen a reggeli órákban, rendszeresen alakulnak ki forgalmi torlódások. A lassú haladás már Oroszvár határától, a dunacsúnyi elágazástól kezdődik, ami jelentős idővesztést okoz azok számára, akik nem rendelkeznek szlovák éves autópálya matricával, illetve a Győr-Moson-Sopron megyére érvényes magyar megyei matricával. E matricák hiányában az ingázók

kénytelenek a zsúfolt főútvonalon közlekedni, ami jelentősen meghosszabbítja az utazási időt (Rajkal, 2020).

Ennek ellenére a Rajkára költöző, jellemzően jó anyagi helyzetű lakók számára az éves matricák megvásárlása nem jelent komoly anyagi terhet. Az éves szlovák autópálya matrica ára körülbelül 60 euró, míg a magyar megyei matrica 7190 forintba kerül, így a két jogosultság összesen kevesebb mint 80 euróba kerül. A lakossági interjúk alapján szinte mindenki él ezzel a lehetőséggel, mivel így gyorsabb és kényelmesebb az ingázás (Rajkad. 2024).

Bár az autópálya fejlettsége és közvetlen kapcsolata Pozsony felé kedvező feltételeket teremt az autós közlekedés számára, a vasúttal szemben mégsem tud versenyképes alternatívát kínálni. A Rajka és Pozsony Ligetfalu (Petržalka) közötti vasúti szakasz ugyanis mindössze 18 perc alatt teljesíthető, és a célállomásról a sűrűn közlekedő helyi buszokkal további 3-4 perc alatt elérhető a belváros. Ez a gyors és kényelmes megoldás sok esetben vonzóbb választás lehet az ingázók számára az autós közlekedésnél.

4.4.9. Autóbuszos személyszállítás Győr és a Csallóközi települések között

Éveken át fennállt a közforgalmú autóbusz-közlekedés Győr és a Csallóköz települései között, különösen Nagymegyer és Dunaszerdahely városok irányába, amelyek közül az előbbi közel 10 ezer, míg az utóbbi mintegy 23 ezer lakossal rendelkezik. A 2010-es években többféle konstrukcióban is működtek járatok, de ezek mára megszűntek. A SAD Dunajská Streda például 2014-től indított autóbuszjáratot Dunaszerdahely és Győr között, amely heti három alkalommal, hétfőn, szerdán és pénteken közlekedett egy-egy járatpárral. Az alacsony utaslétszám miatt azonban ezek a járatok nem bizonyultak fenntarthatónak, így végül megszüntették őket.

Ezzel párhuzamosan Nagymegyer önkormányzata sikeresen pályázott az Európai Unió által támogatott Interreg Slovakia-Hungary programban, amely a 2014–2020-as időszakban biztosított forrásokat határon átnyúló közlekedési projektekhez. A pályázat keretében Nagymegyer közforgalmú autóbusz-szolgáltatás indítására kapott támogatást Győrrel való összeköttetés céljából. A projekt révén két darab Iveco Crossway típusú, korszerű, légkondicionált autóbusz került beszerzésre, amelyeket a SAD Dunajská Streda üzemeltetett. A hétköznapokon napi öt járatpár, hétvégén pedig napi két járatpár közlekedett a két város között (Nagymegyerd. 2023) A projekt fenntartási időszaka 2020-ban véget ért, és mivel az utasszám továbbra is alacsony maradt, az önkormányzat a veszteséges üzemeltetés miatt nem

tudta saját forrásból tovább finanszírozni a szolgáltatást. Bár volt törekvés a járatok megtartására, a lakossági érdeklődés hiánya és az alacsony kihasználtság miatt végül a szolgáltatás megszűnt (Nagymegyerd. 2023).

Habár Győr-Moson-Sopron vármegye és a Csallóköz közötti munkaerőpiaci kapcsolatok hosszú múltra tekintenek vissza. Már az 1980-as években sokan ingáztak a térségből Pozsonyba dolgozni, például a Slovnaft olajfinomítóba vagy a pozsonyi közlekedési vállalathoz. Emellett a GYÁÉV által épített pozsonyi lakótelepek is sok magyar munkavállalót foglalkoztattak. Ezzel párhuzamosan a csallóközi női munkavállalók közül sokan találtak munkát a győri könnyűiparban. A rendszerváltást követően ezek a kapcsolatok egy időre megszakadtak, de később új formában, immár piaci alapon újjáéledtek. A 1990-es években, a szlovák gazdaság nehézségei miatt, sok csallóközi munkavállaló kezdett el dolgozni a győri Audi gyárban vagy a komáromi Nokiában. Azóta azonban jelentősen csökkent a szlovák munkavállalók száma Győrben és Komáromban is, mivel Magyarország már nem tud versenyképes béreket kínálni a pozsonyi vagy osztrák jövedelmekkel szemben. Ez a bérkülönbség jelentősen visszavetette a munkaerő-áramlást a két ország között (Nagymegyerd. 2023; Felbárd. 2023).

A győri oktatási intézményekben tanuló csallóközi diákok száma sem jelentős, bár a Széchenyi István Egyetemen több hallgató tanul ebből a térségből. Az interjúk alapján azonban kizárólag az egyetemisták igényeire alapozva nem lehet fenntartható közforgalmú közlekedést szervezni. A szabadidős utazások terén viszont egyértelmű Győr vonzereje, különösen a kultúra és a bevásárlóturizmus szempontjából. Azonban ezeket az utakat jellemzően személyautóval teszik meg az emberek, ami tovább csökkenti az autóbuzsos közlekedés létjogosultságát (Nagymegyerd. 2023). Összességében tehát a tapasztalatok azt mutatják, hogy nincs elegendő utazási igény a Győr és a Csallóköz közötti rendszeres közforgalmú autóbuzsjáratok fenntartására. Bár időről időre felmerül a lakosság részéről az igény ilyen szolgáltatásra, ez nem elegendő a járatok gazdaságos működtetéséhez.

4.5. A települések kapcsolata térségi központtal ágazatok szerinti bontásban

Az alábbiakban egyes meghatározó területenként, ágazatonként kívánom végig venni, bemutatni és elemezni azt, hogy egyes településeknek milyen kapcsolatuk van egymással, illetve a vármegyeszékhely Győrrel. Céлом továbbá az is, hogy rámutassak a metropolizáció jelenségére a térségben az egyes ágazatok példáján keresztül.

4.5.1. Munkaerőpiac

A munkaerőpiac a legfontosabb és egyben legegységesebb területe annak, hogy rámutassunk a térségben végbemenő policentrikus térfolyamatokra és a metropolizáció jelenségére. Policentrikus térségeket kialakító szuburbanizációs folyamatok egyik legfontosabb jelensége a munkaerőpiaci áramlás és mobilitási folyamatok átalakulása, hiszen nem csak a munkaerő, hanem számos gazdasági tevékenység például a logisztikai ágazat szereplői is a városhatáron kívüli, jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkező telephelyeket kezdték el előnyben részesíteni, hiszen ezeken a területeken a termelőerők koncentrációjának köszönhetően a vélhetően magasabb termelékenység lehetőségével számoltak (Tóth, 2004).

A győri metropolisztérség a munkaerő mobilitása szempontjából relatíve kedvező helyzetben van a magas minőségű infrastrukturális ellátottságnak köszönhetően lásd autópályák és gyorsforgalmi utak (M1, M85, gyorsforgalmi úti kiépítéssel rendelkező 83-as út kétszerkét sávós szakasza Győr és Pápa között), valamint a magyarországi viszonylatban kiemelt pályasebességgel (160 km/h) járható és jó műszaki állapotban lévő 1-es számú Budapest-Győr-Hegyeshalom-(Bécs) vasútvonal, valamint a GySEV Zrt. kezelésében lévő 120 km/h sebességgel járható szintén villamosított 8-as számú Győr-Csorna-Sopron vasúti fővonalnak köszönhetően. A térség településein kifejezetten magas, 70%-ot meghaladó a 2011-es népszámlálás szerint a más településen munkát vállalók száma. A munkavállalás céljából nem ingázók száma egyedül a lokális alközpont funkcióval rendelkező településeken alacsonyabb lásd Lébény, Tét, Pannonhalma, viszont arányuk itt is meghaladja az 50%-ot (Hidas, 2014).

Győr munkaerőpiaci helyzete kedvező, mindez az 1990-es évek rendkívül gyors és sikeres gazdasági szerkezetváltás egyik eredménye. Győr mindig is iparváros volt, míg a rendszerváltás előtt tradicionális könnyűipari és gépgyártási, járműgyártási központ volt, ez az 1990-es évekre részben átalakult. Habár volumenét tekintve jelentősen csökkent, de továbbra is fennmaradt a város tradicionális iparvállalatainak egy része az 1990-es évek eleje meghatározó átalakulást hozott, hiszen 1992-ben megérkezett a városba a német Volkswagen csoport prémium márkája, az Audi. Az Audi először motorgyárat, majd folyamatos terjeszkedést követően autó összeszerelő üzemet telepített Győrbe. Az Audi napjainkban a vármegye magasan a legnagyobb foglalkoztatója és országos szinten is előkelő helyet foglal el, hiszen 2022-ben a foglalkoztatottak száma 11.919 fő volt a KSH adatai alapján. A vármegye további legnagyobb foglalkoztatói közül egyedül a Mosonszolnoki SMR haladja meg a 2.000 főt, a maga 3.083 fős foglalkoztatotti létszámával. Az Audi azon felül, hogy önmagában rendkívül sok embert

foglalkoztat, jelentősége ezen erősen túlmutat. Az elmúlt évtizedekben Győr-Moson-Sopron vármegyébe, illetve Győr városába is jelentős számú autóiipari beszállító települt. Közülük kiemelhető a Győrben működő Dana, amely járműmotor-alkatrészek gyártásával foglalkozik, és 2022-ben 991 főt foglalkoztatott. Ugyanakkor a vármegye távolabbi térségeiben is több meghatározó Audi-beszállító van jelen, például a biztonsági öveket gyártó svéd multinacionális vállalat sopronkövesdi üzemében 2022-ben 1 524 fő dolgozott, miközben a foglalkoztatotti létszám a korábbi években a 2 000 főt is meghaladta.

Ezekből az adatokból jól látszik tehát, hogy Győr és az egész vármegye szempontjából kiemelkedő jelentősége van az autóiiparnak. Ennek következtében a győri metropolisz térségben élő családok körülbelül 80 %-a csak szűk családi körét számítva is függőségben van az Auditól vagy a vállalat legszűkebb beszállítójától (Bezid. 2024; Györd. 2022).

Míg az iparban foglalkoztatottak aránya a győri lakosságot tekintve 22%-os, addig a szűkebb agglomerációs térségben élők 29%-a szekunder szektorban volt foglalkoztatva a 2010-es években (Hidas, 2014).

A metropolisz térség számos településéről az Audi céljára biztosítja a munkavállalók utazását, és településenként rendkívül heterogén képet mutat az, hogy egy településről mennyien ingáznak az Audiba, ebben alapvetően nem figyelhetünk meg egyértelmű mintázatokat (Bezid. 2024; Gönyűd. 2023).

Fontos kiemelni ugyanakkor, hogy Győr számos más munkáltatóval rendelkezik és természetesen a terciér szektor is erős a településen, így az is jelentős munkaerőigényt képes vonzani. Mind a magvárosból és a környező településekről is ugyanakkor nagyon jelentős azon munkavállalóknak a száma, akik Ausztriában, Burgenlandban vagy Bécsben, esetleg Alsó-Ausztria más településein vállalnak munkát. Pontos számukat nagyon nehéz megbecsülni, erre vonatkozólag nem állnak rendelkezésre nyilvános statisztikai adatok és a megkérdezett interjúalanyaim is kizárólag megbecsülni tudják ezen lakosok számát. Összes interjúalanyom egyetértett abban, hogy ez egy valóban létező jelenség és a lakosság jelentős hányada ingázik, de becsléseik szerint a 10%-os arányt egyik településen sem éri el (Bezid. 2024; Bezid II. 2024; Lébényd. 2024; Öttevényd. 2022; Koroncól. 2024). Az Ausztriába ingázók száma a téti járásban alacsonyabb, míg közvetlenül az M1-es autópálya mentén lévő településeken, különösen például Öttevényben nagyon jelentős. (Gyarmatsz. 2022; Öttevényd. 2022).

Az osztrák munkavállalás jelentősége a metropolisz térség mindegyik településén nagyon fontos vonzó tényező. A közvetlen győri szuburbanizációs céltelepüléseken, például a

Szigetközi településeken napjainkban már nem csak a Győrből, vagy más győri agglomerációs településről költöznek be, hanem jelentős azon lakosok száma is, akik a kelet-magyarországi régióból érkeznek Győr-Moson-Sopron vármegyébe. Győrzámolyban például az elmúlt egy-két esztendőben beköltözők közel fele az ország keleti részéből érkezett (Győrzámolyd. 2023). Az agglomerációs térség nyugati részében is előfordul ez a jelenség, viszont az interjúalanyaim csak néhány családról tudtak a településükön, akik az ország távolabbi térségéből érkeztek volna, de más településeken ők is megerősítették, hogy jelentősebb számban érkeznek jellemzően Szabolcs-Szatmár-Bereg vagy Borsod-Abaúj-Zemplén vármegyéből (Lébényd 2024; Bezid. 2024; Bezid. II 2024). A vármegye más településein is azonosítható ez a jelenség például Fertőszentmiklósra is az elmúlt években érkezők közel fele Kelet-Magyarországról érkezett, ezzel szemben viszont Rajkán egyáltalán nem jellemző ez a jelenség vélhetően a Győr-Moson-Sopron vármegyei szinten is nagyon jelentős ingatlanáraknak köszönhetően (Fertőszd. 2023; Rajkad 2024). A keleti országrészből érkezőket elsősorban viszont nem a győri vagy éppen a soproni, mosonmagyaróvári munkaerőpiacban rejlő magasabb munkabérek motiválják, hanem szinte kizárólagosan a napi ingázás és az ausztriai munkavállalás lehetősége. Egyik interjúalanyom így fogalmazta ezt meg: *„őket nem az Audi érdekli, hanem Ausztria és az ottani jóval magasabb fizetések”* (Fertőszd. 2023).

A Győri térség munkaerőmobilitása a metropolizálódás egyik fontos alátámasztó tényezője. Egyrészt Győr térségében is megfigyelhető a hagyományos gazdasági/ipari szuburbanizációs folyamatok következménye, hiszen a lakosság mellett a gazdasági területen is egyre több ágazatban megfigyelhető a szuburbanizálódás. A kiskereskedelmi és a logisztikai szektor számos képviselője telephelyét a Győr környéki településeken létesítette a kiváló közlekedési infrastrukturális adottságoknak köszönhetően, például Lébény, Gönyű és a többi. Gönyű rendkívül sokszínű munkaadói kínálata számos munkavállalt foglalkoztat Győr városából is, de más Győr környéki településeken is a munkaerő egy része Győr városából érkezik (Győrszd. 2022; Gönyűd. 2023; Gönyűsz. 2023). Fontos kiemelni ugyanakkor azt is, hogy egyre nagyobb számban megfigyelhető a munkaerő ausztriai munkavállalása is. Számuk arányaiban nézve még nem jelentős, de a teljes győri gazdaságra és a munkaerőpiaci helyzetre már jelentős hatást gyakorolnak, hiszen jelentős részben emiatt van a különösen egyes ágazatokban jelentős munkaerőhiány a térségben. (Győrsz. 2022; Győrd. 2023). Az Ausztriában munkavállalók pontos száma nem ismert, viszont jól bizonyítja a növekedésüket az is, hogy hivatásforgalomban egyre többen használják a Győr és Bruck an der Leitha és Bécs között közlekedő EuRegio vonatokat (Győrsz. 2022). Ötvenévesben, egy alig háromezer fő lakosú

településen pedig a nemzetközi ingázásnak köszönhetően jelentős problémát okoz a közterületi parkolás helyzete munkanapokon. Annak köszönhetően, hogy az Ausztriába ingázók jelentős csoportja, a relatíve nagy távnak, így a magas üzemanyagköltségeknek köszönhetően néhány fős csoportokban szokott utazni Ausztriába egy magyarországi M1-es autópálya közeli találkozási ponttól, amelyek közül az egyik Öttevény településen található, ahol helyenként össze-vissza, nem ritkán szabálytalanul hagyják ott személygépkocsijukat a találkozási pontra autóval érkezők (Öttevényd. 2022).

4.5.2. Kulturális szolgáltatások

A kulturális szolgáltatások a legtöbb vidéki település életében kulcsfontosságú feladat. Hiszen ezen feladatok ellátása a települési önkormányzatok feladata, valamint még a legapróbb településeken is a kulturális területen tevékenykedő programszervező munkatárs foglalkoztatása legalább félállású státuszként finanszírozott normatív alapon az önkormányzatok számára (Bezid. 2024). Ráadásul ezen feladatok ellátása a legtöbb polgármester számára is rendkívül fontos, hiszen napjaink szűkebb önkormányzati pénzügyi mozgásterének köszönhetően sok esetben infrastrukturális fejlesztéseket nehezebben tudnak felmutatni és ezáltal a relatíve szűk anyagi keretek mellett történő széleskörű kulturális programszervezés jól felmutatható eredménnyé tud válni a lakosság számára, amely által ráadásul erősíthető a közösségi összetartozás élménye a lakosságban és apróbb településeken pedig sokszor ez sokkal nagyobb súllyal kerül értékelésre a választók részéről. (Bezid II. 2024). A kutatásom célja szempontjából is rendkívül fontos szempont, hiszen Győr klasszikus vonzóképesége épp a széleskörű kulturális szolgáltatásaiban rejlik és a győri kulturális intézményeket évtizedek óta nem csak a győriek, hanem a vármegye távolabbi részén élők, sőt a vármegyén kívülről és Szlovákiából is sokan látogatják.

A kulturális szolgáltatások terén a települések számos, összetett problémával küzdenek. Különösen a metropolisz térség periférikusabb területein, illetve a kiköltözés által erőteljesen érintett települések, más néven a „forrópont” térségek önkormányzatai szembesülnek a legnagyobb kihívásokkal. Míg a periférikusabb vagy kisebb településeken a legfőbb kihívást jellemzően a minőségi humán erőforrás-kapacitás hiánya jelenti - gyakran kevés az olyan szakember, aki az eseményeket megfelelő színvonalon képes megszervezni (Bezid II., 2024; Gyarmatsz. 2022) –, addig a forrópont térség településein inkább a lakossági igények és elvárások sokszor kielégíthetetlenül magas szintje okozza a legnagyobb nehézséget. Itt általában nem a humán erőforrás, illetve a kulturális rendezvények befogadására alkalmas

épületek kapacitáshiánya a meghatározó korlát, jóllehet bizonyos helyszíneken (például Vámoszabadi egyes részein) ezen a téren is indokoltak lennének fejlesztések. (Vámoszabadi 2022; Győrzámolyd. 2023).

Habár ezen településeknek nem feladatuk, hogy a kulturális és szórakoztatási kínálat minőségét és mennyiségét tekintve versenyezzenek a közeli nagyvárosokkal – például Győrrel, mint a regionális központtal –, a helyi közösségek számára megfelelő szórakozási és kulturális lehetőségek biztosítása mégis elengedhetetlen. Az ilyen típusú szolgáltatások hiszen nemcsak a lakosság mindennapi életminőségét javítják, hanem a települések gazdasági és társadalmi fenntarthatóságát is elősegíthetik. Ennek megfelelően a kutatásomba bevont összes település igyekezett a minőségi kulturális kínálat megteremtésén dolgozni, de a település méretéből adódóan alapvetően speciális rétegigényeket nem tudnak kiszolgálni, pedig néhány esetben a lakosság ezt is elvárná (Győrzámolyd 2022).

A kulturális és szórakoztató szolgáltatásokban tapasztalt hiányosságok mellett számos településen egy másik jelentős problémát is tapasztalhatunk, a minőségi gasztronómiai szolgáltatások hiányát. Bár az egyes települések között az étkezési szokások és a fizetőképes kereslet tekintetében eltérések mutatkoznak, a gasztronómiai élményeket kereső látogatók számára a kínálat nem megfelelő. Az elmúlt években, olyan negatív folyamatokkal is találkozhattunk, hogy korábban jól üzemelő minőségi gasztronómiai kínálatot biztosító egységek is bezártak, hiszen ez a szektor kifejezetten sérülékennyé vált és rendkívül érzékenyen érintette őket az elmúlt évek válságai (COVID19 okozta bezárási hullám, energiaválság, magas inflációs környezet miatt megemelkedő alapanyag árak), amelyek, habár sokszor csak közvetetten, de hatással voltak végső soron ezen egységek bezárására (Győrzámolyd 2023; Rajka 2024; Vámoszabadi. 2022).

Ugyanakkor, míg minden vizsgált településen található egyszerű étkezde- és büféhelyek, viszont ezek nem alkalmasak arra, hogy a lakosság hétköznapi étkezési igényén kívül másfajta igényeket is kielégítsenek, vagy éppen tartós gasztronómiai élményeket nyújtsanak és természetesen gasztroturistákat sem vonzanak. Ebből következően a minőségi gasztronómiai ellátási igényeket jellemzően Győr tudja kielégíteni, ami különösen akkor válik problémává, ha a település vonzerejét a helyi gasztronómiai ellátás lehetősége is növelhetné, hiszen az adott település jelentős turisztikai potenciállal rendelkezhetne, mint például Lébény a kulturális turizmus által, vagy éppen Győrzámoly az aktív turisztikai kikapcsolódást keresők körében (Győrzámolyd. 2022).

A szórakoztató szolgáltatások és rendezvények a települések legtöbbször a helyi identitásra, a település történelmi örökségére a hagyományőrzésre, illetve a természeti értékekre építenek, valamint aktuális ünnepkörök köré szerveződő rendezvények jelentik a kínálatot a metropolisz térség Győrön kívüli településein. Ilyen típusú kezdeményezések és programok számos településen már megvalósultak, sok esetben civil szervezetek aktív közreműködésével, amelyek célja a helyi hagyományok ápolása, valamint új közösségi élmények kialakítása (Vámosszabadid. 2022; Bezid II. 2024). Ezen programok fontos szerepet játszanak a helyi identitás erősítésében és a közösség összetartásában.

A települések kulturális és szabadidős szolgáltatásainak bővítése különösen fontos, mivel lehetőséget adna arra, hogy a települések ne csupán alvóvárosként funkcionáljanak, hanem aktívan hozzájáruljanak a közösségi és gazdasági élethez. Ennek eredményeképpen csökkenthető lenne a magvárosok, például Győr irányába történő szabadidős ingázás, ami nemcsak a települések fenntarthatóságát szolgálná, hanem javítaná a helyi gazdaság teljesítményét és a lakosság életminőségét is. A helyi kulturális és szabadidős szolgáltatások fejlesztése tehát nemcsak társadalmi és gazdasági szempontból elengedhetetlen, hanem hozzájárulna a térségek közötti kiegyensúlyozottabb fejlődéshez is. Viszont a szabadidős kínálat bővítése minőségi kulturális tartalmakkal sokszor nemvárt nehézségeket okoz és előzetesen nem azonosítható összefüggésekre világíthat rá. Azon településeken, ahol kifejezetten aktív kulturális élet van, például Vámosszabadi, Bezi stb. egyértelműen azonosítható, hogy akármilyen fajta rendezvényről is legyen szó, a településeken lakók egy jól azonosítható állandó köre jön el az eseményekre. Ebben a tekintetben nem lehet a legtöbb esetben különbséget tenni „őshonos” és frissen beköltöző között, mert a frissen beköltözők között is jónéhányan integrálódni szeretnének a helyi közösségbe és erre talán a legjobb alkalmat ezek az események jelentik (Bezid. 2024; Bezid II. 2024; Lébényd. 2023). Ebből a szempontból Vámosszabadi és Rajka lehet kivétel, hiszen míg Vámosszabadi a beköltözők jelentős része egy külön teljesen elkülönülő településrészen, kvázi „zárványban” élnek Szitásdombon, így az ő integrálódásuk lényegesen nehezebb és körülményesebb, mint azokban az esetekben, ahol a régi településszövetbe jól beágyazottan élnek. Rajkán pedig a hasonló részbeni elszigeteltséget súlyosbítják és sok esetben ellehetetlenítik a meglévő nyelvi különbségek (Rajkad. 2024; Vámosszabadid. 2022).

További akadályt jelent az is, hogy hiába szerveznek sok esetben az agglomerációs települések sok esetben hasonlóan minőségi és exkluzív programot, mint amit Győr, egész egyszerűen nem mennek rá el érdeklődők elegendően magas számban. A tapasztalatok szerint ennek nem a

helyben meglévő fizetőképes kereslet hiánya (fizetős programok esetén, habár az önkormányzat által szervezett programok jelentős része jellemzően díjmentes), vagy az érdeklődés hiánya okozza a problémát, hiszen a lakók egy része ugyanezekre a programokra örömmel elmegy más településre. E mögött a jelenség mögött jellemzően az a motiváció húzódhat meg, hogy a családok rendelkezésére álló szabadidő jelentős mértékben csökkent az elmúlt években a térségben. Részben azért, mert a lakók egy részének a munkába járással töltött ideje jelentősen megnövekedett (akár a külföldi munkavégzés okán is) vagy éppen gyermekük jár a korábbiakhoz képest lényegesen több szabadidős programra, különóra. Ennek következtében a potenciális érdeklődők ezeket a minőségi szabadidős programot hétköznapi kora esténként szokták igénybe venni Győrben, vagy hétvégi teljes kikapcsolódást jelentő programként az egész családdal elmennek jellemzően Győrbe, ahol ki tudják használni az akár egyszerre is elérhető rendkívül széleskörű és teljes spektrumú szabadidős kínálatot. Lényeges szempont viszont számos család számára, hogy kimozduljon a településről, hiszen napjainkban a társadalom jelentős része a valódi kikapcsolódás lehetőségét lakóhelyén kívül találja meg (Bezid. 2024; Győrlok. 2024). Ugyanez a jelenség lényegében tehát megfigyelhető Győrben is. Az egyik legnagyobb múltú győri gimnázium tapasztalatai szerint például azok a szabadidős programok a legkedveltebbek a gyerekek körében, amelyek utazások, vagy olyan kulturális, szabadidős programok, amelyek nem Győrben, hanem Budapesten vannak, még abban az esetben is, ha az adott program hasonló minőségben Győrben is elérhető (Győrlok. 2024).

Győr szempontjából a kulturális kínálatot és a kulturális szolgáltatás nyújtotta lehetőséget a korábbiakban a 4.5 fejezetben részletesen is bemutattam, így ennek a fejezetnek a keretében csak részben kívánok rá kitérni. Alapvetően Győr szabadidős kínálata teljesnek mondható és jellemzően nagyvárosi súlyának megfelelő és minőségű kínálatot tud nyújtani. Ráadásul jellemzően ez az a terület, ahol a város sokkal szélesebb távolságban élő kör számára is vonzó. A város olyan nemzetközileg elismert szabadidő és szórakozás szempontjából kiemelt jelentőségű márkákkal rendelkezik, mint a győri balett, a győri filharmónia, vagy a szaksajtó által csak a világ legjobbjaként említett női kézilabda szakosztálya az ETO-nak. Ezek közül a brandek közül a legprofesszionálisabb és leginnovatívabb marketing megjelenéssel a női kézilabda csapat rendelkezik, míg a kulturális brandek megjelenése sok esetben valódi súlyuktól és presztízsüktől elmarad, így ezeken a területeken még további fejlesztési potenciált azonosítok.

A teljes térség számára különösen fontos lenne a családok számára nyújtott szabadidős szolgáltatásokat erősíteni, hiszen ezen a területen a szomszédos ausztriai tartományok kifejezetten attraktív, könnyen elérhető portfólióval rendelkeznek (Fertőszd. 2023).

4.5.3. Oktatás a várostérségben

Az oktatás kérdése kiemelkedően fontos minden település számára, annak ellenére is, hogy az önkormányzati törvény a közoktatási feladatok biztosítását és ellátását az óvodai nevelés kivételével (a bölcsődei ellátás nem a közoktatás területéhez tartozik, hanem az egészségügyi, gyermekjóléti intézményi területhez tartozik, de ezek biztosítása is önkormányzati hatáskör). Az általános iskolák és középiskolák fenntartása pedig állami feladat. Fontos viszont kiemelni azt, hogy az iskolaépületek tulajdonosai továbbra is az önkormányzatok maradtak, viszont az épületek üzemeltetője és fenntartója az állam maradt a tankerületek által, vizsgálati területemen lévő települések döntő többségében a Győri Tankerületi Központ, míg csak egy-két esetben a Soproni Tankerületi Központ felel ezekért a feladatokért.

A metropolizáció és a szuburbanizáció jelenségeként a győri metropolisztérség települései számos újszerű kihívással szembesültek a közoktatás területén. Habár a közoktatási feladatok biztosítása nem önkormányzati feladat, egyetlen vizsgált településen nem láthatjuk azt, hogy a településvezetés nem foglalkozik a kérdéssel. Különösen kisebb településeken foglalkoznak kiemelten is ezzel a feladattal a településvezetők, hiszen kisebb közösségek esetén minden egyes jelentkező probléma megoldását (hiába annak biztosítója nem az önkormányzat) a településvezetőktől várják el a választópolgárok (Győrzámolyd. 2023; Bezid. 2023).

Az óvodai ellátás biztosításának a színvonala országos szinten is heterogén jelleget ölt, és a győri metropolisztérségben sem tudok egyértelműen azonosítani stabil mintázatot, hiszen az ellátás eloszlásában és elérhetőségében jelentős különbségeket tapasztalhatunk településenként, de még néhány éven belül is. Ennek magyarázata, hogy az óvodai férőhelyek iránti kereslet évről évre változik, és a demográfiai trendek, valamint a migrációs folyamatok hatására az egyes korcsoportok létszáma is dinamikusan módosul. A Győr agglomerációjához tartozó településeken például az óvodai férőhelyek elérhetősége viszonylag stabilnak tekinthető, azonban a fokozódó lakosságnövekedés következményeként egyes településeken a várt demográfiai változások következtében, várhatóan az óvodai kapacitások hiánya már néhány éven belül jelentkezni fog (Vámosszabadid. 2022; Győrzámolyd. 2023), az ilyen települések legfőbbképpen a forrópont térségekben elhelyezkedő települések (a részletesen vizsgálat

települések közül Vámoszabadi, Győrzámoly és Rajka is), habár jelenleg még a közszolgáltatások színvonala kiegyensúlyozottnak tekinthető ezeken a településeken is.

A legtöbb agglomerációs településen a gyermeklétszám növekedése nemcsak az óvodai, hanem az iskolai férőhelyek bővítését is szükségessé teszi. Ez alól kivételt képez Rajka, ahol a német nemzetiségi önkormányzat fenntartásában működő iskola kapacitása várhatóan hosszú távon is elegendő marad. Ennek oka, hogy a településre költöző szlovák nemzetiségű lakosok jellemzően már az általános iskolától kezdve Pozsonyban veszik igénybe a közoktatási szolgáltatásokat (Rajkad. 2024). Hasonló döntési mintázat figyelhető meg a Szlovákiából érkező magyar nemzetiségű lakosok körében is, akik szintén a szlovák közoktatást választják sok esetben.

A növekvő kereslet ellenére azonban a pedagógushiány, amely nemcsak az agglomerációs térségekben, hanem országosan is jellemző, továbbra is jelentős problémát jelent a települések számára. A győri metropolisz térségben különösen feszült bérverseny alakult ki a megfelelő kvalitásokkal és kapacitással rendelkező humán erőforrás biztosításának az érdekében. Ennek érdekében egyre nagyobb költségeket igényel a megfelelő számú óvópedagógus szakember biztosítása az önkormányzatok részéről (Öttevényd. 2022; Győrzámolyd. 2023).

Fontos kiemelni ugyanakkor, hogy az elmúlt években a legtöbb önkormányzat rendkívül nagy kormányzati támogatásban részesült önkormányzati és bölcsődei csoportszobák létesítésének a céljából. A kapacitásbővítésre a legtöbb önkormányzatnak önerőből nem lett volna lehetősége (kivéve azokon a településeken, ahol jelentős helyi iparüzési adóbevétel áll rendelkezésre) így ez a támogatás kulcsfontosságúnak volt tekinthető a területen (Gönyűsz. 2023; Győrzámolyd 2023).

Jellemzően néhány a magvároshoz nagyon közel elhelyezkedő forrópont településen előforduló jelenség az, hogy nem feltétlenül az adott településen található óvodákba iratják gyermeküket a szülők, hanem a szomszédos győri intézményeket részesítik előnyben. Ez a jelenség az iskolai szinten már erősödik és sokkal szélesebb körű elterjedése is megfigyelhető, hiszen a gyermekek iskolai ingázása nemcsak a vizsgált települések és Győr viszonylatában, hanem az agglomerációs települések között is mind gyakoribbá válik, különösen alközponti funkciókkal rendelkező településekre például Lébény, Tét, Pannonhalma és a többi (Vámoszabadid. 2022; Győrzámolyd 2022). Mindez a magváros Győr számára egyszerre előny, egyben hátrány is. Hiszen részben olyan családok számára biztosítja a város a közszolgáltatást, akik nem is Győrben élnek, de egyes településrészekben az agglomerációból érkező diákok elősegíthetik azt,

hogy a közszolgáltatás hosszútávon is működőképes legyen, hiszen a városban nem egyenlő arányban telítettek ezek az intézmények, az adott városrész demográfiai struktúrájának köszönhetően (Györd. 2022).

Ez a mobilitási dinamika nem csupán az oktatási rendszer működését, hanem a közlekedési infrastruktúrát és a környezeti hatásokat is jelentősen befolyásolja. Az ingázó szülők gépjárműforgalma ugyanis jelentős mértékben megnöveli az utak terhelését, továbbá hozzájárul a településeken belüli környezetszennyezéshez is, ami a fenntarthatóság szempontjából további kihívásokat generál. A közlekedési terhelés és a környezeti hatások mérséklésére ezért hatékony közlekedési és településfejlesztési intézkedések szükségesek, részletesen egy külön alfejezetben kívánom ezt a kérdést vizsgálni.

A középiskolai oktatást tekintve a metropolisz térségben egyértelműen kulcsszerepe van Győr városának, hiszen középfokú oktatási intézmény a vármegyében Győr kivételével kizárólag Sopronban, Csornán, Mosonmagyaróváron, Kapuváron és Pannonhalmán érhető el, habár néhány agglomerációs településen a jelentős lakosságszám miatt néhány éven belül indokolt lehetne középiskola működtetése, például a Szigetközi térség egyik központibb településén, mint Vámoszabadi, Győrzámoly, Győrújfalu.

Napjainkban Győr kiemelt szerepet tölt be a középiskolai ellátásban, ezért a győri középiskolák tanulóinak jelentős része már nem a városban él, hanem a metropolisztérség más településeiről ingázik be. Ez a reggeli időszakban sok esetben számottevő közlekedési fennakadásokat okoz. A torlódások kialakulásában szerepet játszik, hogy Győrben a középiskolák kizárólag a Mosoni-Duna folyásirány szerinti jobb partján találhatóak, így például a Szigetköz településeiről érkező diákok a csúcsidőben jellemzően a Széchenyi hídon kelnek át a Dunán, ami jelentős forgalmi terhelést és torlódásokat eredményez (Győrlok. 2024; Győrsz. 2022). A város kiemelkedő szerepét a középfokú oktatásban az is bizonyítja, hogy a HVG 2023-as középiskolai TOP100-as listájába négy győri intézmény is bekerült. Győr oktatási portfólióját színesíti az is, hogy a városban működik az Audi Hungária Iskolaközpont, amely a közoktatás teljes vertikumát lefedő német oktatási rendszer szerint működő nemzetközi iskola. Az iskola, habár sikeresnek mondható, a város legnagyobb presztízsű intézményei számára közvetlen veszélyt és konkurenciát nem jelent (Győrlok. 2024; Bezid II. 2024).

Győr városa számára a kulturális intézmények kivételével másik zászlóshajó intézménye a Széchenyi István Egyetem, amely számos eredményt ért el az elmúlt években és a térség meghatározó felsőoktatási intézménnyé vált. A vidéki tudományegyetemek kivételével a SZE-

re jár a legtöbb hallgató, 2024/2025-ös tanév őszi szemeszterében 14.249 fő, amely több, mint 7%-kal több a 2023/2024-es tanév őszi szemeszterénél. (FIR-OSAP 2024). Habár az egyetem országos beiskolázású intézmény és egyre jelentősebb a külföldi hallgatók száma is, hiszen a 2024-es őszi szemeszterben számuk 819 fő volt, továbbra is a hallgatók legnagyobb részének állandó lakóhelye a környező vármegyékben van. Győr-Moson-Sopron vármegyei hallgatók a teljes hallgatói létszám közel harmadát adják 4.928 fővel, de az ezer hallgatót meghaladja a szomszédos Veszprém, Komárom-Esztergom és Vas vármegyéből érkező hallgatók száma, de Budapest, Pest és Fejér vármegyéből is több mint 750 hallgató érkezik a Felsőoktatási Információs Rendszer OSAP modulja alapján.

A Széchenyi István Egyetem középtávú fejlesztési stratégiája, amelynek fontos eleme a nemzetköziesedés is, kimagaslóan képes hozzá segíteni Győrt ahhoz, hogy egy tágabb régió valódi központja legyen. A SZE bázisa jó alap lehet ahhoz is, hogy a tágran értelmezett Budapest-Pozsony-Győr-Bécs metropolisz térségben kiemelkedő fontosságú szereplőjévé váljon a Rába parti város. A nemzetköziesedés minden felsőoktatási intézmény számára kiemelkedő fontosságú cél, hiszen egyrészt az egyetem bevételeit lehet hatékonyan növelni a minél nagyobb külföldi hallgatói létszámmal és a nemzetközi egyetemi ranglistákban is kiemelten fontos szempont a külföldi hallgatói létszám. Azoknál a nemzetközi ranglistáknál is ez fontos szempont, mint például a Times Higher Education (THE) és a Quacquarelli Symonds (QS) ranglista, amelyet a hazai felsőoktatási intézmények gyakran referencia pontként tekintenek (Filep & Lukács, 2021).

A külföldi hallgatók létszámának növelése szempontjából az egyetem egyértelműen sikeres a Felsőoktatási Információs Rendszer szerint, hiszen az utolsó COVID 19 előtti szemeszterben 2019 őszén 524 külföldi hallgatójuk volt, a 2024 őszi szemeszterben már 819 fő (FIR-OSAP, 2024). Ez arányait tekintve természetesen nem kiemelkedő szám továbbra sem, hiszen a nemzetköziesítés terén élen járó Budapesti Corvinus Egyetemen 2024 őszén már 1.800 külföldi hallgató volt, amely a 8.124 fős teljes hallgatói létszám 22%-a, Győrben pedig mindösszesen 5-% a külföldi hallgatók aránya. Ráadásul külföldi hallgató kategóriába tartozik minden olyan hallgató is, aki magyar nemzetiségű, de nem magyar állampolgár, például a szlovákiai hallgatók jelentős része. A nemzetközi hallgatók körülbelül harmada szlovák állampolgár, a fennmaradó külföldi hallgatók 85%-a pedig Stipendium Hungaricum (SH) ösztöndíjas hallgatók, akik jelentős részben a BRICS országokból érkeznek, főként Jordániából, Laoszból, Azerbajdzsánból, Kazahsztánból, Indiából és Kínából. A küldő országokat vizsgálva mindez összhangban van az országos tendenciákkal, annyi különbséggel, hogy Kazahsztánból érkezők

felül vannak reprezentálva Győrben, viszont Mongóliából és Tunéziából érkező Stipendium Hungaricum-os hallgató kevesebb van (Filep & Lukács, 2021).

Hasonlóan a többi magyar felsőoktatási intézményhez (az orvosi képzést biztosító: SOTE, PTE, SZTE, DE kivételével) Győrben is minimális számban fordulnak elő Nyugat-Európából érkező hallgatók. Habár, több mint 3.000 német hallgató tanul Magyarországon, jórészt az orvosi képzéseken (M. Császár et al., 2021). A nyugati hallgatók számára még mindig nem vonzó Győr. Ez azért is kedvezőtlen a város számára, hiszen számos jelentős külföldi hallgatói létszámmal rendelkező városban, (például Pécs, Debrecen) végzett kutatások igazolják, hogy a városok gazdasági, társadalmi életére kiemelkedően kedvező hatással van a külföldi, főleg tőkeerősebb nyugati hallgatók jelenléte, hiszen jóval erősebbek a fogyasztási szokásaik (M. Császár & Alpek 2018; Teperics, 2017; M. Császár et al., 2019).

Összességében tehát megállapítható, hogy Győr az oktatási szektorban nyújtott kínálata alapján képes a metropolizálódás jelensége ellenére is megőrizni stabil vezető pozícióját a térségben és szerepének további bővülésének a kulcsa is lehet ezen ágazat sikere.

4.5.4. Közlekedés a várostérségben

A közlekedési hozzáférhetőség az egyik legfontosabb kérdés a vidéki térségekben élők számára, mivel szinte minden szolgáltatás igénybevételéhez valamilyen közlekedési eszköz (egyéni vagy közforgalmú) használatára van szükségük (Lieszkovszky, 2018). A győri várostérség kiváló közlekedési infrastrukturális adottságokkal rendelkezik, köszönhetően a gyorsforgalmi infrastruktúra fejlettségének (M1, M85, M86, 83-as „gyorsút” Pápa és Győr között), valamint az országos viszonylatban még mindig jónak számító vasúti infrastruktúra hálózatnak köszönhetően. Habár a települések közötti közlekedés nem önkormányzati feladat, mégis minden önkormányzat számára a mindennapok során az egyik legnagyobb problémát okozza, hiszen egy átlag lakos nem feltétlenül ismeri az állami és önkormányzatok közötti feladatmegosztás rendszerét, így panaszaival rendszerint a helyben legkönnyebben elérhető közigazgatási szervhez, az önkormányzatokhoz és egy vidéki kisközösség életében kiemelten fontos személyhez a települési polgármesterhez fordulnak (Bezid. 2024). A Győri várostérségben a közúthálózat fejlett és országos szinten is kielégítő műszaki állapotban van így az egyéni közlekedés jellemzően Győr határáig még a reggeli csúcsidőben is zökkenőmentes, viszont a megyeszékhelyen belüli közlekedés évről évre a személygépjárművek folyamatosan növekvő száma, az autóbuszokra épülő helyi közforgalmú közlekedés egyre kevésbé utasbarát működése (öreg járműpark, a hálózati és menetrendbeli

problémáknak) miatt egyre kevésbé képes valódi alternatívát jelenteni az egyéni közlekedéssel szemben, amely az utasszámokban is meglátszik, hiszen 2004-es szinthez képest 20 év alatt az utasszám 56 %-al csökkent, míg a motorizációs szint a városban 49 %-al nőtt 1990-hez képest (Winkler et al., 2025). A helyi közforgalmú közlekedés problémája országos jelenség, amely mielőbbi szakpolitikai beavatkozás szükségességét vetíti előre mint a rendszer finanszírozási oldalát nézve, mind pedig közlekedési és hálózatszervezési anomáliák hatékony kezelésének az érdekében (Kiss & Porhajas 2024). Az egyéni közlekedés szempontjából az alsó-szigetközi térség közlekedése jelent akut problémát, hiszen a térség egyetlen fontosabb közútja 1401-es számú út, amely Győrújfalun, Győrzámolyon és Győrladaméren és Dunaszeget is felfűzi kapacitásainak a határán van és szűk keresztmetszetként jelenkezik a térségben a folyamatosan gyorsuló agglomerációs nyomás miatt (Győrzámolyd. 2023). A térség közlekedési problémáinak a megoldásának az érdekében azonnali beavatkozásra lenne szükség és az elkerülőút, valamint a Győr nyugati elkerülőút megépítésére, hiszen a Szigetközben a reggeli csúcsidőben sokszor már Győr közigazgatási határa előtt jelentős torlódások tudnak kialakulni.

A sugárirányú (Győr felé irányuló) közforgalmú közlekedés a várostérségben országos szinten csupán átlagosnak mondható (Lieszkovszky, 2023), viszont a harántirányú közlekedés nehézkes. Azok a települések, amelyek a vasútvonalak vagy a főbb közlekedési utak mentén helyezkednek el például 83-as út, 14-es út, 85-ös út, 1-es út általában kielégítő járatsűrűségű autóbuszos és/vagy vasúti kiszolgálással rendelkeznek, addig a vasút által nem kiszolgált és a fő sugárirányú utaktól távolabb elhelyezkedő települések esetén akár napi szinten csak öt-tíz járat által vannak kiszolgálva (Bezid. 2024, Öttevényd. 2022, Lébényd. 2024).

A vidéki térségek így a győri várostérség közforgalmú közlekedésének a problémái számos országos több évtizedre visszanyúló rendszerszintű anomáliára vezethető vissza. A várostérség szélét is hátrányosan érintette a 2007-es vasúti szárnyvonal bezárások, amikor Pápa és Környe valamint Pápa és Csorna között is megszűnt a vasúti közlekedés, habár utóbbi esetén újraindult a közlekedés 2010-ben viszont időközben a pályaállapotok annyira leromlottak, hogy a közúti közlekedéssel szemben a vasúti közlekedés teljesen versenyképtelenné vált. Habár 2007 és 2015 között a vasúti és autóbuszos közlekedés összehangolása a várostérségben is megvalósult (Lieszkovszky et al. 2021), az autóbuszos hálózaton még mindig fellelhetőek olyan rendszeranomáliák, hogy a vármegye határokön átívelő közlekedés, vagy a regionális volánszolgáltatók korából fennmaradó egykori volántársaságok határain átnyúló közlekedési lehetőségek még mindig helyenként gyengék.

4.6. A várostérségi koordináció és kormányzás esélyei Magyarországon és a térségben

Az alfejezet elején a magyar helyi önkormányzati rendszer azon jogi-intézményi sajátosságait elemzem, amelyek meghatározzák és korlátozzák a várostérségi együttműködés gyakorlati lehetőségeit, és amelyek értelmezési keretet adnak a győri metropolisztérség empirikus vizsgálatához.

Annak ellenére, hogy a klasszikus government logika szerepe az elmúlt évtizedekben átalakulóban van, valamint a területi (megyei, régiós, metropolisz térségi) dimenzió is egyre fontosabbá vált (Salamin & Péti, 2019; Fazekas, 2021) a magyar közigazgatási jog – számos más európai országgal összhangban – a helyi kormányzás alapját továbbra is a helyi önkormányzás alkotmányos intézményére építi. Magyarország Alaptörvénye a 31 és 32. cikkében úgy rendelkezik, hogy a helyi önkormányzat a helyi közügyek intézésére és a helyi közhatalom gyakorlására létrehozott, választott testülettel működő közjogi szervezet, amely saját felelősségi körében rendeletalkotó és igazgatási jogosítványokkal rendelkezik (Alaptörvény, 2011; Patyi & Varga Zs., 2012). E keretben a kormányzásról alkotott szélesebb elméleti felfogás és a magyar közigazgatási jog intézményrendszere egymást magyarázza: az előbbi a szereplők és mechanizmusok sokszínűségére hívja fel a figyelmet, az utóbbi pedig meghatározza a döntéshozatal, a jogalkotás, a feladatellátás és az ellenőrzés jogi minimumfeltételeit (Fazekas, 2021; Patyi & Varga Zs., 2012, Lőrincz, 2007).

A helyi önkormányzás Európai Unió alapjait a Helyi Önkormányzatok Európai Chartája rögzíti. A Charta lényege, hogy a helyi hatóságok joga és képessége legyen arra, hogy a tagállami jogrendszer keretei között a helyi közösség érdekében a helyi közfeladatok lényeges részét szabályozzák és ellássák. A Charta a politikai, igazgatási és pénzügyi autonómia garanciáit is megfogalmazza (Council of Europe, 1985/1988). E normák adják a helyi önkormányzás európai jogi alapjait, amelyre az egyes tagállamok – így Magyarország is – saját intézményi modelljét és keretrendszerét felépíti (Siket. 2020; Pálné Kovács, 2020; Rító, 2018; Vértesy, 2021a).

A magyar alkotmányos berendezkedés a helyi önkormányzáshoz való jogot sarkalatos, minősített többséget igénylő törvényben szabályozza, egyben kijelöli a fő önkormányzati hatásköröket. Az önkormányzatok költségvetési autonómiáját ugyanakkor az Alaptörvény N cikke horizontálisan korlátozza: a „kiegyensúlyozott, átlátható és fenntartható költségvetési gazdálkodás” elve az önkormányzati szintre is kiterjesztve érvényesül. E kettősség – autonómia

és fiskális fegyelem – a magyar önkormányzati rendszer egyik központi feszültsége, hiszen a helyi mozgáster egyszerre függ a feladatfinanszírozás nemzeti szabályaitól és a saját bevételi bázis (helyi adók, díjak) tényleges rugalmasságától és a hitelfelvétel korlátozásától (Vértesy, 2021b; Fazekas, 2021; Lentner, 2014; Kiss & Porhajás, 2024).

Az önkormányzatok működésének részletes jogi keretrendszerét a 2011. évi CLXXXIX. törvény (Mötv.) adja meg, amely alapján a helyi önkormányzás „a választópolgárok közösségének joga”, amely a helyi közakarat megvalósítását szolgálja, a törvény a hatásköri, szervezeti, vagyoni, társulási és felügyeleti szabályokat tárgyalja (Mötv., 2011). A rendeletalkotási jogot az Alaptörvény 32. cikke keletkezteti. Az Mötv rendelkezik arról is, hogy a helyi önkormányzatok fölötti törvényességi felügyeletet a Kormányhivatal és a Kúria önkormányzati tanácsa látja el elsősorban (Kálmán & Kozák; 2024 Hoffmann, 2021; Varga Zs., 2014; Pál, 2021). Fontos viszont kiemelnünk, hogy ez a felügyelet nem „alá-fölérendeltség”, hanem jogállami garancia, amely a helyi autonómia és a jogegység közti egyensúlyt védi (Temesi, 2020; Lőrincz, 2007).

A magyar közigazgatási jogelmélet legfőbb pilléreit Lőrincz Lajos iskolája a „jogilag szabályozott igazgatás” tézise fogalmazza meg a legpontosabban. Ez alapján a közigazgatás – benne az önkormányzati igazgatás – jog útján korlátozott és felhatalmazott tevékenység, amelynél a szervezet–feladat–jogkör–felelősség négyese konzisztens szerkezetet alkot egymással (Lőrincz, 2007). Patyi András és Varga Zs. András (2012) szerint ugyanez az általános közigazgatási jogi koordinátarendszer jellemezi az Alaptörvényt is, miszerint a helyi szint saját jogalkotási és igazgatási aktusai csak törvényi keretek között mozoghatnak, és szükségképpen beleágyazódnak a jogszabályok hierarchiájába (Petrétei & Tilk, 2014).

A helyi kormányzás legfontosabb jogi konfliktusforrása leginkább a szabályozási autonómia és a szankciórendszer metszéspontjában tetten érhetők. Habár az önkormányzati rendeletalkotás az Alaptörvényből ered, a helyi normák érvényesítése (bírságok, kötelezések) a közigazgatási anyagi és eljárásjogi garanciális elveit – legalitás, arányosság, a „ne bis in idem” elv, a védelemhez való jog – maradéktalanul megköveteli (Nagy, 2000; Boros & Darák, 2018). A helyi jogalkotás tehát nem az önkormányzatok öncélja, hanem jogállami szűrőkön áteresztett eszköz, amely által a helyi kormányzás jogával élni tudnak, és amely felett bírósági és kormányhivatali kontroll biztosítja az egységes jogalkalmazást (Boros & Darák, 2018).

A helyi kormányzás fogalmi pontossága nem pusztán elméleti kérdés: a „szerv–szervezet–szervezetrendszer” megkülönböztetésen múlik, hogy a hatáskörök kiosztása, a felelősség és a

kontroll miként ragadható meg (Temesi, 2020). Ez különösen akkor válik kulcsfontosságúvá, amikor a törvényességi felügyelet és a bírósági jogvédelem címzettjeit kell azonosítani (képviselő-testület, polgármester, jegyző, társulás, önkormányzati hivatal stb.); a fogalmi tisztaság hiánya nemcsak dogmatikai, hanem jogbiztonsági kockázatot is jelenthet (Temesi, 2020; Lőrincz, 2007).

Feladatcsoport	Konkrét önkormányzati feladatok
Településfejlesztés és üzemeltetés	településfejlesztés; településrendezés; közvilágítás; köztemetők; helyi utak; közparkok; parkolás
Környezet- és infrastruktúra-gazdálkodás	környezet-egészségügy; természetvédelem; vízgazdálkodás; távhőszolgáltatás
Humán közszolgáltatások	egészségügyi alapellátás; óvodai ellátás; szociális szolgáltatások
Kulturális és közösségi szolgáltatások	könyvtár; filmszínház; kulturális örökség védelme
Gazdaság- és helyi erőforrás-fejlesztés	helyi adók; turizmus; gazdaságszervezés
Lakás- és vagyonpolitika	lakásgazdálkodás
Biztonság és rendvédelem	polgári védelem; katasztrófavédelem
Közlekedés	helyi közösségi közlekedés biztosítása
Társadalmi és identitáspolitikai	sport; ifjúsági ügyek; nemzetiségi ügyek

22. ábra A helyi önkormányzatok kötelező feladatai a 2011. évi CLXXXIX. törvény alapján forrás: saját szerkesztés

A hazai közigazgatási rendszer és a helyi önkormányzatok feladat- és hatásköreinek áttekintése elengedhetetlen kiindulópont a határon átnyúló metropolisztárségi kormányzás vizsgálatához, mivel a helyi kormányzás jogi-intézményi keretei alapvetően meghatározzák az együttműködés lehetőségeit és korlátait. A magyar önkormányzati rendszer a helyi közügyek intézését területi alapon, közigazgatási határokhoz kötötten szervezi meg: a települési önkormányzatok saját közigazgatási területükön belül rendelkeznek kompetenciákkal, feladat és hatáskörökkel, miközben a várostárségi működés meghatározó folyamatai – munkaerőpiac, ingázás, közlekedés, gazdasági kapcsolatok, környezeti hatások – e határokat nem ismerik. Ez az eltérés a jog által definiált helyi kormányzás „területe” és a tényleges társadalmi-gazdasági térkapcsolatok földrajza között különösen élesen jelenik meg a dinamikusan fejlődő határon átnyúló metropolisztárségekben, ahol nemcsak települési, hanem államhatárok is elválasztják egymástól a funkcionálisan összekapcsolódó terek elemeit. A dolgozat egyik központi kihívása ebből fakad: annak feltárása, hogy miként kezelhető kormányzási eszközökkel az a strukturális feszültség, amely a közigazgatási határokhoz kötött helyi önkormányzati kompetenciák és a határokon átívelő valós térfolyamatok között keletkezik, és amely a klasszikus helyi kormányzási modelleket önmagukban elégtelenné teszi a metropolisztárségi léptékű problémák kezelésére.

4.6.1. Hazai önkormányzati rendszer működési gyakorlata a várostérségi integráció szempontjából

Napjaink egyik legnagyobb kihívása az, hogy a döntéshozók és a települések alkalmazkodni tudjanak ahhoz, hogy a metropolizáció és az agglomerációs változások olyan társadalmi jelenségeket okoznak, amelynek kezelését a települések saját közigazgatási határaikon belül, saját közvetlen hatáskörükben a legtöbb esetben nem tudják ellátni és ennek következtében a települések és térségek összefogására van szükség, amely lehetőséget biztosít erre. Ezért fontos bemutatni azt, hogy Magyarországon az önkormányzatok milyen jogi felhatalmazás alapján működnek, illetve a települések együttműködését elősegíteni és a több területet, egy vagy több mikrotérség kihívásait hatékonyan kezelni képes közigazgatási középszint kérdése hogyan alakul az országban.

A helyi önkormányzatok működését az országgyűlés az Alaptörvény rendelkezése szerint sarkalatos törvény formájában szabályozza. Ennek jegyében a Helyi Önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvényt (továbbiakban csak Ötv.) egy új jogszabály a Magyarország Helyi Önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. tv. (továbbiakban csak: Mötv) szabályozza részletesen.

Az 1989-es rendszerváltás után a Magyar Köztársaság országgyűlése egy rendkívül széleskörű autonómiát biztosító, nemzetközi szinten is kiemelkedő, sokrétű feladatokat és jogosítványokat megállapító törvényt alkotott, viszont sokszor differenciálatlanul a települések méreteit, humán erőforráskapacitását figyelembe nem véve (Pálné Kovács, 2020). Az önkormányzatokat évtizedeken keresztül túlterhelték közfeladatokkal (sok esetben állam által átadott feladatokkal), ráadásul nem mindig kaptak elegendő központi normatív forrást ezen feladatok ellátására. Ennek következtében az önkormányzati alrendszerben a 2000-es évektől kezdődően tartós működési hiány keletkezett és ebből következően a 2000-es évek második felére állandóvá váltak a válságtünetek. Általánossá vált az a gyakorlat is, hogy az önkormányzatok a működési kiadásaik finanszírozására fejlesztési forrásokat, beruházási hiteleket használtak fel végső soron azért, hogy a közszolgáltatásokat szinten tudják tartani (Lentner, 2014; Berczik et al., 2019; Bethlendi & Lentner, 2019). Különösen gazdasági recesszió vagy depresszió időszakában vált válságossá a helyzet, amikor az államháztartás pénzügyi tartalékai kimerültek. Fontos azonban megjegyezni, hogy a hazai települési önkormányzatok sohasem rendelkeztek úgynevezett kemény költségvetési korláttal, hiszen végső soron, habár sokszor különböző politikai alkuk árán is, de számíthattak központi költségvetési segítségnyújtásra (Kornai, 2014;

Beck et al., 2016). A gazdasági világválság idejére azonban egyértelművé vált, hogy a korábbi túlköltekezések és a pénzügyi egyensúly be nem tartásának a következtében eladósodott települési önkormányzatok különösen is sérülékennyé váltak a válság hatásaival szemben. A gazdasági válság következtében meredeken besszűkülő központi költségvetési lehetőségek, már nem tették lehetővé az egyszeri, egyedi juttatások általi „mentőmellény” biztosítását a bajba került önkormányzatoknak, így innentől kezdve széleskörben is nyilvánvalóvá vált, hogy az önkormányzati alrendszer önerőből nem tudja megoldani a meredeken romló pénzügyi helyzetét (Berczik et al., 2019).

Ennek következtében 2010-ig a hazai önkormányzatok több, mint 1200 milliárd forintnyi tartozást halmoztak föl, amelyek végső soron a központi költségvetés önkormányzati alrendszerére róttak súlyos terhet, mivel az önkormányzatok devizaalapú kötvények kibocsátásával adósodtak el, amelynek a fedezete nem volt a legtöbb esetben biztosított (Lentner, 2014). A számos anomáliát látva a jogalkotó a teljes önkormányzati szektor megreformálása mellett döntött. Egy az önkormányzatok feladatát és mozgásterét drasztikusan csökkentő új törvény lépett életbe (Pálné Kovács, 2020). Ezzel párhuzamosan a központi költségvetés részben vagy teljes egészében átvállalta a 2011. évi CXCV., Magyarország gazdasági stabilitásáról szóló törvény keretében az önkormányzatok adósságát, illetve az önkormányzatok további hitelfelvételét központi kormányzati jóváhagyáshoz kötötte (Lentner 2014). Mindez a törvény pedig napjainkban is egyértelműen meghatározza az önkormányzatok működését és fejlesztési lehetőségeit is.

A települések közötti együttműködések szempontjából kiemelten fontos kitérni a területi középszint alakulására Magyarországon. A „gyenge” megye lényegében egy politikai kompromisszum eredménye. Ezen gondolkodásmód mögött az állt, hogy minden politikai szereplőben élesen élt az államszocialista rendszerben kialakult megyékkal kapcsolatos rossz emlékek, lásd pénzosztó szerep, ezáltal pedig senki nem volt elkötelezett az érdemi területi középszint létrehozása mellett (Vigvári, 2008; Pálné Kovács, 1999; Lamperth, 2014). A megyék szerepét legjobban talán Pálné Kovács Ilona fogalmazta meg, erősnek tűnő, de a valóságra rendkívül élesen rávilágító gondolatmenetével, miszerint *„a megyei önkormányzatok nem tudnak koordináló szerepet betölteni, nincs szakpolitika formáló erejük, inkább hasonlítanak intézményeket működtető gondnokságokhoz, mint autonóm területi önkormányzatokhoz”* (Pálné Kovács, 2004:956).

Különösen fontosnak tekinthető, hogy már az 1990-es években felmerült olyan reform gondolat, hogy úgynevezett városközösségek létrehozására lenne szükség, amely nem jelent

mást, minthogy a nagyvárosok (legalább a regionális központok) és az agglomerációjuk közösen létrehoznának egy városközösségi önkormányzatot vagy egyfajta kötelező társulást, ahol a nagyvárosok és az érintett községek egyaránt képviseltetik magukat (Agg, 2006). Hosszas szakmai és politikai viták után a második Gyurcsány kormány vállalta fel azt a feladatot, hogy többek között ezt a kérdést is rendezni kívánó közigazgatási reformcsomagot terjeszt az országgyűlés elé. Az országgyűlés a kétharmados többség hiányában nem fogadta el a javaslatot. Az akkori kormányzat előterjesztése szerint létrejöttek volna a regionális önkormányzatok. A javaslatok célja egy átfogó decentralizáció végigvitele volt, amely révén létrejöttek volna a központi közigazgatástól jelentős feladat- és hatásköröket átvevő régiók, ezzel párhuzamosan a megyei önkormányzatok megszűntek volna, valamint a megyei jogú városok is, helyükre pedig egy új közigazgatási települési szint került volna létrehozásra: a nagyvárosok, mint a települési hierarchia kiemelt szereplői (Balázs, 2020). A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló törvény (Mötv.) elfogadásával a megmaradó közigazgatási területi középszint, a megyék szerepe tovább szűkült, hiszen a törvény kötelező feladatként, kötelező feladatokként a területfejlesztést és a területrendezést határozza meg és 2012. január 1-től a korábban megyei fenntartásban lévő intézményeket például kórházak, iskolák, közművelődési intézmények működtetését átvette az állam (Lamperth, 2014).

Magyarországon a területi középszint gyengeségének az egyik fő oka az ország államszerkezetében keresendő, hiszen Magyarország unitárius államszerkezetű ország az Engel féle csoportosítás szerint (Engel, 1993; Temesi, 2006), ahol az ország szerkezete és szuverenitása egységes és osztatlan, klasszikus „vegytiszta” esetben önkormányzatisággal csupán a települési szint rendelkezik és területi vagy régiós önkormányzatot ezekben az országokban nem találunk (Halász, 2014). A vegytiszta unitárius államban, ha van területi közigazgatási középszint, akkor az valamiféle államigazgatási szervet jelent, mint például hazánkban a járásokat. Magyarországon van önkormányzatisággal rendelkező területi középszint, a megyék, amelyeknek hatásköre viszont rendkívül szűk, így a magyar modell ezért nem nevezhető decentralizáltnak (Pfeifer-Tóth, 2024; Temesi 2006).

4.6.2. Az önkormányzatok holisztikus kihívásai a győri metropolisz térségben

Számos területen jelentkezik az önkormányzatok életébe kihívás a metropolizáció következtében, mint ahogy azt a korábbi fejezetekben is bemutattam. Vannak olyan klasszikus feladatok és kihívások, amelyeket a települések maguknak kell és tudják hatékonyan megoldani. Ilyen feladatnak tekinthetőek klasszikusan a településüzemeltetési feladatok

például közutak és zöldfelületek karbantartása és rendezése, közvilágítás, köztemetők fenntartása, szociális, gyermekjóléti szolgáltatások és a többi, amelyet a települések saját hatáskörben, más településekkel való együttműködésnek, együtt gondolkodásnak kisebb szerepe van. Annak ellenére is, hogy számtalan esetben találkozhatunk azzal a jelenséggel még a győri metropolisztérségben is, hogy az agglomerációs folyamatok okozta megnövekedett településüzemeltetési feladatokkal nem bírnak a települések önmaguk megbirkózni, lásd Öttevény (Öttevényd. 2022; Kiss & Porhajjas, 2024). Ezekben az esetekben a települések állami segítségre szorulnak, viszont ezek a kormányzati segítségek, rendkívüli önkormányzati támogatások lehetősége és mértéke esetleges és ezekre érdemben építeni sem lehetséges, hiszen az odaítélésük a legtöbb esetben egyáltalán nem átlátható és transzparens módon történik. Ez esetben sokszor egyedi döntésekről beszélhetünk, amelyek esetén óhatatlanul is politikai döntésnek számít, hiszen ezeket a döntéseket végső soron egy politikus (államtitkár vagy miniszter) egyedi diszkrecionális joga alapján hozza meg (Bezid. 2024; Győrzámolyd 2023). Olyan eset is előfordul, főleg kisebb települések esetén, amelyeknek a saját, önálló bevételeik alacsony (annak ellenére is, hogy a győri metropolisz térségben a települések döntő többsége rendelkezik valamekkora mértékű helyi iparüzési adóbevételekkel) és ezáltal az állam megóvó karbantartási feladatokra sem jut elegendő mértékű forrás a teljes önkormányzati szektort érintő jelentős alulfinanszírozottság okán (Bezid. 2024).

Más területeken viszont kiemelkedően fontos a települések közötti koordináció és együttműködés, hiszen sok esetben hatékonyan nem képesek a települések önmaguk ellátni az adott feladatot. Egyrészt ezt a munkát hivatottak segíteni az önkormányzati társulások, amelyek nagyon sok terhet levesznek a kisebb településekről, akik önmaguk humán erőforrásbeli kapacitás és forrás hiányában ezeket a feladatokat nem tudnák kellő hatékonysággal ellátni (Gyarmatsz. 2022; Bezid. 2024). Klasszikusan ilyen feladat volt a korábban önkormányzati társulások útján ellátott hulladékgazdálkodási feladatellátás is, amelyet viszont 2023-tól már a MOHU MOL Hulladékgazdálkodási Zrt. végez.

Országos szinten egyre nagyobb mértékű az egészségügyi szakemberhiány, amely különösen is sújtja a háziorvosi ellátást és az alapellátást, amelynek biztosítása önkormányzati feladat. Ezen a területen kulcsszerepe van az önkormányzatok közötti együttműködésnek, hiszen jellemzően több települést egy háziorvos lát el. Az agglomerációs forrópont térségeken, így például a Szigetközben is az egészségügyi állapotok kérdése különösen is érzékennyé vált, hiszen a lakónépesség növekedése az egészségügyi alapellátás iránti kereslet jelentős emelkedését eredményezi. Ezzel párhuzamosan nő a háziorvosi és a szakorvosi rendeléseken

megjelenő betegek száma, amely a háziiorvosi praxisok leterheltségének fokozódásához vezet. Ugyanakkor a háziiorvosok száma az elmúlt évtizedekben jellemzően nem tartott lépést a demográfiai és egészségügyi igények növekedésével.

Az agglomerációs települések vonzerejét nagymértékben meghatározza a háziiorvosi és gyermekorvosi szolgáltatások könnyű elérhetősége, ami közvetlenül befolyásolja a fiatal családok letelepedési döntéseit. Ezzel összefüggésben mind a gyermekorvosok, mind a védőnők munkaterhelése az utóbbi években számottevően megnövekedett. Az egyre gyakoribb gyermekorvosi ügyeleti igény tovább fokozza a rendszer kihívásait, mivel a jelenlegi kapacitások nem felelnek meg a fiatal családok rétegeinek igényeinek. Az önkormányzatok az ellátási színvonal fenntartása érdekében gyakran kénytelenek külsős vendégorvosok foglalkoztatására, ami azonban rendkívül magas költségekkel járhat (Győrzámolyd. 2023). Ezen megoldás ráadásul számos hátránnyal is jár. Az egyik hátránya, hogy a váltakozó orvosok által nyújtott ellátásban hiányozhat a betegek egészségügyi múltjának ismerete, ami a megelőző szűrések és prevenciók gyakorlatainak elmaradásához vezethet, habár ezen problémát napjainkban részben már orvosolni tudta az Elektronikus Egészségügyi Szolgáltatási Tér (EESZT) bevezetése (Kiss & Porhajjas, 2024).

Az egészségügyi alapellátás kapacitásbővítésére és minőségi fejlesztésére irányuló stratégiai beavatkozások egyre sürgetőbbek. Viszont az orvosi munkaerőhiány kezelése, valamint a települési szintű egészségügyi infrastruktúra fejlesztése integrált és átfogó megközelítést és a települések hatékony együttműködését igényli.

Hasonlóan kiemelendő terület a településfejlesztés is, ahol kiemelkedő fontosságú az önkormányzatok együttműködése, habár a településfejlesztést első ránézésre a települések szuverén belügyének gondolnánk, viszont a valóságban ahhoz, hogy egyes fejlesztési beruházások megtudjanak valósulni, vagy éppen egyáltalán közép- és hosszútávon is fenntartható módon tudjanak üzemelni, ahhoz elengedhetetlenül szükséges az együttműködés.

A települési önkormányzatok döntő többsége még a győri metropolisz térségben is önerőből rendkívül kevés fejlesztést tudnak megvalósítani, így rá vannak kényszerítve a folyamatos pályázásra. A térség önkormányzatai a közvetlen brüsszeli források lehívásában még nem rendelkeznek tapasztalattal, jól mutatja ezt, hogy Győr városa is mindösszesen egy darab (jelenleg is futó) Interreg tapasztalattal rendelkezik. Ez a projekt a smARTacross - Szlovák-magyar együttműködés a helyi művészeti és kulturális örökség megőrzése céljából című projekt, ahol vezető projektpartner Győr városa és társult kedvezményezett Dunaszerdahely

városa az Interreg SK-HU program keretében. A térség másik nagyvárosa Mosonmagyaróvár ezzel szemben jelentős nemzetközi pályázati tapasztalattal rendelkezik, hiszen számos Interreg projektben vettek részt az elmúlt években. A város résztvett az Interreg SK-HU pályázatban, mégpedig a Fedezze fel a Kis-Duna és a Mosoni Duna értékeit kerékpáron és csónakkal című számos települést érintő projekt megvalósításában. Kisebb léptékű nemzetközi projektje volt a településnek a Somorja vezetésével megvalósuló *Mi együtt* elnevezésű projekt, mely az EU Európa a polgárokért program Demokratikus szerepvállalás és polgári részvétel alprogramjában a Testvérváros-program intézkedés keretében lett megvalósítva Mosonmagyaróvár és számos más város részvételével. Szintén Interreg SK-HU projekt keretében valósult meg Mosonmagyaróvár részvételével a Szigetköz-Žitný ostrov Natúrpark előkészítése (NAT-NET DUNA/DUNAJ2) című projekt, valamint a város további Interreg projektjei a HUSK/1101-2.1.1-0189 - Közösen a természetért és a HUSK/1101-1.6.1-0090 - Európa a gyermekekért. Somorjával szintén közös nemzetközi projektje volt a városnak a Törődünk Európával elnevezésű projekt, mely az EU Európa a polgárokért program Demokratikus szerepvállalás és polgári részvétel alprogramjában a Testvérváros-program intézkedés keretében került támogatásra. Ausztriával közös program volt a Határon átnyúló ökoturizmus és vízisport a Lajtán c. projekt (Leitha – Lajta AT-HU, L00107) című projekt, amelyen szintén sikeresen vett részt a település. Összeségében az Interreg SK-HU programok keretében a támogató program adatbázisa szerint eddig 23 projekt érintette a vármegyét, amely jelentősen elmarad például a Borsod-Abaúj-Zemplén vármegyét érintő 46 projektől, a fővárost érintő 34 projektől, de Komárom-Esztergom és Pest vármegyében is több projekt tudott megvalósulni, így jól látható ezen a területen jelentős fejlődési potenciállal rendelkezik a térség.

A nemzetközi projektek áttekintését bemutatva jól látszik, hogy a vármegyei települések elsősorban a hazai irányítású projektekre pályáznak, ezeknél a projekteknél viszont kiemelkedően jó a térség forráslelő képessége. A kiváló arányú projekt Támogatások elnyeréséhez viszont a településeknek a gyakorlati tapasztalatok szerint koordinálni kell a pályázati indulásukat és ezért kiemelkedően fontos a választókörzetek országgyűlési képviselői és a polgármesterek közötti informális egyeztető fórumok megléte, hiszen ezeken a találkozók során tudják egyeztetni az érdekeltek azt, hogy egyes pályázatok során mely települések pályáznak és melyek azok a programok, amelyeken nem pályáznak annak érdekében, hogy a térség más települései nagyobb eséllyel tudjanak indulni a pályázatokon. Ezt a koordináló munkát a mosonmagyaróvári központú választókörzetben Nagy István a körzet képviselője kiválóan elvégzi, így az ebben a körzetben fekvő települések nagyon jó arányban tudnak

pályázni. (Rajkad. 2024; Lébényd. 2024; Győrzámolyd. 2023; Bezid. II 2024). Más választóköri körzetekben, ahol ez a fajta együttműködési fórum nem működik, sokkal kisebb arányban tudnak pályázatokon is sikerrel indulni. Különösen nehezíti az együttműködést az is, hogy például a Kara Ákos vezette győri 2-es választóköri körzetben a településvezetők közötti informális találkozók megszűntek interjúalanyaim információja szerint (Bezid. 2024; Gyarmatsz. 2022) és a Gyopáros Alpar vezette csornai választóköri körzetben ezek a találkozók sosem voltak rendszeresek, a képviselő egyesével járta végig a településeket, de például a választóköri körzet néhány településére így Bezid is 2019 óta nem látogatott el az országgyűlési képviselő (Bezid. 2024).

Számos más településfejlesztési projekt esetén is a települések együttműködése kulcsfontosságú, hiszen, ha közeli településeken ugyanolyan tematikájú fejlesztések valósulnak meg, akkor azok a fenntarthatóságot veszélyeztetik, amelyre példa lehet a 2000-es évek magyarországi gyógyfürdő fejlesztési projektjei, amelyek közül napjainkban számos létesítmény már nem képes rentábilisen üzemelni, amennyiben egyáltalán még képesek üzemelni.

Akár szabadidős, kulturális létesítmény fejlesztése, de sok esetben az oktatási és egészségügyi infrastruktúra fejlesztésének az esetén is a településeknek együtt kell gondolkodniuk, hiszen a környező települések lakosságát is ezekkel az intézményekkel ellátják, különösen például a sűrűn beépített szigetközi térségben, ahol a jónéhány település lényegében mára már összeépült. A fejlesztéseket sok esetben nehezíti az is, hogy a Győrrel való együttműködés mind Borkai Zsolt, mind Dr. Dézsi Csaba András polgármestersége idején gyakorlatilag lehetetlen volt, mert a győri városvezetők nem érzékelték ennek kellő jelentőségét és súlyát, pedig például a Vámosszabadi közigazgatási területéhez tartozó, de Győrrel összenőt Sztásdomb helyzetét nem lehet a két település együttműködési nélkül kezelni, de más területeken is szükséges az együttműködés. (Vámosszabadid. 2022; Gönyőd 2023; Bezid. 2024). A megkérdezett interjúalanyaim közül kizárólag Győrzámolyban számoltak be arról, hogy a két településvezető között Dr. Dézsi Csaba András polgármestersége idején, legalább informális úton volt együttműködés a településvezetők kifejezetten jó személyes kapcsolatának köszönhetően (Győrzámolyd. 2023).

4.6.3. A várostérségi koordináció és kormányzás Magyarországon

A várostérségi koordináció és kormányzás Magyarországon, így a győri metropolisztérségben sem tudott kialakulni. A kooperáció szempontjából 2011 óta ráadásul folyamatos visszaesés

tapasztalható, hiszen a hazai közigazgatási rendszer folyamatosan centralizálódik a megyék pedig érdemi és valós szerep nélkül (kivéve a területfejlesztési kompetenciát) működnek a rendszerben (Bezid. 2025; Gyórt. 2025). Habár várostárségi kormányzási formának nem tekinthetőek a Magyarországon már hosszú évtizedek óta működő, különböző önkormányzatok hivatali feladatok közös szervezésben való ellátására létrejövő együttműködési formák, mégis a magyarországi települési igazgatásban ezek a legjobban működő és valódi kapcsolatot jelentő együttműködési forma települések között. Ez az együttműködési forma már az államszocialista Magyarországon is létezett, hiszen az önkormányzati rendszert megelőző tanácsrendszerben a kisebb lakosságszámú községek esetében nem csupán a hivatal volt közös, hanem maga a településközösség is, tehát egy a székhelyközség vezetése alatt álló közös tanácsba szerveződtek a települések. Mindezt a rendszert megszüntette az 1990. évi LXV. törvény, amely úgy rendelkezett, hogy az ezer lakosnál népesebb települések jogosultak voltak önállóan polgármesteri hivatal létrehozatalára (Zongor, 2024). A polgármesterek és a társadalom javarésze örült az apró települések jelentős szabadságának, de már ez a törvény rendelkezett a körjegyzőségek létrehozásának a lehetőségével. Az évek múlásával egyre biztosabbá vált, hogy hogy a sok apró település önálló hivattal pénzügyileg finanszírozhatatlan, így habár egészen 2011-ig a valami féle társuláshoz való csatlakozás önkéntes maradt, de néhány időszak kivételével összeségében stabilan nőtt a közös összefogáson alapuló körjegyzőségek és a körjegyzőségeket alkotó önkormányzatok száma. Az állam pedig célzott pénzügyi támogatásokkal kívánta ösztönözni az önkormányzatokat, hogy minél többen csatlakozzanak ilyen közös hivatalhoz. Ebben a folyamatban jelentős lökést jelentett 2004-től megjelenő úgynevezett többcélú kistérségi társulások rendszere. Az együttműködések többféle területén és cél mentén létrejöhetnek, de a valódi működési alapot a körjegyzőségek működése biztosította elsődlegesen a nem hivatali székhelyközségek számára (Zongor, 2011). A körjegyzőségek létrejöttét és a közös önkormányzati rendszer bevezetését is nem más, mint a központi költségvetési előirányzatok hatékonyabb felhasználása indokolta (Balogh, 2022).

A körjegyzőségek és a többcélú kistérségi társulások rendszerében jelentős fordulatot a 2013-as év hozott, hiszen az új sarkalatos törvény az Mötvt számos rendelkezése ettől az évtől kezdődően vált hatályossá. Ennek eredményeként 2013. január 1-vel jöttek létre a közös önkormányzati hivatalok. A közös hivatalban való részvétel a kis települések számára kötelezővé vált. Ennek következtében az érintett települések tárgyalásos úton tudtak a törvényi kötelezettségek megfelelő közös önkormányzati hivatalokat létrehozni (Zongor, 2024).

A törvény kötelező erejénél fogva Magyarországon a települési önkormányzatok kétféle hivatalt hozhatnak létre. Egyrészt polgármesteri hivatalt, amelyet egy település önállóan működtet, másrészt közös önkormányzati hivatalt, amelyet értelemszerűen minimum két települési önkormányzat működtet. A 2000 fő lakosságszám alatti településeknek kötelező tehát közös önkormányzati hivatalt létrehozniuk, így tehát a győri metropolisz térség településeinek döntő többsége közös önkormányzati hivatalt működtet.

Habár a közös önkormányzati hivatalok létrehozásával a jogalkotónak az elsődleges szándéka az volt, hogy az önkormányzati és az önkormányzatok által ellátott államigazgatási feladatokat hatékonyabban tudják a települések ellátni (Veliandics, 2023). A valóságban viszont a közös önkormányzati hivatalok működtetése a gyakorlatban jól megmutatta azt, hogy mely települések tudnak jól együttműködni egymással, de azt is, ahol az együttműködés nem volt konfliktusmentes. Összeségében 2013 óta a közös önkormányzati hivatalok száma tizeneggyel csökkent az országban 749 daraból 738 darabra. Kutatások szerint általában a települések közötti együttműködés a közös önkormányzati hivatalokban azokon a településeken nehezebb, ahol városi jogállású település is a közös önkormányzati hivatalnak. Ezekben az együttműködésben állandósult gyakorlat, hogy a társtelepüléseken nem működik kirendeltség, csak ügyfélszolgálat van, így a városi közös önkormányzati hivatal, de facto polgármesteri hivatalként működik (Gyergyák, 2024).

Az önkormányzatok közötti másikatfajta intézményesült együttműködési forma a magyarországi közigazgatási rendszerben az az úgynevezett önkéntes önkormányzatok társulási formája. Magyarországon ezt az együttműködési formát a helyi önkormányzatok társulásairól és együttműködéséről szóló 1997. évi CXXXV. törvény ültette a hazai jogrendszerben, valamint a többcélú kistérségi társulásokról szóló 2004. évi CVII. törvény, amely biztosított korábban egy viszonylag kiterjedt és integrált együttműködési terepet a települési önkormányzatok között. (Szabó, 2019; Szabó & Gyergyák, 2024; Szabó, 2024). Az új önkormányzati törvény, az Möt. 87. § igazodva az Európai Önkormányzati Charta ajánlásaihoz, fenntartotta az önkéntes önkormányzati társulások lehetőségét, abban a formában, hogy a települések egy vagy több önkormányzati feladat- és hatáskör, valamint a polgármester és a jegyző államigazgatási feladat- és hatáskörének hatékonyabb, célszerűbb ellátásának az érdekében jogi személyiséggel rendelkező társulást hoznak létre (Szabó, 2024). Magyarországon 2024-ben Szabó 2024-es kutatása alapján 823 darab különböző önkéntes önkormányzati társulás működik javarészt óvodai ellátás vagy víziközmű ellátás céljából.

Ahogy látható a magyarországi jogrendszer teret ad az önkormányzatok közötti együttműködési formákra, viszont a folyamatosan szűkülő önkormányzati feladatok miatt egyáltalán nem ösztönzi a valóságban az önkormányzatok közötti együttműködési forma erősödését.

4.6.4. Várostérségi kormányzás és koordináció akadályai napjainkban

A várostérségi kormányzás szempontjából a legfőbb akadályozó tényező az, hogy a jelenlegi közigazgatási rendszer jogi és valódi működési gyakorlata sem igazán ösztönzi a szereplőket arra, hogy koordináltan rendszeresen együttműködjenek (Bezid. 2024; Lébényd 2024). Természetesen eseti együttműködések a települések között előfordulnak például különböző pályázatok esetében is, de a települések közötti intézményesült együttműködési formák gyengék és kezdetlegesek. Az sem segíti az intézményesült együttműködések létrejöttét, hogy a települések számára elérhető legtöbb pályázati forrás (például az Európai Unió operatív programok, vagy éppen a Magyar Falu Program kiírásai) néhány kivételtől eltekintve egyáltalán nem támogatják, hogy települések közösen konzorciumban pályázhassanak, ezzel szemben viszont a közvetlen Európai Unió programok (például Interreg, LIFE, stb.) kifejezetten ösztönzik azt, hogy minnél szélesebb körű partnerségben (akár önkormányzatok közötti is) valósuljanak meg (Voszka, 2024). Viszont a közvetlen brüsszeli forrású pályázatokon való részvétel kulturája a győri metropolisz térségben, mint ahogy már korábbi fejezetekben is rámutattam egyáltalán nem erős. Lényegében tehát az önkormányzatok közötti együttműködési formák javarészt informális jellegűek. Az informális jellegű polgármesterek közötti együttműködés erősségét pedig elsősorban a polgármesterek közötti személyes kapcsolatok határozzák meg, valamint a helyi országgyűlési képviselő által kialakított települések közötti informális együttműködési fórumok, amelyek jellemzően a rendelkezésre álló hazai pályázati források informális elosztását szolgálják az országgyűlési választókerület települései között (Bezid 2024; Lébényd 2024).

Bármilyen térségről is beszélünk a települések közötti együttműködési lehetőségeket nagyban meghatározzák az adott várostérség legnagyobb városának hozzáállása, szakpolitikája, valamint együttműködési gyakorlata a környező településekkel. A győri metropolisztérségben ebből a szempontból két teljesen eltérő utat azonosíthatunk, míg Mosonmagyaróvár a települési együttműködések integrálója és motorja kíván lenni évtizedek óta saját mikrotérségében (Lébényd 2024; Bezid 2024), addig a Győrrel való együttműködés alapvetően rendkívül nehézkes (Gyórd 2024; Vámoszabadid 2023; Gönyűd 2024). Ennek egyik legfőbb oka

interjúalanyaim egyöntetű véleménye szerint az, hogy a győri városvezetések ciklusok óta lényegében nem találják Győr startégia szerepét és helyzetét a metropolisztérségben, így a kisebb települések közötti együttműködések kultúrájával sem tudnak mit kezdeni, mert a nagyvárosokkal jellemző „majd erőből megoldom” munkakultúra a települések közötti együttműködés szempontjából garantáltan eredménytelen, hiszen kizárólag a teljeskörű partnerség és egyenrangúság kultúrája képes eredményre vezetni (Győrt. 2025; Vámoszabadid 2023; Bezid 2024). Győr város 2024 októberében felálló új városvezetése, viszont változtatni szeretne a várostérség együttműködési kultúráján és ennek elmozdítása érdekében külön polgármesteri tanácsadó foglalkozik ezzel a területtel (Győrt. 2025).

A hazai önkormányzatok együttműködési képességével kapcsolatban sajátos láttelelet mutat a Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium önkormányzati államtitkársága által vezetett LIFE LOGOS 4 Waters projekt tapasztalatai. A projekt a vízgazdálkodás területén pilot jelleggel Püspökszilágy (váci járás), és Bátya (kalocsai járás) vízgyűjtőjén olyan rendkívül innovatív és modellszerű együttműködési formát hozott létre, mint a vízgyűjtő érdekegyeztető fórum, tehát a VÉF-ek. A VÉF egy, olyan fórum volt a projektben, ahol a két pilot terület önkormányzatai egyéb más stakeholderok széles körben történő bevonásával egy olyan a részvételi döntéshozatal módszere mentén működő fórumot hoztak létre, ahol további természetes vízmegtartó megoldások megvalósításáról határozott az adott vízgyűjtő területen az elkülönített költségvetési keret erejéig (Teveli-Horváth, 2025). 2025 októberébe fókuszcsoportos interjúkat készítettem a Klímabarát Települések Szövetségének a megbízásából a térség polgármestereinek a körében és a beszélgetések egyik legnagyobb tanulsága és eredménye az volt, hogy habár a VÉF-ek közvetlenül forrást osztottak szét a települések között és ezáltal a részvétel és a települések közötti együttműködésre egyértelmű motiváció volt mégis a gyakorlatban az együttműködés nehézkes volt. Az együttműködési nehézségek okai között pedig, olyan szempontokat azonosítottunk, mint hogy az önkormányzatok nem értették meg igazán az egymásra utaltságukat (a saját települési érdekek voltak az elsődlegesek), a polgármesterek közötti személyes konfliktusok, már az aprófalvak mindennapjaiba is belemászó eltérő országos politikai érdekek és motivációk, rossz és sok esetben az asszertív kommunikációt teljes mértékben háttérbe szorító kommunikációs megszokások és a rendkívül kezdetleges együttműködési formák és képességek okozták.

Habár a Vízgyűjtő Érdekegyeztető Fórumok tapasztalatai közvetlenül nem kapcsolódnak kutatási területemhez, de ezen tapasztalatok a városközi kormányzás lehetőségeiről az

országban nagyon sok információt elárulnak, hiszen egy mintaként mutathatja be a kisebb települések közötti együttműködési tapasztalatokat.

4.6.5. A várostérségi önkormányzatok alkalmazkodási lehetőségei

Mint, ahogy már a korábbi fejezetekben részletesen bemutattam és elemeztem, a metropolisz térségekben jelentkező kihívásokat hatékonyan kizárólag a várostérségi önkormányzatok és szereplők koordinációjával és együttműködésében lehetséges kezelni. Lényegében tehát valamiféle metropoliszkormányzásra van szükség, amely nem más, mint egy integrált közigazgatási menedzsment szisztéma, ahol a városmag(ok) és azoknak szuburbán gyűri között valamiféle intézményesült együttműködés jön létre (Mikula & Kaczmarek, 2016).

Ennek szükségessége és jelentősége alacsonyabb azokban az államokban, ahol klasszikusan nagyon erős területi közép szint működik, mint például a két föderációs államszerkezetű európai államban, mint a Német Szövetségi Köztársaságban és Ausztriában. (Bende & Halász, 2014). Ezzel szemben azokban az államokban, ahol unitárius államszerkezet érvényesül, mint például Magyarországon is, különösen fontos az intézményesült együttműködés megteremtése. Franciaországhoz hasonló úgynevezett decentralizált unitárius államformában működő Lengyelországban (Baranyai, 2013) 2015-ben a Szejm (lengyel parlament) elfogadta a Metropolisz Társulásokról szóló törvényt. Ennek a törvénynek az előzménye a Nemzeti Területfejlesztési Koncepció 2030. Ebben a stratégiai dokumentumban azt az alapelvet mondták ki, hogy a nagyvárosi térségek az ország további fejlődésének az egyik fontos bázisai lehetnek. A versenyképesség erősítése mellett a Lengyelországra jellemző kiegyensúlyozott policentrikus településhálózat és a területi kohézió fenntartását is a metropolisz társulásoktól várta a jogalkotó. Ennek ellenére ez az új jogszabály sem hozott áttörést a lengyel metropolisztársulások/önkormányzatok létrejöttében, mert a többi kiegészítő jogszabály meghozatala elmaradt, lényegében továbbra is blokkolva tehát az első felülről szerveződő, jól intézményesült társulások létrejöttét, hiszen a központi kormány vonakodik a nagyvárosi térségek javára történő decentralizációtól (Somlyódiné Pfeil, 2019).

A lengyelországi példa több szempontból is különösen releváns lehet Magyarország számára is, hiszen hasonló államszocialista múlttal rendelkező országról van szó, érdemben a jogszabályok továbbra sem teszik lehetővé a metropolisz önkormányzatok/társulások létrejöttét, viszont alulról szerveződve már létrejöttek az országban ilyen együttműködések, habár azok a korábban részletezett indokok miatt sok szempontból még igencsak kezdetlegesnek tekinthetőek.

Ilyen alulról szerveződő, tehát nem egy központi jogszabály által létrehozott, sok szempontból példaértékű együttműködési forma lehet a Wrocław Agglomeráció-fejlesztési Ügynökség, amelyet a magváros Wrocław önkormányzata és a környező szuburbán települések önkormányzatai közösen hoztak létre, elsősorban a térség gazdasági életének a fellendítésének a céljából és nonprofit részvénytársasági formában működik. A másik ilyen pozitív példaként említhető együttműködés is a wrocławihoz hasonlóan 2007-ben jött létre, amikor Poznań városa és 17 másik környező önkormányzat megalapította a Poznańi Agglomerációs Tanácsot. Kezdetben egy informális együttműködési fórumként működtek, viszont 2011-ben bíróságon is bejegyezték őket, így létrejött a Poznańi Metropolisz Társulás, amely lehetőséget adott a felek közötti még szorosabb együttműködésre. A jogi együttműködési forma létrejötte előtt a felek már közösen hoztak létre egy fejlesztési stratégiát, amelyben szintén fontos célként szerepelt egy metropolisz társulás létrehozása. A metropolisz társulást Poznań mellett már 20 másik önkormányzat és a vajdasági önkormányzat is aláírta a társulást létrehozó deklarációt. A szervezet elnöke a mindenkori poznańi polgármester, míg a többi résztvevő önkormányzatot képviselőket delegálhat a szervezet különböző tanácsaiba (Lackowska, 2007; Somlyódiné Pfeil, 2019).

4.7. A metropolizáció helyi önkormányzatokra gyakorolt hatásai

Az empirikus eredmények alapján több olyan terület azonosítható, ahol a metropolizáció – a szuburbanizációval szoros összefüggésben – következményei különösen élesen jelentkeznek:

- A közszolgáltatások és infrastruktúra területén a népességmozgások, az ingázás és a funkcionális térhasználat intenzitásának növekedése olyan többletterhelést eredményez, amelyet az önkormányzatok nem képesek saját eszközeikkel kezelni. A közszolgáltatások igénybevétele várostérségi, sőt számos esetben metropolisztérségi léptékűvé vált, miközben a finanszírozás, a szabályozás és a döntéshozatal továbbra is alapvetően települési vagy nemzetállami szinten maradt. A közlekedési rendszerek vizsgálata különösen jól szemlélteti ezt az ellentmondást: a Győr–Pozsony tengely mentén a közlekedési infrastruktúra műszaki értelemben részben adott lenne a térségi integrációhoz, azonban a szolgáltatási struktúrák, a menetrendi összehangolás és az intézményi koordináció hiányosságai miatt a rendszer nem képes várostérségi gerinchálózati szerepet betölteni. A funkcionális térhasználat és az intézményi működés léptékei között így tartós feszültség áll fenn.
- A településfejlesztés és térhasználat átalakulása területén az önkormányzatok mozgástere rendkívül beszűkült. Az empirikus eredmények azt mutatják, hogy a vizsgált települések döntő

többsége nem rendelkezik azokkal a pénzügyi és intézményi kapacitásokkal, amelyek lehetővé tennék a metropolizációra adott proaktív, hosszú távon is fenntartható fejlesztési válaszok kialakítását. A fejlesztések jellemzően projektalapúak, és erősen függenek az állami, illetve politikailag közvetített forrásoktól. A szuburbanizáció térbeli mintázatai ezzel párhuzamosan a burkolt felületek gyors növekedéséhez vezetnek: a kertvárosias lakóterületek, az új gazdasági zónák terjeszkedése jelentős területhasználati és fenntarthatósági kockázatokat hordoz. A burkolt területek növekedése fokozza az önkormányzati infrastruktúra-üzemeltetés költségeit, miközben csökkenti a környezeti alkalmazkodóképességet.

- A térségi és határon átnyúló együttműködések területén a kutatás rámutatott arra, hogy bár a földrajzi és funkcionális adottságok indokolnák a szorosabb kooperációt, az együttműködések túlnyomórészt informálisak, személyes kapcsolatokhoz kötődnek, és ritkán öltenek intézményesült formát. A települések közötti horizontális partnerségek nem válnak a helyi kormányzás stabil elemévé, ami különösen problematikus egy olyan várostérségben, ahol a napi működés már rég túllép a közigazgatási határokon.

- A közinfrastruktúra fenntartása és az önkormányzati feladatellátás működési túlterhelése területén a szuburbanizáció hatásai kumulatív módon jelentkeznek. A gyorsan növekvő lakosságszám és a kiterjedő beépítés aránytalanul növeli az utak, közművek, közvilágítás és közterületek fenntartási igényeit, miközben az önkormányzati bevételi struktúra nem követi ezt a növekedést. A csatolt empirikus kutatás eredményei is alátámasztják, hogy az agglomerációs települések jelentős része működési szinten válik túlterheltté: a napi üzemeltetés biztosítása elsőbbséget élvez a stratégiai tervezéssel szemben, ami hosszú távon konzerválja az adaptív, reaktív önkormányzati működést

- A közszolgáltatások humán kapacitásainak szűkössége és minőségi feszültségei területén szintén általános kihívások azonosíthatók. A szuburbanizáció következtében az egészségügyi alapellátás, az óvodai ellátás és a szociális szolgáltatások esetében a lakosságszám növekedése nem jár együtt a humán erőforrások arányos bővülésével. Az agglomerációs települések sok esetben vendégszakemberekre, ideiglenes megoldásokra kényszerülnek, ami a szolgáltatások minőségét és folyamatosságát is veszélyezteti. Ez a jelenség különösen élesen jelenik meg azokban a településekben, amelyek gyors növekedésen mentek keresztül, de intézményi kapacitásaik nem tudtak ehhez alkalmazkodni.

- A társadalmi kohézió és a helyi közösségek átalakulása területén a metropolizáció és a szuburbanizáció egyre markánsabb konfliktusokat generál. Több vizsgált településen

megjelenik az „őslakos–gyüttment” konfliktus, amely az eltérő életmódokhoz, térhasználati szokásokhoz és elvárásokhoz kapcsolódik. Az újonnan beköltözők városi életformája és szolgáltatásigényei gyakran feszültségbe kerülnek a korábbi rurális vagy kisvárosi mintázatokkal. A határ menti térségekben – például Rajka környezetében – mindehhez mérsékelt, de érzékelhető nemzetiségi együttélési konfliktusok is társulnak, amelyek tovább árnyalják a társadalmi feszültségek szerkezetét. A város és vidék közötti életmódbeli különbségek egyre inkább összefonódnak, azonban ez nem minden esetben integrációt, hanem sokszor konfliktusos együttélést eredményez, ami új típusú kormányzási és közösség-szervezési kihívásokat vet fel.

5. Következtetések

A disszertáció a metropolizálódás jelensége által okozott térségi kihívásokat és az ezekre adott települési együttműködési válaszokat vizsgálja a győri határon átnyúló metropolisztérség példáján keresztül. A metropolizáció – vagyis a nagyvárosok és vonzáskörzetük összefonódása – Közép-Európában viszonylag új folyamat, különösen akkor, ha az államhatárokon átnyúló városi térségek esetében. Győr térsége ebben a tekintetben is kivételes helyzetű, hiszen a Bécs–Pozsony–Győr–Budapest policentrikus metropoliszrégió földrajzi közepén helyezkedik el. Ennek következtében Győr és környékének fejlődését és átalakulását nem csupán a hazai folyamatok határozzák meg, hanem a határon átnyúló regionális integráció és verseny is és fejlődésére egyértelmű hatással van Bécs és Pozsony fejlődése.

A disszertáció empirikus vizsgálataira a következtetésre vezetnek, hogy a Győr a bécsi metropolisztérség, pontosabban a Bécs-Pozsony-Győr metropolisztérség része. Ebben a relációban a győri várostérség és az általam vizsgált települések nem a metropolizáció aktív alakítói, hanem döntően annak elszenvedői. A helyi önkormányzatok önértelmezésében nem jelenik meg markánsan az a szerep, amelyben önmagukat önálló térformáló tényezőként határoznák meg. A metropolizáció így nem egy kontrolált folyamatként, hanem külső hatások által vezérelt átalakulásként zajlik. A metropolizáció pedig a győri várostérségben nem csupán térszerkezeti vagy gazdasági átalakulásként jelenik meg, hanem az önkormányzati működés egészét átható, rendszerszintű kihívásokat generál. A vizsgált települések esetében a metropolizáció nem tudatosan alakított folyamat, hanem olyan külső erőter, amelyhez az önkormányzatok döntően adaptív módon viszonyulnak.

A Győr–Bécs várostérségben végzett kutatás két évtized metropolizációs folyamatait vizsgálta. A disszertáció második fejezeteiben áttekintett szakirodalom alapján a várostérségek fejlődését gyakran a policentrikus térszerkezet kialakulása, a funkcionális városi térségek (FUA-k) integrációja és a határon átnyúló együttműködések szintje határozza meg. A nemzetközi tapasztalatok szerint a megfelelő léptékű kormányzás hiánya és az intézményi fragmentáltság a metropolizáció egyik legnagyobb kihívása.

A kutatásom eredményei összhangban állnak a nemzetközi szakirodalommal abból a szempontból, hogy a határon átnyúló várostérségekben a kormányzás, legnagyobb akadályai az intézményi és finanszírozási korlátok, a fragmentáltság és a legitimáció hiánya. A győri térségben éppúgy hiányzik az integrált intézmény, mint az ESPON METROBORDER

kutatásban vizsgált régiók többségében; és az is egyértelmű azonosság, hogy az önkormányzatok kapacitáshiánya és a centralizált állami keretek tovább nehezítik a helyi kezdeményezéseket. A metropolisztérségek működésével kapcsolatban megfogalmazott problémák a szakirodalomban szorosan összecsengenek az interjúk vizsgálataim során azonosított kihívásokkal például a nem megfelelő közforgalmi közlekedés, a parkolási kihívások, az infrastrukturális hiányosságok, a határon átnyúló szolgáltatások kezdetlegessége és ezáltal alacsony kihasználtsága.

Ugyanakkor a kutatásom eredményei árnyalják a nemzetközi szakirodalom néhány megállapítását. Például a nemzetközi szakirodalomban elterjedt intézményesült több szintű kormányzás a győri metropolisz térségben hiányzik, lényegében egyáltalán nem jelenik meg egyetlen valódi koordinációs szint. Ennek az egyik ok az, hogy a magyar közigazgatási rendszer nem ismeri a városi régió, a regionális kormányzás szintjét, ráadásul a részben talán hiány pótolni hivatott megyék funkciói rendkívül korlátozottak. A francia metropolisz önkormányzatok modellje – amelyet a disszertáció külön alfejezetében tárgyalok – azt mutatja, hogy a centralizált állammal is összeegyeztethető a jogilag és pénzügyi szempontból is erős metropolisz kormányzás. Ezzel szemben Magyarországon az állam a fővárosra vagy a megyeszékhelyre sem ruház át érdemi kompetenciákat számos területen.

A szakirodalom arra is felhívja a figyelmet, hogy a határon átnyúló régiók policentrikus fejlődése csak akkor működik igazán jól, ha a közforgalmú közlekedési és munkaerőpiaci hálózatok integráltak. Mindezt kutatásom eredményei csak részben igazolják. Hiszen disszertációmban rámutattok arra, hogy a Bécs–Pozsony–Győr tengely mentén fekvő települések munkaerőpiaci integrációja annak ellenére megtörtént, hogy a közforgalmi közlekedési kapcsolatok még mindig relatíve hiányosak lásd a Rajka–Pozsony közötti autóbuszos szolgáltatás megszűnése és a vasúti kapcsolatok kezdetlegessége is ellentmond.

Magyarországon egy ilyen metropolisz önkormányzat létrehozásának nincs még jogi lehetősége és a döntéshozói oldalról politikai akarat sincsen, hiszen egy ilyen új intézménynek a bevezetése az önkormányzati törvény alapjaiban történő átírását és a különböző közfeladatok ellátásának teljes újragondolását és rendezését hozná magával, tehát lényegében egy komplex közigazgatási decentralizációs reformcsomagot kéne a jogalkotónak megalkotnia, amely Magyarország jelenlegi közpolitikai helyzetében utópisztikusnak tekinthető. Így kezdeti lépésként, egyes kulcságazatok és feladatok ellátásának a céljából (ami a francia metropolisz önkormányzatoknak is az egyik fontos feladata) önkormányzati társulások a jelenlegi magyar jogszabályi keretek között is létrehozhatóak lennének. Habár szükségszerűsége nem vitatható,

politikai relevanciája a jelenlegi hazai politikai szabályozási környezetben nehezen azonosítható, hiszen lényegében az összes ágazati szakpolitikában jelenleg nem decentralizációs törekvések, hanem egyértelmű centralizációs folyamatok azonosíthatóak, amely által bármiféle a települések és térségek önrendelkezését bővítő lehetőség korlátozottá vált (Óvári et al., 2024) és lényegében a hulladékszállítás központosításával az egyik utolsó olyan ágazat is elveszett, ahol értelmezhető módon létrehozható lenne metropolisz térségi szinten szerveződő társulás, amely bármilyen további együttműködés alapja tudna lenni. További ilyen egyértelmű akadályként azonosítható az is, hogy maguk az önkormányzati szereplők sem látják ennek fontosságát, különösen a magvárosok részéről, lásd számos eddigi győri városvezető példája. Összeségében maga az önkormányzati szektor sem ismerte föl még a környező önkormányzatokkal való együttműködés és sokkal inkább az együttműködés szelleme helyett erőteljesen paternalista és monocentrikus szemléletben gondolkodnak, ami ellehetetleníti a kölcsönös partnerség elvén alapuló bármiféle társulások, metropolisz önkormányzatok létrejöttének az elvét (Mikula-Kaczmarek, 2016).

Az önkormányzatok közötti együttműködés gyengeségei részben abból is fakad, hogy az önkormányzatok rendkívül kedvezőtlen finanszírozási és intézményi környezetben működnek, ezáltal a mindennapi településüzemeltetés is óriási kihívásokat okoz a legtöbb település számára, mindez pedig rámutat a magyarországi önkormányzati rendszer rendszerszintű problémáira is. Az elmúlt években tapasztalt folyamatos forráselvonások, különösen a szolidaritási hozzájárulás rendszere, valamint a COVID-19 járvány és az energiaválság együttes hatása olyan helyzetet teremtett, amelyben az önkormányzatok elsődleges célja a működőképesség fenntartása lett. Ebben a kontextusban a hosszú távú stratégiai gondolkodás és a várostérségi szintű tervezés strukturálisan háttérbe szorul. Ezek az eredmények szoros összhangban állnak Teveli-Horváth (2023) megállapításaival, amelyek szerint a magyar önkormányzati működést nem elsősorban a fejlesztési logika, hanem a jogi megfelelésre és kockázatkerülésre optimalizált működési rutinok határozzák meg. A jelen kutatás empirikus eredményei alapján ez a működési mód a metropolizáció által megkövetelt térségi koordinációban különösen élesen ütközik ki. A vizsgált térség egyik legfontosabb sajátossága, hogy még Magyarország egyik leggazdagabb várostérségében is erősen jelen van az állami újraelosztási rendszerekhez való alkalmazkodás logikája. Ez a működési minta nem értelmezhető pusztán forráshiányként, hanem olyan intézményi racionalitásként, amelyben a vertikális, politikailag közvetített forrásszerzés kiszámíthatóbbnak és kevésbé kockázatosnak tűnik, mint a horizontális együttműködések kiépítése. Teveli-Horváth (2023) értelmezésében

ez a logika az intézményi bizalomhiány és az útfüggő szervezeti működés következménye. A csallóközi magyar önkormányzatok esetében mindehez társul a szlovák területfejlesztési politika hosszú távon kiegyensúlyozatlan jellege, amely Dél-Szlovákiát strukturálisan háttérbe szorítja. Ennek következtében ezek a települések fejlődési lehetőségeiket elsősorban nem a térségi együttműködésekben, hanem a magyarországi kormányzati forrásokban látják. Ez a forrásorientált magatartás azonban tovább gyengíti a határon átnyúló, alulról szerveződő partnerségek kialakulását.

Határon átnyúló metropolisz térség révén Győr esetében az önkormányzatok határon átnyúló együttműködésére lenne szükség. Erre intézményesült formában napjaink politikai életében reális esély nem mutatkozik, pedig a schengeni integráció és az Európai Unió erre számos lehetőséget és megoldást kínálna. Lényegében se magyar, se szlovák részről érdemi akarat nem mutatkozik napjainkban arra, hogy a várostérségek összenövése által generált problémákat, bármilyen szinten is közösen próbálják meg a felek megoldani. Erre kiváló példának tekintem a határon átnyúló közforgalmú közlekedés kálváriáját Magyarország és Szlovákia között, habár egyértelmű pozitív fejleménynek tekinthető, hogy 2025. március 15-én megindult a közforgalmú autóbuzos közlekedés napi négy járatpárral Losonc és Salgótarján között a besztercebányai kerület megrendelésére, de az Építési és Közlekedési Minisztérium társfinanszírozásában.

Összességében viszont az empirikus eredmények megerősítik a szakirodalom fő téziseit: a határon átnyúló metropolizáció sikerét csak megfelelő többszintű, rugalmas kormányzási struktúrák, integrált infrastruktúra és bizalomra épülő együttműködés biztosíthatja. A Bécs-Pozsony-Győr várostérségben ezek a feltételek részben hiányoznak; a fejlődés így inkább spontaneitás vezérelte, a helyi aktorok alkalmazkodása pedig reaktív.

Győr és térségének fejlődését és átalakulását nem kizárólag a hazai társadalmi-gazdasági folyamatok határozzák meg, hanem egyre erőteljesebben a határon átnyúló regionális integráció és a nemzetközi metropolisztérségi kapcsolatrendszer is. A kutatás eredményei alapján Győr önmagában, Bécs és Pozsony térségi hatásainak figyelembevétele nélkül nem értelmezhető. Az Európai Unióhoz való csatlakozás, majd a schengeni övezetbe történő integráció következtében a térség gazdasági kapcsolatrendszere, mobilitási mintázatai és térszerkezete alapvetően átalakult. A nyitott határok és a fejlett közlekedési infrastruktúra – különösen az M1 autópálya és a Budapest–Hegyeshalom vasútvonal – új térségi kapcsolódásokat tettek lehetővé, amelyeknek Győr és környezete összességében a nyertesei közé tartozik. Ugyanakkor a kutatás rávilágított arra az alapvető dilemmára is, hogy Győr városa saját funkcionális háttérjének

integrálásában nem tölt be egyértelmű, aktív térszervező szerepet. Ez hosszabb távon nemcsak a város, hanem a teljes várostérség versenyképességét és belső kohézióját is korlátozhatja. A disszertáció központi problémaköre ezért annak vizsgálata volt, hogy miként befolyásolja a határ menti metropolisztérségi pozíció Győr térségi szerepét, valamint milyen együttműködési formák és kormányzási mechanizmusok alakultak ki – vagy maradtak el – e kihívások kezelésére. A kutatás kvalitatív társadalomtudományi módszertanra épült, elsősorban félig strukturált interjúk, esettanulmányi elemzések és statisztikai adatok feldolgozásával.

K1: Milyen kihívásokat jelent a határmentiség és a metropolizáció a helyi önkormányzatok számára Győr térségében?

A kutatás eredményei alapján a határmentiség és a metropolizáció a győri várostérség önkormányzatai számára összetett, rendszerszintű kihívásokat jelent. Ezek a kihívások egyszerre érintik az önkormányzatok pénzügyi mozgásterét, intézményi kapacitásait és a közszolgáltatások szervezésének feltételeit. A legmarkánsabb problémakör az erőforráshiány, amely pénzügyi, humánerőforrás- és szolgáltatási kapacitáshiány formájában egyaránt jelentkezik. A metropolizáció következtében növekvő lakossági és funkcionális igények nem járnak együtt az önkormányzati bevételek és intézményi kapacitások arányos bővülésével. Ezt a helyzetet tovább súlyosbítják az elmúlt évek válságai, valamint az önkormányzati finanszírozás centralizált jellege. A határmenti fekvés további kihívásokat generál a közszolgáltatások – különösen az egészségügyi alapellátás, az oktatás és a közlekedés – területén. A lakossági mobilitás és a határon átnyúló igénybevétel növekedése olyan terhelést eredményez, amelyet a jelenlegi intézményi és finanszírozási keretek nem képesek kezelni.

AK1: Milyen kihívásokat érzékelnek a térség önkormányzatai, és miképpen képesek e kihívásokat kezelni?

Az interjúk alapján a térség önkormányzatai a metropolizáció hatásait elsősorban operatív túlélési problémaként érzékelik. A kihívások kezelésére irányuló stratégiák jellemzően rövid távúak és reaktívak. A nemzetközi, közvetlen Európai Unió pályázatok részleges lehetőséget és megoldást jelentenének a kitörésre, azonban a kisebb települések esetében a szükséges humán és adminisztratív kapacitások hiánya, valamint az önerő biztosításának nehézsége jelentős korlátot szab a részvételnek. A forráshiány következtében az önkormányzatok döntő többsége a magas finanszírozási intenzitású, jellemzően hazai forrásokra épülő támogatási rendszerekre támaszkodik. Ezek elosztása gyakran informális politikai és személyes kapcsolatokon keresztül történik. A csallóközi magyar önkormányzatok esetében mindehhez

társul, hogy fejlődési lehetőségeiket jelentős részben a magyar kormányzati forrásokban látják, míg a szomszédos magyarországi településekkel való horizontális együttműködések másodlagos szerepet kapnak.

K2: Mennyiben képes Győr várostérségi központként alakítani a metropolizációs kihívások kezelését, és ezek a folyamatok hogyan érintik a térség többi önkormányzatát?

Az empirikus eredmények alapján megállapítható, hogy Győr várostérségi központként gazdasági, munkaerőpiaci és funkcionális értelemben továbbra is domináns és meghatározó szereplője a metropolizációs folyamatoknak. A város térségi vonzereje nem csökkent, sőt az ingázási övezete az elmúlt évtizedben tovább bővült, ami egyértelműen jelzi Győr központi pozíciójának fennmaradását a tágabb várostérségben. E dominancia azonban elsősorban közigazgatási (vármegyeszékhely) és gazdasági alapú (jelentős autóipari központ), nem pedig tudatosan szervezett, intézményesített várostérségi irányítás eredménye.

Ugyanakkor Győr nem volt képes a metropolizációs kihívások kezelésében valódi várostérségi szervező, koordináló erőt felvenni. Bár a város saját határain belül igyekszik reagálni a növekvő mobilitási, infrastrukturális és közszolgáltatási igényekre, ezek a válaszok jellemzően nem terjednek ki a várostérség egészére, és nem járnak együtt a környező települések stratégiai bevonásával. A várostérségi szintű együttműködések hiányosak, eseti jellegűek, és nem alkotnak koherens, hosszú távú irányítási keretet. A térség többi önkormányzata számára mindez azt eredményezi, hogy a metropolizáció hatásait részben Győrön keresztül, de nem Győrrel együttműködve élik meg. A környező települések többsége a megnövekedett ingázás, lakásépítés és infrastruktúra-igény következményeire reaktív módon válaszol, miközben érdemi befolyással nem rendelkezik a folyamatok alakítására. Az önkormányzatok mozgásterét tovább szűkíti a magyar közigazgatási rendszer magas fokú centralizáltsága, valamint a 2011 utáni jogszabályi változások, amelyek a döntéshozatalt és a forráselosztást jelentős mértékben központi szintre helyezték. Az interjúk tanúsága szerint a várostérségi projektek és fejlesztések túlnyomórészt informális, személyes kapcsolatok mentén, illetve az országgyűlési képviselők érdekvérvényesítő képességétől függően valósulnak meg, ami tovább gyengíti az intézményes várostérségi kormányzás lehetőségét. Bár léteznek egyedi kezdeményezések – például Mosonmagyaróvár mikrotérségi integrátori törekvései vagy egyes határon átnyúló együttműködések –, ezek nem képesek ellensúlyozni Győr várostérségi szervező szerepének hiányát.

K3: Milyen akadályai vannak a várostérségi folyamatokat kezelni képes területi kormányzás (governance) létrejöttének?

Az empirikus eredmények alapján a várostérségi kormányzás kialakulásának két fő akadálytípusa azonosítható. Az egyik a strukturális–intézményi akadály, amely a magyar közigazgatási rendszer centralizált jellegéből és a várostérségi szintű koordinációt támogató jogi-intézményi keretek hiányából fakad. Magyarországon nem létezik olyan formalizált intézményrendszer, amely tartósan biztosítaná a várostérségi tervezést és együttműködést. A másik akadály a kulturális és politikai tényezőkben ragadható meg. A települések közötti együttműködés nagymértékben függ a polgármesterek személyes kapcsolataitól és pártpolitikai kötődéseitől, miközben a várostérségi szemlélet csak korlátozottan jelenik meg a helyi döntéshozatalban. Győr városa az elmúlt években kevésbé vállalt koordináló szerepet, míg a kisebb települések – különösen a határ túloldalán – inkább vertikális, politikailag közvetített forráskapcsolatokban érdekeltek.

A hipotézis (H1) értékelése:

A disszertáció alaphipotézise szerint a schengeni integrációt követően erősödő metropolizáció Győr tágabb térségében nem egy önállóan formálódó városi pólus mentén bontakozik ki, hanem egy külső metropolisztérségi kapcsolatrendszerhez – elsősorban Bécshez és Pozsonyhoz – való differenciált bekapcsolódás révén. A kutatás empirikus eredményei ezt a hipotézist nagyjából alátámasztják. Győr továbbra is jelentős ipari és szolgáltató központ, ugyanakkor relatív térségi súlya csökkent, miközben a gazdasági és munkaerőpiaci gravitáció egyre inkább nyugat felé tolódik. A települések a Bécs–Pozsony–Győr főtengelyhez való kapcsolódás mértéke szerint differenciálódnak: a tengely mentén elhelyezkedő települések képesek élni a metropolizáció nyújtotta lehetőségekkel, míg a periférikusabb térségekben a dinamika korlátozottabb. A funkcionális várostérség integrációja nem valósult meg; sem a magyarországi, sem a szlovákiai önkormányzatok nem érzik magukénak a térségi kormányzás ügyét. Ennek következtében a metropolizáció hatásai térben egyenlőtlenül jelennek meg, és Győr szerepe inkább közvetítő csomópontként, semmint önálló metropoliszként értelmezhető.

A disszertáció megállapításai alapján több következtetés vonható le, amelyek túlmutatnak a konkrét esettanulmányon is. A legfontosabb következtetés az, hogy a határon átnyúló policentrikus metropoliszterületekben való gondolkodás elengedhetetlen egy ilyen helyzetű város sikeres fejlődéséhez, hiszen Győr példája pontosan arra mutat rá, hogy egy közepes méretű regionális központ akkor tudja megőrizni versenyképességét és növekedési dinamikáját,

ha nem elszigetelten, pusztán nemzeti keretekben tekint magára, hanem hálózati csomópontként illeszkedik a nemzetközi térszerkezetbe. Ebbe beletartozik a hátszágával való szoros integráció is, hiszen a megoldandó társadalmi, környezeti, gazdasági és szociális problémák sem ismernek településhatárokat, így a város és vidéke csak együtt kezelhető, mint funkcionális egység. Ennek következtében, ha Győr nem tudja integrálni a közvetlen térsége munkaerőbázisát, fogyasztóit hatékonyabban kiszolgálni és intézményi szolgáltatási hálózatát megerősíteni, akkor a közeli nagyvárosi versenytársak (elsősorban Pozsony és Bécs) elszívó hatása tovább érvényesül és erősödik, és Győr félperiférikus szerepe a regionális munkamegosztásban és a metropolisz térségben tovább erősödhet.

Második fontos következtetés, hogy a határ menti együttműködések mélyítése stratégiai érdek a térség valamennyi szereplője számára. A kutatás rávilágított, hogy mind a magyarországi településvezetők, mind a szlovákiai partnereik tisztában vannak a közös problémákkal – ilyenek a közlekedési hálózat hiányosságai, az összehangolatlan területhasználat, vagy a munkaerőpiaci fluktuáció. Ugyanakkor a jelenlegi intézményi keretek nem biztosítanak könnyű megoldást ezekre. A két ország területfejlesztési szaktárcái és állami háttérintézményei ehhez semmiféle érdemi segítséget és koordinációs kapacitást nem biztosítanak, amelynek köszönhetően nem működik egy kölcsönös nemzetközi pályázatokon való közös részvételt segítő „partnerkapcsolati” keresőfelület sem.

Következtetésként levonható, hogy szükség van egy magasabb szintű koordinációs mechanizmusra. Jelenleg a települések közti együttműködés döntően önkéntes alapon, projektjelleggel működik (például közös kulturális rendezvények, testvérvárosi látogatások), ami fontos bizalomépítő tényező, de nem elegendő a strukturális kihívások kezeléséhez. A hosszú távú tervezést és együttműködést, akár infrastrukturális beruházásokat igénylő területek – mint amilyen közforgalmú közlekedési összeköttetések fejlesztése, vagy a közös gazdaságfejlesztési stratégia kidolgozása – kormányzati vagy regionális szintű beavatkozást és támogatást igényelnek. Ennek hiányában a határ két oldalán fekvő térségek saját logikájuk szerint fejlődnek tovább, ami akár tovább növelheti és felerősítheti a már meglévő

Harmadrészt a disszertáció rámutatott, hogy a metropolizálódás teremtette új helyzetben innovatív együttműködési formákra van szükség. A hagyományos közigazgatási határok (vármegye, járás, ország) nem esnek egybe a valós gazdasági-társadalmi folyamatok terével, különösen nem egy országhatár mentén. Következésképp a “soft” (puha) tervezési eszközök jelentősége megnő: informális hálózatok, régiómarketing, civil és vállalati partnerségek segítségével lehet áthidalni könnyebben az intézményi szakadékokat. Győr esetében például a

felsőoktatási intézmények és kutatóhelyek együttműködése a szomszédos országokban működő partnerekkel erősítheti a tudásalapú gazdasági kapcsolatokat, függetlenül az államhatártól. Hasonlóképpen, a kreatív iparágak, a magaskultúra és startup-ökoszisztéma terén a város nemzetközi hálózatokba kapcsolása (akár Bécsen vagy Pozsonyon keresztül) multiplikátor hatással járhat. A kreatív osztály megtartása és vonzása – összhangban Florida és West városfejlődési elméleteivel– kulcstényező Győr jövőbeni sikerében is. Ebből következik, hogy a várostérség akkor lesz versenyképes, ha nyitott és befogadó környezetet biztosít és az együttműködés felületét és kultúráját megteremti az érdekeltekkel.

Végezetül, a disszertációm által levont másik lényegi következtetés normatív jellegű: a határon átnyúló várostérségek fejlődése tudatos szakpolitikai, közpolitikai beavatkozást igényel, mert a jelenlegi merev közigazgatási keretek már nem képesek alkalmazkodni az ilyen térségek kihívásaira. Egy olyan fórum, intézmény megteremtésére van tehát szükség, ahol az érintettek (települési önkormányzatok, vármegyei/kerületi önkormányzatok, gazdasági szereplők, civil és társadalmi szervezetek szereplői) közösen tudnak dönteni a közös kihívásokról és a közinfrastruktúra hatékonyabb működtetéséről. Egy ilyen intézményi keret lehetne egy metropolisz érdekegyeztető tanács kialakításán keresztül akár a franciaországi minta mentén kialakítható metropolisz önkormányzatokig. Habár spontán alulról jövő módon is kialakulnak ugyan kialakulhatnak bizonyos integrációs elemek lásd a bemutatott lengyel példák, de ahhoz, hogy ezek fenntartható és minden fél számára előnyös módon bontakozzanak ki, szükség van tervezett, összehangolt üzemeltetésre és fejlesztésekre, amelyet már csak a felülről jövő a közpolitika és szakpolitika által létrehozott és világos normatív felhatalmazás alapján működő együttműködési kezdeményezések, szervezetek tudnak létrehozni.

Kutatásomban továbbá rávilágítottam arra is, hogy Győr úgy tudja a Bécs és Pozsony közelsége nyújtotta kihívásokat egyértelműen kihasználni, ha a jelenlegi gépgyártási és autógyártási tevékenységhez jól kapcsolható magasabb tudástartalmú tevékenységek például szoftver- és rendszerintegráció, zöld technológiák, mechatronika) irányába kezd el nyitni, ezzel növelve a helyben maradó tudás- és értékhányadot (Frenken et al., 2007; Lengyel, 2000; Tödtling & Tripl, 2005). Másik lehetőségként azonosítható, egy határon átnyúló regionális innovációs rendszer tudatos építése, amelyben Győr csomópontként képes funkcionálni, a célzott egyetemi-ipari kooperációs platformok, klaszterek pedig hatékonyan tudnak integrálni a győri szereplőket a bécsi és pozsonyi tudásközpontokkal (Tripl, 2006). További lehetőségként azonosítható a metropoliszkormányzás és intézményi kapacitás megerősítése, amely által állandó, nem csak projektszerű eseti kooperációs fórumok jönnének létre, azzal a céllal, hogy a

funkcionális integrációt tartós kormányzási modell szilárdítsa meg (Silva & Buček, 2017; Camagni et al., 2016).

5.1. Szakpolitikai ajánlások

A kutatás eredményei alapján a következő szakpolitikai ajánlások fogalmazhatók meg a várostérségi kormányzás, a metropolizációs folyamatok kezelése és a Győr-Bécs határmenti térség fejlődése érdekében.

1. **Várostérségi szintű intézményes keretek kialakítása.** A győri metropolisztérségben hiányzik a funkcionális városi térség szintű kormányzási forma. A francia „metropol” modellek tanulsága szerint célszerű lenne olyan jogi keret létrehozása, ahol a települések egymásra utaltsága nehezen kérdőjelezhető meg például (közlekedés, területfejlesztés, hulladékgazdálkodás, vízgazdálkodás) regionális testületre ruházza. A magyar jogrend is lehetővé teszi a társulásokat; azonban ezek hatáskörét ki kell terjeszteni, és finanszírozásukat biztosítani kell. Ajánlott lenne egy „Győr-Mosonmagyaróvár-Pozsony-Bécs Metropolisz Tanács” létrehozása, amelyben a szlovákiai és ausztriai partnerek is társult tagként részt vehetnének.
2. **Kapacitásépítés és forrásdiverzifikáció.** Az önkormányzatok csak akkor tudnak aktív szereplővé válni, ha szakmai és pénzügyi kapacitásuk nő. A településeknek elérhetővé kell tenni olyan állami programokat és képzéseket, amelyek a közvetlen brüsszeli finanszírozási források megszerzésében segítenek (Interreg, LIFE, Horizon Europe). Minden választóközvetben célszerű lenne regionális pályázati irodát létrehozni, amely koordinálja a települések projektötleteit és segít partnerségek építésében. A határon túli magyar településekkel közösen pályázható projektek növelhetik a forrásbevonást.
3. **Integrált közlekedési és mobilitási stratégia.** A határon átnyúló közlekedés hiányosságai a metropolizáció legnagyobb gátjai közé tartoznak. Ajánlott egy kétlépcsős közlekedési program kidolgozása: rövid távon az autóbusz- és vasúti szolgáltatások újraindítása vagy kibővítése és a menetrendek összehangolása a (Győr)-Rajka-Pozsony és Győr-Dunaszerdahely viszonylatokban; hosszútávon pedig egy „Győr-Pozsony-Bécs” metropolisztérség egészét átívelő integrált közlekedési szövetség létrehozása.
4. **Policentrikus fejlesztési tengelyek erősítése.** Az alaphipotézisben megfogalmazott „pangóvíz-hatás” csökkentésére a Bécs-Mosonmagyaróvár-Győr tengely mellett új

gazdasági és szolgáltatási tengelyek kialakítása szükséges. Győrnek stratégiai partnerséget kell építenie Csornával, Pápával, Szombathellyel, Veszprémmel, Kisbérrel (esetleg Mórral), hogy funkcionális várostérsége szélesebb legyen, és a policentrikus modell valóra válhasson. Ezek a partnerségek ösztönözhetik az ipari parkok, logisztikai központok, felsőoktatási programok megosztását, ami mérsékli az észak-nyugati orientáció kizárólagosságát.

5. **Határon átnyúló kulturális és oktatási együttműködések erősítése.** A kulturális kapcsolatok a társadalmi kohézió és a bizalom építésének fontos eszközei. A Győri Nemzeti Színház és Győr rendkívül sokszínű kulturális kínálata már most regionális szerepet tölt be; ezt bővíteni lehetne közös magyar-szlovák kulturális fesztiválokkal, ifjúsági csereprogramokkal. A felsőoktatásban erősíteni vagy éppen létrehozni lehetne a közös képzési programokat a Széchenyi István Egyetem, pozsonyi Comenius Egyetem és a komáromi Selye János Egyetem és pozsonyi intézmények között.
6. **Adatalapú döntéshozás és monitoring.** A várostérségi folyamatok nyomon követése nélkülözhetetlen a helyes szakpolitikai beavatkozásokhoz. Célszerű létrehozni egy térségi adatinfrastruktúrát, amely gyűjti az ingázási adatokat, a demográfiai változásokat, az ingatlanpiaci trendeket és a közlekedési hálózat kihasználtságát. Ez az adatbázis segíthetné a FUA-k pontos lehatárolását, és megalapozná a határon átnyúló statisztikai együttműködést.

5.2. A kutatás folytatásának lehetőségei

A győri várostérség elemzése számos olyan kérdést vet fel, amelyek további kutatást igényelnek. Egyrészt a metropolizáció dinamikájának jobb megértéséhez hosszabb távú, kvantitatív vizsgálatok is szükségesek. Érdeemes lenne a települések közötti ingázási adatokat évenkénti bontásban elemezni, hogy kimutatható legyen: mely települések profitálnak a bécsi és pozsonyi munkaerőpiac közelségéből, és melyek maradnak le. A lakáspiaci árak, a foglalkoztatási adatok és a szolgáltatási ellátottság térbeli modellje szintén hasznos lehet a policentrikus fejlődési tengelyek tervezéséhez.

A kutatás eredményei alapján konkrét javaslatok fogalmazhatók meg a döntéshozók és a térségi szereplők számára, valamint felvázolhatóak a további kutatások lehetséges irányai. Jelen disszertáció alapvetően kvalitatív jellegű tanulmány volt, amely elsősorban a döntéshozók és szakértők percepcióira épített. A jövőben érdemes lenne kvantitatív módszerekkel is vizsgálni

a Győr-Csallóköz metropolisztérség integrációját. Például hálózat, cellainformációkra alapozott és adatvezérelt elemzésekkel feltárni az ingázási mintázatokat. Kutatásomban szerettem volna cellainformációs adatokat is ismertetni és feldolgozni, de már kutatásom nagyon korai szakaszában érezkelnem kellett, hogy ez nem reális, hiszen rendkívül magas áron lehetséges az ezekhez való hozzájutás a mobilszolgáltatóktól, ami jelentősen meghaladta volna a rendelkezésre álló szűkös pénzügyi keretemet, tehát ez a kutatás folytatásának egy költségesebb, viszont rendkívül hasznos felhasználási módszere lenne. További fontos későbbi kutatási irányként azonósítható tőke- és tudásáramlást a térségben, vagy modellezni a közlekedési fejlesztések hatását a gazdasági kapcsolatokra. További kutatás irányulhat arra is, hogy összehasonlítsunk más határéigókat például Debrecen-Nagyvárad, Szeged-Szabadka-Arad-Temesvár térsége stb. Egy összehasonlító elemzés rávilágíthatna, milyen tényezők segítik vagy gátolják a sikeres integrációt, és Győr esetében milyen jó gyakorlatok alkalmazhatók a másutt bevált módszerek közül. Emellett mélyebb társadalmi hatásvizsgálatok is indokoltak: hogyan hat a határon átnyúló urbanizáció a helyi közösségek identitására, nyelvhasználatára, vagy éppen a környezeti fenntarthatóságra.

6. Felhasznált szakirodalom

Ádám, Z. (2002). A külföldi működő tőke szerepe a poszt szocialista átalakulásban – a szakirodalom tükrében. *Külgazdaság*, 45(11), 55–68.

Agg, Z. (2006). *A megyerendszer változó szerepe a magyar közigazgatásban* [Doktori értekezés, Eötvös Loránd Tudományegyetem]. Budapest: Magyar Tudományos Akadémia Társadalomtudományi Intézete.

Ahmed, A., & Stopher, P. R. (2014). Seventy minutes plus or minus 10: A review of travel time budget studies. *Transport Reviews*, 34(5), 607–625. <https://doi.org/10.1080/01441647.2014.946460>

Albrechts, L. (2001). How to proceed from image and discourse to action: As applied to the Flemish Diamond. *Urban Studies*, 38(4), 733–745. <http://doi.org/10.1080/00420980120035312>

Alipour, D., & Dia, H. (2023). A systematic review of the role of land use, transport, and energy-environment integration in shaping sustainable cities. *Sustainability*, 15(8), 6447. <https://doi.org/10.3390/su15086447>

Allmendinger, P., & Haughton, G. (2009). Soft spaces, fuzzy boundaries, and metagovernance: The new spatial planning in the Thames Gateway. *Environment and Planning A*, 41(3), 617–633. <https://doi.org/10.1068/a40208>

Alonso, W. (1964). *Location and Land Use*. Cambridge, MA: Harvard University Press.

Altbach, P. G., & Knight, J. (2007). The internationalization of higher education: Motivations and realities. *Journal of Studies in International Education*, 11(3–4), 290–305. <https://doi.org/10.1177/102831530730354>

Altshuler, A. A., & Gómez-Ibáñez, J. A. (1993). *Regulation for Revenue: The Political Economy of Land Use Exactions*. Washington, DC: Brookings Institution Press.

Ambos, T. C., Schlegelmilch, B. B., Ambos, B., & Brenner, B. (2009). Evolution of organisational structure and capabilities in internationalising banks: The CEE

operations of UniCredit's Vienna office. *Long Range Planning*, 42(5–6), 633–653.
<https://doi.org/10.1016/j.lrp.2009.09.004>

Ambrus, Z., Kissné Majtényi, M., Kólyáné Sziráki, Á., & Malakucziné Póka, M. (2008). Nagyvárosok összehasonlító vizsgálata. *Területi Statisztika*, 48(2), 136–163.

Amiri, S., & Sevin, E. (eds.) (2020). *City Diplomacy: Current Trends and Future Prospects*. Cham: Palgrave Macmillan.

Andreas, P., & Snyder, T. (eds.) (2000). *The Wall Around the West: State Borders and Immigration Controls in North America and Europe*. Lanham, MD: Rowman & Littlefield.

Anisiewicz, R., & Palmowski, T. (2014). Small border traffic and cross-border tourism between Poland and the Kaliningrad Oblast of the Russian Federation. *Quaestiones Geographicae*, 33(2), 79–86. <https://doi.org/10.2478/quageo-2014-0017>

Ansell, C., & Gash, A. (2008). Collaborative governance in theory and practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18(4), 543–571.
<https://doi.org/10.1093/jopart/mum032>

Antal, Z. L. (2014). *Klímaparadoxonok*. Budapest: L'Harmattan Kiadó.

Antalík, I. (2019). Az EUR/HUF árfolyam alakulásának hatásai a szlovák–magyar határtérség társadalmi, gazdasági folyamataira. In Z. Seben, Z. (ed.) *Tíz éve euró Szlovákiában*. Komárno: Selye János Egyetem, pp. 6-15.

Aradi, M., & Kulcsár, M. (2005). A PHARE CREDO és a PHARE CBC programok Szlovákiában és Magyarországon. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 2(1), 108–113.

Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(4), 216–224. <https://doi.org/10.1080/01944366908977225>

Árvai, A. (2022). Az okos város fogalom megjelenése a magyar közép- és nagyvárosok fejlesztési dokumentumaiban. *Földrajzi Közlemények*, 146(1), 16–32.
<https://doi.org/10.32643/fk.146.1.2>

- Auschner, E., Álvarez, L., & Alvarez, P. (2020). Paradiplomacy and city branding: The case of Medellín, Colombia (2004–2019). In S. Amiri & E. Sevin (eds.) *City Diplomacy: Current Trends and Future Prospects*. Cham: Palgrave Macmillan, pp. 137–160.
- Bădescu, I., & Dungaciu, D. (1995). *Sociologia și geopolitica frontierei*. București: Editura Floare Albastră.
- Bajmócy, P. (2000). A „vidéki” szuburbanizáció Magyarországon, Pécs példáján. *Tér és Társadalom*, 14(2–3), 323–330. <https://doi.org/10.17649/TET.14.2-3.600>
- Balducci, A., Fedeli, V., & Curci, F. (2017). Milan beyond the metropolis. In: Balducci, A. Fedeli, V., & F. Curci (eds.) *Post-Metropolitan Territories*. Abingdon: Routledge, pp. 27–52.
- Bálint, Cs., Gaál, M., Mozsgai, K., & Magócs, K. (2024). Többszintű, hálózati kormányzás a magyar terület- és vidékpolitikában. *Gazdálkodás*, 68(2), 139–167. https://doi.org/10.53079/GAZDALKODAS.68.2.t.pp_139-167
- Balogh, Gy. (2022). *Párhuzamok és ellentétek a közös önkormányzati hivatalok világában, avagy közös-e a közös önkormányzati hivatal?* Budapest: Demokratikus Helyi Közigazgatás Fejlesztéséért Alapítvány
- Balogh, O., & Györffy, L. (2019). Területfejlesztési Phare-programok – a strukturális alapok vonzásában. *Marketing & Menedzsment*, 32(6), 27–38.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- Banister, D., & Hickman, R. (2013). Transport futures: Thinking the unthinkable. *Transport Policy*, 29: 283–293. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.07.005>
- Baranyai, N. (2013). *Regionalizáció és regionalizmus Lengyelországban* (Doktori értekezés, PTE-BTK Interdiszciplináris Doktori Iskola). Pécs: Pécsi Tudományegyetem.
- Baranyi, B. (2007). *A határmentiség dimenziói* (2., javított, bővített kiadás). Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó.

- Baranyi, B. (2010). Új helyzetben – paradigmaváltás a határon átnyúló kapcsolatokban. *Közép-Európai Közlemények*, 3(1), 76–89.
- Baranyi, B. (2011). *A határmentiség új dimenziói – együttműködés határok nélkül* (PhD értekezés). Debrecen: Debreceni Egyetem.
- Baranyi, B. (2014). Adalékok a határmentiség újraértelmezéséhez Magyarországon. *Deturope – The Central European Journal of Regional Development and Tourism*, 6(2), 26-45.
- Baranyi, B. (2019). Változások a határmentiség jellegében a trianon utáni Magyarországon. In: Z. Gál, Z., & A. Ricz (eds.) *A környezet és a határok kutatója: Tiszteletkötet Nagy Imre 65. születésnapja alkalmából*. Szabadka: Regionális Tudományi Társaság, pp. 85–94.
- Bar-Koçelis, D., & Dopierała, Ł. (2014). Ukrainian cross-border shoppers' influence at the Polish and Romanian borders: A comparative study from Suceava and Lublin. *Revista Română de Geografie Politică*, 16(2), 78–87.
- Bar-Koçelis, D., & Wiskulski, T. (2012). Cross-border shopping at Polish borders: Tri-City and the shopping potential of Russian tourists. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 1(9), 09105-113.
- Barta, G. (2009). Integrált városfejlesztési stratégia: A városfejlesztés megújítása. *Tér és Társadalom*, 23(3), 1–12. <https://doi.org/10.17649/TET.23.3.1253>
- Bartke, I., & Illés, I. (1997). *Telephelyelméletek*. Budapest: ELTE Eötvös Kiadó.
- Baumann, E. (2002). *Der Einfluß der internationalen Besteuerung auf die Erzielung grenzüberschreitender Einkünfte* [Unpublished doctoral dissertation]. Dresden: Technische Universität Dresden.
- Beatty, T. K., Larsen, E. R., & Sommervoll, D. E. (2009). Driven to drink: Sin taxes near a border. *Journal of Health Economics*, 28(6), 1175-1184. <http://doi.org/10.1016/j.jhealeco.2009.08.002>

- Beck, R., Ferrucci, G., Hantzsche, A., & Rau-Goehring, M. (2016). Determinants of sub-sovereign bond yield spreads: The role of fiscal fundamentals and federal bailout expectations. *ECB Working Paper Series, No. 1987*. Frankfurt am Main: European Central Bank.
- Beluszky, P. (2003). *Magyarország településföldrajza*. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó.
- Beluszky, P., & Györi, R. (2005). *Magyar városhálózat a 20. század elején*. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó.
- Bende, Z., & Halász, I. (eds.) (2014). *Összehasonlító alkotmányjog*. Budapest: Nemzeti Közszolgálati Egyetem.
- Benevolo, L. (1994). *A város Európa történetében*. Budapest: Atlantisz Kiadó.
- Berács, J., Derényi, A., Kovács, G., Polónyi, I., & Temesi, J. (2015). Magyar felsőoktatás 2014 – Stratégiai helyzetértékelés (második rész). *Köz-gazdaság, 10(2)*, 41–66. <https://doi.org/10.14267/RETP2019.03.04>
- Berczik, Á., Kecskés, Á., Kelemen, R., & Szilágyi, H. (2019). A helyi önkormányzati alrendszer stabilitása 2002–2020 között. *Köz-gazdaság, 14(3)*, 60–82. <https://doi.org/10.14267/RETP2019.03.04>
- Berghauer, S. (2011). A határmentiség és a turizmus sajátos összefüggései Kárpátalja magyarlakta területein. *Tér és Társadalom, 25(4)*, 148–164. <https://doi.org/10.17649/TET.25.4.1997>
- Berkes, J. (2023). Szorzás, osztás, forráslehívás – A konvergencia elvének érvényesülése Magyarországon II. Az operatív programok forrásallokációja. *Comitatus: Önkormányzati Szemle, 33(246)*, 149–163. <https://doi.org/10.59809/Comitatus.2023.33-246.149>
- Berry, B. J. L. (1968). *Geography of Market Centers and Retail Distribution*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Berry, B. J. L. (1976). *Urbanization and Counterurbanization*. Beverly Hills, CA: Sage.

- Berry, B. J. L., & Parr, J. B. (1988). *Market Centers and Retail Location: Theory and Applications*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Besze, T. (2009). Az Európai Unió területfejlesztési politikájának válasza a globális városrégiók gazdasági erőfölényére. *Jelenkori Társadalmi és Gazdasági Folyamatok*, 4(3–4), 180–185.
- Bethlendi, A., & Lentner, Cs. (2019). A magyar önkormányzati eladósodás és válságkezelés nemzetközi összehasonlításban. *Közgazdasági Szemle*, 66(10), 1013–1030. <http://doi.org/10.18414/KSZ.2019.10.1013>
- Bettencourt, L. M. A., Lobo, J., Helbing, D., Kühnert, C., & West, G. B. (2007). Growth, innovation, scaling, and the pace of life in cities. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 104(17), 7301–7306. <https://doi.org/10.1073/pnas.0610172104>
- Blatter, J. (2003). Beyond hierarchies and networks: Institutional logics and change in transboundary spaces. *Governance*, 16(4), 503–526. <https://doi.org/10.1111/1468-0491.00226>
- Blotevogel, H. (1998). The Rhine–Ruhr metropolitan region: reality and discourse. *European Planning Studies*, 6(4), 395–410. <https://doi.org/10.1080/09654319808720470>
- Blotevogel, H. H., & Danielzyk, R. (2009). Leistungen und Funktionen von Metropolregionen. In J. Knieling (ed.) *Metropolregionen – Innovation, Wettbewerb, Handlungsfähigkeit*. Hannover: Verlag der ARL, pp. 22–29.
- Bodor, Á., Grünhut, Z., & Ragadics, T. (2019). Kapcsolati hálók és bizalom a vidéki Magyarországon: Baranyai kistéleplési polgármesterek társadalmi tőkéje. *Tér és Társadalom*, 33(2), 20–40. <https://doi.org/10.17649/TET.33.2.3159>
- Bontje, M. (2001). Dealing with deconcentration: population deconcentration and planning response in polynucleated urban regions in North-west Europe. *Urban Studies*, 38(4), 769–785. <https://doi.org/10.1080/00420980120035330>
- Boros, A., & Darák, P. (eds.) (2018). *Az általános közigazgatási rendtartás szabályai*. Budapest: Nemzeti Közszerkesztési Hivatal.

Borraz, O., & Le Galès, P. (2005). France: The intermunicipal revolution. In B. Denters & L. E. Rose (eds.) *Comparing Local Governance: Trends and Developments*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, pp. 12–28.

Boschma, R. (2005). Proximity and innovation: A critical assessment. *Regional Studies*, 39(1), 61–74. <https://doi.org/10.1080/0034340052000320887>

Boulhosa, I., & Casais, B. (2019). Motivations for tourism shopping in department stores: an exploratory research about the profile of tourists visiting El Corte Inglés Gaia. *European Journal of Tourism, Hospitality and Recreation*, 9(1), 18–26. <https://doi.org/10.2478/ejthr-2019-0003>

Bovaird, T., & Löffler, E. (2023). *Public Management and Governance* (4th ed.). London: Routledge.

Böhme, K., & Redlich, S. (2023). The Territorial Agenda 2030 for places and a more cohesive European territory? *Planning Practice & Research*, 38(5), 729–747. <https://doi.org/10.1080/02697459.2023.2258029>

Bracht, O., Engel, C., Janson, K., Over, A., Schomburg, H., & Teichler, U. (2006). *The Professional Value of ERASMUS Mobility*. Kassel: International Centre for Higher Education Research.

Brandenburg, U., Berghoff, S., Taboadela, O., Vancea, M. L., & Vasilescu, R. (2014). *The Erasmus Impact Study: Effects of Mobility on the Skills and Employability of Students and the Internationalisation of Higher Education Institutions*. Brussels: European Commission.

Brenner, J. (2022). Berlin, mint globális város? Egy kritikus megközelítés. *CITY.HU Várostudományi Szemle*, 2(4), 171–179.

Brenner, N. (1999). Globalisation as reterritorialisation: The re-scaling of urban governance in the European Union. *Urban Studies*, 36(3), 431–451. <https://doi.org/10.1080/0042098993466>

Brenner, N. (2004). *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford: Oxford University Press.

- Brenner, N. (2019). *New urban spaces: Urban theory and the scale question*. Oxford: Oxford University Press. DOI:[10.1093/oso/9780190627188.001.0001](https://doi.org/10.1093/oso/9780190627188.001.0001)
- Brix, E. (2013). Austrian cultural and public diplomacy after the end of the Cold War. In G. Bischof & F. Karlhofer (eds.) *Austria's International Position after the End of the Cold War*. Vienna: Böhlau, pp. 95–107.
- Buehler, R., & Pucher, J. (2021). *Cycling for sustainable cities*. Cambridge: MIT Press,
- Bufon, M., & Markelj, V. (2010). Regional policies and cross-border cooperation: New challenges and new development models in Central Europe. *Revista Română de geografie Politică*, 12(1), 18-28.
- Bugovics, Z. (2014). A győri identitás háttértényezőinek vizsgálata. In Z. Csizmadia & P. Tóth (eds.) *Helyi társadalom és intézményrendszer Győrben*. Győr: Universitas-Győr Nonprofit Kft, pp. 100-115.
- Buskó, T. L. (2014). Az államhatárok átjárhatóságáról – politikai földrajzi vázlat. *Acta Humana – Emberi Jogi Közlemények*, 2(4), 21–38.
- Caesar, B., Heilmann, M., Saalbach, J., & Schreiner, W. (2023). Cross-border public transport: Continued barriers despite the EU. In K. Pallagst & A. Hartz (eds.) *Border Futures – Zukunft Grenze – Avenir Frontière: The Future Viability of Cross-Border Cooperation*. Hannover: Verlag der ARL, pp. 350–376.
- Camagni, R., Capello, R., & Caragliu, A. (2016). The rise of second-rank cities: what role for agglomeration economies? In R. Camagni & R. Capello (eds): *Second rank cities in Europe*. London: Routledge, pp. 39-59.
- Capello, R. (2015). *Regional Economics* (2nd ed.). London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315720074>
- Cappellano, F., Ladu, M., & Piroddi, B. (2022). Bringing borders back into cross-border regional development: Theoretical perspectives and policy implications. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 40(8), 1800–1820. <https://doi.org/10.1177/0308518X221073987>

- Cardoso, R. V., & Meijers, E. J. (2021). Metropolisation: The winding road toward the citification of the region. *Urban Geography*, 42(1):1–20. <https://doi.org/10.1080/02723638.2020.1828558>
- Castells, M. (1996). *The Information Age: Economy, Society and Culture*, Vol. I: The Rise of the Network Society. Malden, MA: Blackwell.
- Castells, M. (2000). Toward a Sociology of the Network Society. *Contemporary Sociology* 29(5), 693-699. <https://doi.org/10.2307/2655234>
- Castells, M. (2009). *The Rise of the Network Society*. Oxford: Blackwell.
- Castells, M. (2001). *The Internet Galaxy: Reflections on the Internet, Business, and Society*. Oxford: Oxford University Press.
- Cattan, N. (2007). *Cities and networks in Europe: A critical approach of polycentrism*. Esher, Surrey: Pion.
- Cavaco, C., Bassols, N., Medeiros, E., Nunes, R., Roura, J. R., & Zanon, B. (2023). Towards a “soft” turn in planning theory and practice? *Planning Theory*, 22(4), 603–622. <https://doi.org/10.1177/14730952221087389>
- Champion, A. G. (2001). Urbanization, suburbanization, counterurbanization and reurbanization. In R. Paddison (ed.) *Handbook of Urban Studies*. London: Sage, pp. 143–161.
- Chen, P., & Zhang, Y. (2024). Exploring the interconnection between telecommuting, trip reduction, and transportation equity amidst the coronavirus pandemic. *Transportation Letters*, 17(3), 541–551. <https://doi.org/10.1080/19427867.2024.2366377>
- Chetty, R., & Hendren, N. (2018). The impacts of neighborhoods on intergenerational mobility II: County-level estimates. *The Quarterly Journal of Economics*, 133(3), 1163–1228. <https://doi.org/10.1093/qje/qjy006>

Chilla, T., Evrard, E., Schulz, C., & Decoville, A. (2010). *METROBORDER – Cross-border Polycentric Metropolitan Regions: Final Report*. Luxembourg: ESPON & University of Luxembourg.

Christaller, W. (1966). *Central Places in Southern Germany* (C. W. Baskin, Trans.). Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall. (Original work published 1933)

Clark, W. A. V. (2000). *Monocentric to polycentric: New urban forms and old paradigms*. In G. Bridge & S. Watson (eds.) *A Companion to the City* Oxford: Blackwell, pp. 141–154.

Cole, A., & John, P. (2001). *Local Governance in England and France*. London: Routledge.

Crescenzi, R., & Rodríguez-Pose, A. (2012). Infrastructure and regional growth in the European Union. *Papers in Regional Science*, 91(3), 487–513. <https://doi.org/10.1111/j.1435-5957.2012.00439.x>

Crilley, R., & Manor, I. (2020). Un-nation branding: The cities of Tel Aviv and Jerusalem in Israeli soft power. In S. Amiri & E. Sevin (Eds.) *City Diplomacy: Current Trends and Future Prospects*. Cham: Palgrave Macmillan, pp. 137–160.

Csák, L. (2011). *A területi tervezés elméleti alapjai és alkalmazásának feltételei Romániában* [Doktori disszertáció, Pécsi Tudományegyetem]. Pécs: PTE.

Csanádi, G., & Csizmadya, A. (2002). Szuburbanizáció és társadalom. *Tér és Társadalom*, 16(3), 27–55. <https://doi.org/10.17649/TET.16.3.1978>

Csizmadia, Z., & Páthy, Á. (2010). Győri elit és a városfejlődés – a gazdasági és a társadalmi folyamatok megítélése. *Tér és Társadalom*, 24(2), 63–91. <https://doi.org/10.17649/TET.24.2.1314>

Csizmadia, Z., & Tóth, P. (2014). Egy magyar nagyváros társadalmának szerkezete a XXI. század első felében: Bevezető tanulmány társadalomszerkezeti kitekintéssel. In Z. Csizmadia & P. Tóth (eds.) *Helyi társadalom és intézményrendszer Győrben*. Győr: Universitas-Győr Nonprofit Kft, pp. 7-26.

Csizmadia, Z., & Uszkai, A. (2014). Az európai várostérségek és a járműipar régiók fejlettsége. *Területi Statisztika*, 54(6), 574–589.

Csizmadia, Z., Páthy, Á., & Tóth, P. (2015). A társadalmi rétegződés és komponensei egy magyar nagyvárosi régióban. *Replika*, (92–93), 95–117.

Csomós, G. (2011). A közép-európai régió nagyvárosainak gazdaságirányító szerepe. *Tér és Társadalom*, 25(3), 129–140. <https://doi.org/10.17649/TET.25.3.1872>

Csurgó, B. (2013). *Vidéken lakni és vidéken élni: A városból vidékre költözők hatása a város környéki vidék átalakulására*. Budapest: Argumentum Kiadó; MTA TK Szociológiai Intézet.

da Cruz, N. F., et al. (2023). Networked urban governance: A socio-structural analysis. *Urban Affairs Review*, 60(1), 3–28. <https://doi.org/10.1177/10780874221117463>

Dafflon, B. (2013). Voluntary amalgamation of local governments: Swiss debate in the European context. In S. Lago-Peñas & J. Martínez-Vázquez (Eds.), *The Challenge of Local Government Size: Theoretical Perspectives, International Experience and Policy Reform*. Cheltenham: Edward Elgar, pp. 189–220. <https://doi.org/10.4337/9781782544302.00012>

Dai, X., Tang, J., Huang, Q., & Cui, W. (2023). Knowledge spillover and spatial innovation growth: evidence from China's Yangtze River Delta. *Sustainability*, 15(19), 14370. <https://doi.org/10.3390/su151914370>

Davezies, L. (2019). *La République et ses territoires: La circulation invisible des richesses*. Paris: Seuil.

Davoudi, S. (2003). Polycentricity in European spatial planning: From an analytical tool to a normative agenda. *European Planning Studies*, 11(8), 979–999. <https://doi.org/10.1080/0965431032000146169>

De Keersmaecker, M.-L., Frankhauser, P., & Thomas, I. (2003). Using fractal dimensions for characterizing intra-urban diversity: The example of Brussels. *Geographical Analysis*, 35(4), 310–328. <https://doi.org/10.1111/j.1538-4632.2003.tb01117.x>

- De Vidovich, L., & Scolari, G. (2022). Seeking polycentric post-suburbanization: A view from the urban region of Milan. *Urban Geography*, 43(1), 123–133. <https://doi.org/10.1080/02723638.2020.1858587>
- De Wit, H., & Altbach, P. G. (2021). Internationalization in higher education: Global trends and recommendations for its future. *Policy Reviews in Higher Education*, 5(1), 28–46. <https://doi.org/10.1080/23322969.2020.1820898>
- Durand, F., & Decoville, A. (2020). A multidimensional measurement of the integration between European border regions. *Journal of European Integration*, 42(2), 163–178. <https://doi.org/10.1080/07036337.2019.1657857>
- Decoville, A., & Durand, F. (2019). Exploring cross-border integration in Europe: How do populations cross borders and perceive their neighbours? *European Urban and Regional Studies*, 26(2), 134–157. <https://doi.org/10.1177/0969776418756934>
- Decoville, A., Durand, F., Sohn, C., & Walther, O. (2013). Comparing cross-border metropolitan integration in Europe: Towards a functional typology. *Journal of Borderlands Studies*, 28(2), 221–237. <https://doi.org/10.1080/08865655.2013.854654>
- Delanty, G. (2017). *The European Heritage: A Critical Re-interpretation*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315177229>
- Derudder, B., & Taylor, P. J. (2018). Central flow theory: Comparative connectivities in the world-city network. *Regional Studies*, 52(8), 1029–1041. <https://doi.org/10.1080/00343404.2017.1330538>
- Derudder, B., & Witlox, F. (2008). Mapping world city networks through airline flows: Context, relevance, and problems. *Journal of Transport Geography*, 16(5), 305–312. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2007.12.005>
- Derudder, B., Meijers, E., Harrison, J., Hoyler, M., & Liu, X. (2022). Polycentric urban regions: conceptualization, identification and implications. *Regional Studies*, 56(1), 1–6. <https://doi.org/10.1080/00343404.2021.1982134>

Dijkstra, L., Poelman, H., & Veneri, P. (2019). *The EU–OECD definition of a functional urban area* (OECD Regional Development Working Paper No. 2019/11). Paris: OECD Publishing.

Domorenok, E., Bassoli, M., & Cagnoli, F. (2023). Exploring the potential of city networks for climate: the case of URBACT. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 25(6), 781–796. <https://doi.org/10.1080/1523908X.2023.2272843>

Downs, A. (1998). How America's cities are growing: The big picture. *The Brookings Review*, 16(4), 8–12.

Döbrönte, K. (2018). *Városhierarchia vizsgálat a közép-európai térben a magas szintű üzleti szolgáltatók lokációs stratégiái alapján* (Doktori értekezés). Budapest: Eötvös Loránd Tudományegyetem.

Dövényi, Z., & Kovács, Z. (1999). A szuburbanizáció térbeni-társadalmi jellemzői a Budapest környékén. *Földrajzi Értesítő*, 48(2), 33–56.

Dövényi, Z., & Kovács, Z. (2017). Urban development in Hungary after 1990. In *Spatial planning and urban development in the new EU member states*. London: Routledge, pp. 177–194.

Du Toit, H., & Chibira, E. (2021). Challenges affecting cross-border road transport operations and recommended solutions. *Civil Engineering = Siviele Ingenieurswese*, 29(10), 22–23.

Duranton, G., & Puga, D. (2023). Urban growth and its aggregate implications. *Econometrica*, 91(6), 2219–2259. <https://doi.org/10.3982/ECTA17936>

Duranton, G., & Turner, M. A. (2012). Urban growth and transportation. *Review of Economic Studies*, 79(4), 1407–1440. <https://doi.org/10.1093/restud/rds010>

Duranton, G., & Turner, M. A. (2018). Urban form and driving: Evidence from U.S. cities. *Journal of Urban Economics*, 108, 170–191. <https://doi.org/10.1016/j.jue.2018.10.003>

- Edelényi, B. (2002). A telekárak változása a Győr környéki településeken 1998 és 2001 között. *Tér és Társadalom*, 16(3), 153–164. <https://doi.org/10.17649/TET.16.3.1985>
- Egedy, T. (2012). The effects of global economic crisis in Hungary. *Hungarian Geographical Bulletin*, 61(2), 155–173.
- Egedy, T. (2017). A külföldre ingázás statisztikai, demográfiai és területi jellemzői Magyarországon. *Területi Statisztika*, 57(4), 385–405. <https://doi.org/10.15196/TS570403>
- Egedy, T., Kovács, Z., & Kondor, A. C. (2017). Metropolitan region building and territorial development in Budapest: The role of national policies. *International Planning Studies*, 22(1), 14–29 <https://doi.org/10.1080/13563475.2016.1219652>
- Egri, Z. (2014). A város- és várostérség-tipizálás alapjai Kelet-Közép-Európában. *Tér és Társadalom*, 28(2), 87–104. <https://doi.org/10.17649/TET.28.2.2617>
- Egyedné Gergely, J. (2015). *Az önkormányzatok lehetőségei a szuburbanizációs folyamatok alakításában. A szuburbanizációs hatások térbeli megjelenése és a különbségek mögötti lehetséges okok vizsgálata a Budapesti Agglomeráció példáján*. Doktori (PhD) értekezés, Budapesti Corvinus Egyetem, Szociológia Doktori Iskola.
- Engel, C. (1993). *Le statut et les compétences des régions en Europe occidentale*. In C. Engel & J. Charpentier (eds.) *Les régions de l'espace communautaire*. Nancy: Presses Universitaires de Nancy, pp. 15–32.
- Enyedi, Gy. (1988). *A városnövekedés szakaszai*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Enyedi, Gy. (1996). Urbanization under socialism. In G. Andrusz, M. Harloe, & I. Szelényi (eds.) *Cities after Socialism: Urban and Regional Change and Conflict in Post-Socialist Societies*. Oxford: Blackwell, pp. 100–118.
- Enyedi, Gy. (2012). *Városi világ*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Erdősi, F. (2000). *A kommunikáció szerepe a terület- és településfejlődésben*. Budapest: VÁTI.

ESPON (2005). *Potentials for Polycentric Development in Europe* (ESPON Project 1.1.1 Final Report). Luxembourg: ESPON.

ESPON (2018). *ESPON METRO: The Role and Future Perspectives of Cohesion Policy in the Planning of Metropolitan Areas and Cities*. Luxembourg: ESPON EGTC.

ESPON (2020). *Territorial Agenda 2030*. Luxembourg: ESPON.

ESPON (2022). *METRO – The Role and Future Perspectives of Cohesion Policy in the Planning of Metropolitan Areas and Cities* (Final outputs and policy messages). Luxembourg: ESPON.

Estupiñán, N. R., Duarte, C. M., & Fernández, M. T. (2013). *Measuring functional polycentricity for the analysis of structural places: The case of the seven principal metropolitan areas in Spain*. Paper presented at the 53rd European Congress of the Regional Science Association, Palermo, Italy.

European Commission (1999). *ESDP – European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

European Commission (2018). *Assessment of the Application of the EGTC Regulation*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

European Commission (2021a). *The Effects of COVID-19 Induced Border Closures on Cross-Border Regions*. Luxembourg: Publications of the Office of the European Union.

European Commission (2021b). *Erasmus+ annual report 2020*. Publications Office of the European Union.

European Commission (2022). *Study on Providing Public Transport in Cross-Border Regions – Mapping of Existing Services and Legal Obstacles (Bus 350 Maastricht–Aachen) – Case Study Report*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Evans, G. (2009). Creative cities, creative spaces and urban policy. *Urban Studies*, 46(5–6), 1003–1040. <https://doi.org/10.1177/0042098009103853>

Ewing, R. (1997). Is Los Angeles-style sprawl desirable? *Journal of the American Planning Association*, 63(1), 107–127. <https://doi.org/10.1080/01944369708975728>

Faludi, A. (2004). The European Spatial Development Perspective and North-West Europe: Application and the future. *European Planning Studies*, 12(3), 391–408. <https://doi.org/10.1080/0965431042000195010>

Faragó, L. (2006). A városokra alapozott területpolitika koncepcionális megalapozása. *Tér és Társadalom*, 20(2), 83–102. <https://doi.org/10.17649/TET.20.2.1055>

Faragó, L. (2008). A funkcionális városi térségekre alapozott településhálózat-fejlesztés normatív koncepciója. *Falu Város Régió*, 2008(3), 27–31.

Faragó, L. (2011). Stratégiai programozás 2014–2020, magyar teendők. *Falu Város Régió*, 2011(2), 27–33.

Faragó, L. (2014). Növekedési pólusok/centrumok a fejlesztéspolitikában. In T. Hardi & E. Somlyódyné Pfeil (Eds.), *Városfejlődési trendek és állami szerepek*. Győr: Universitas-Győr Nonprofit Kft., pp. 67–89.

Faragó, L. (2019). A Modern Városok Program mint fejlesztéspolitikai rezsím helye a magyar területfejlesztési politikában. *Tér – Gazdaság – Ember*, 7(2–3), 181–203. <https://doi.org/10.14513/>

Farkas, O., & Hardi, T. (2025). *A személygépjármű-forgalom növekedésének légszennyezésre gyakorolt hatása a győri agglomerációban*. XV. Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencia. Közlekedéstudományi Egyesület (KTE), Győr, pp. 308-317.

Fasmann, H., & Hatz, G. (2007). The Austrian case study: Social Inequalities in the Vienna Metropolitan Region. In: Szirmai, V. (ed.) *Social Inequalities in Urban Areas and Globalization. The Case of Central Europe. Based on the results of the project Urban Areas, Socio-spatial Inequalities and Conflicts – The Socio-spatial Factors of European Competitiveness*. Discussion Papers Special, pp. 51–76,

- Favell, A. (2011). *Eurostars and Eurocities: Free Movement and Mobility in an Integrating Europe*. London: John Wiley & Sons.
- Fazekas, M. (ed.) (2021). *Közigazgatási jog. Általános rész I*. Budapest: ELTE Eötvös Kiadó.
- Fekete, D. (2018). Győri fejlesztések a Modern Városok Program keretében. *Területi Statisztika*, 58(6), 638–658.
- Fekete, D. (2019). A Modern Városok Program jelentősége a hazai városfejlődésben. *Tér és Társadalom*, 33(1), 44–65. <https://doi.org/10.17649/TET.33.1.3066>
- Filep, B., & Lukács, E. (2021). A Széchenyi István Egyetem nemzetköziesítése a világjárvány előtt és után. *Polgári Szemle*, 17(1–3), 30–49. <https://doi.org/10.24307/psz.2021.0704>
- Filip, S., & Rózsa, Z. (2012). Knowledge cooperation in metropolitan region Vienna–Bratislava. In *Referat z Międzynarodowej Konferencji Naukowej Management (Conference proceedings)*. Bielsko-Biała.
- Finta, I. (2022). A többszintű kormányzás gyakorlati tapasztalatai a LEADER fejlesztési módszer tükrében Magyarországon. In R. Horeczki & T. Szabó (eds.) *A vidéki Magyarország a pandémia korában: IX. Falukonferencia*. Pécs: KRTK Regionális Kutatások Intézete, pp. 69–77.
- Fioretti, C., & Pertoldi, M. (2020). Exploring the functional area approach in EU urban strategies. *Transactions of the Association of European Schools of Planning*, 4(2), 146–162. <https://doi.org/10.24306/TrAESOP.2020.02.006>
- Fishman, R. L. (1987). American suburbs/English suburbs: A transatlantic comparison. *Journal of Urban History*, 13(3), 237–251. <https://doi.org/10.1177/009614428701300302>
- Florida, R. (2002). *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community, and Everyday Life*. New York: Basic Books.

- Florida, R. (2018). Foreword. In M. Cornett & J. White (eds.) *The next American city: The big promise of midsize metros*. New York: G. P. Putnam's Sons, pp. 8–15.
- Florida, R., Gulden, T., & Mellander, C. (2008). The rise of the mega-region. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 1(3), 459–476. <https://doi.org/10.1093/cjres/rsn018>
- Franz, G., Maier, G., & Schröck, P. (2006). Urban sprawl: How useful is this concept? In *Proceedings of the European Regional Science Association Conference*. Volos, Greece: ERSA, pp. 1–29.
- Frenken, K., Van Oort, F., & Verburg, T. (2007). Related Variety, Unrelated Variety and Regional Economic Growth. *Regional Studies*, 41(5), 685–697. <https://doi.org/10.1080/00343400601120296>
- Friedmann, J. (1986). The world city hypothesis. *Development and Change*, 17(1), 69–83. <https://doi.org/10.1111/j.1467-7660.1986.tb00231.x>
- Fujita, M., Krugman, P., & Venables, A. J. (1999). *The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Fulton, W. (2001). *Who sprawls most? How growth patterns differ across the U.S.* Washington, DC: The Brookings Institution.
- Gál, Zs. (2009). Munkaerő-migráció Szlovákiából a 2004-es uniós csatlakozás után. *Fórum Társadalomtudományi Szemle*, 11(2), 59–82.
- Galster, G., Hanson, R., Wolman, H., Coleman, S., & Freihage, J. (2001). Wrestling sprawl to the ground: Defining and measuring an elusive concept. *Housing Policy Debate*, 12(4), 681–717.
- Garavaglia, L. (2014). The distribution of advanced business services in Northern Italy: Towards a polycentric metropolis model? *Métropoles*, (14). <https://doi.org/10.4000/metropoles.4889>

García-Ayllon, S. (2018). Urban transformations as indicators of economic change in post-communist Eastern Europe: Territorial diagnosis through five case studies. *Habitat International*, 71, 29–37. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2017.11.004>

García-Palomares, J. C. (2010). Urban sprawl and travel to work: The case of the metropolitan area of Madrid. *Journal of Transport Geography*, 18(2), 197–213. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.05.012>

Gassner, E. (1978). Zersiedelung im Umland, Problematik und Abwehrstrategie. *Verdichtungsgebiete, Städte und ihr Umland. Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege*, (30), 645-653.

Geertz, C. (1973). *The Interpretation of Cultures*. New York: Basic Books.

Gerhard, U. (2018). *Metropole/Global City*. In ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*. Hannover: ARL, pp. 1499–1505.

German Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development (ed.) (2011). *Metropolitane Grenzregionen: Final Report of the MORO Model Project 'Überregionale Partnerschaften in grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen'*. Berlin: BMVBS.

Giffinger, R., & Stallbohm, M. (2009). Challenges of metropolitan development: Strategic efforts in comparison of Barcelona and Vienna. In *City Futures '09 Conference Proceedings*. Madrid: EURA–UAA, pp. 1–21.

Giorgi, L., Pohoryles, R. J., Freudensprung, P., Olivier-Trigalo, M., Rui, S., Risser, R., Adam, B., Brown, M., Milner, S., Jansen, G. D., Schulte, U., & Grüner, J. (1999). *TENASSESS Final Report: Policy Assessment of Trans-European Networks and Common Transport Policy*. Vienna: European Commission (Transport RTD Programme, 4th FP).

Glaeser, E. L. (2001). *Job sprawl: Employment location in U.S. metropolitan areas*. Washington, DC: The Brookings Institution.

- Glaeser, E. L. (2020). Urbanization and its discontents. *Eastern Economic Journal*, 46(2), 191–218. <https://doi.org/10.3386/w26839>
- Glaeser, E. L., & Kahn, M. E. (2004). Sprawl and urban growth. *Handbook of Regional and Urban Economics*, 4, 2481-2527. [https://doi.org/10.1016/S1574-0080\(04\)80013-0](https://doi.org/10.1016/S1574-0080(04)80013-0)
- Graham, S. (1995). From urban competition to urban collaboration? The development of interurban telematics networks. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 13(4), 503–524. <https://doi.org/10.1068/c130503>
- Gregor, A., Kukucska, Zs., & Oláh, E. (2021). Kapcsolatok sűrűjében? Rokoni és baráti kapcsolatok, személyes és távkapcsolatok Magyarországon 2015-ben. *Metszetek*, 10(4), 65–101. <https://doi.org/10.18392/metsz/2021/4/4>
- Grincheva, N. (2020). Museums as actors of city diplomacy: From “hard” assets to “soft” power. In S. Amiri & E. Sevin (Eds.) *City Diplomacy: Current Trends and Future Prospects*. Cham: Palgrave Macmillan, pp. 111-136. https://doi.org/10.1007/978-3-030-45615-3_6
- Guba, E. G., & Lincoln, Y. S. (1994). Competing paradigms in qualitative research. In N. K. Denzin, & Y. S. Lincoln (eds.) *The Sage Handbook of Qualitative Research*. Thousand Oaks: Sage, pp. 163-194.
- Gyenyey, L., & Szabó, M. (2021). Az Európai Unió és a tagállamok válasza a COVID–19 pandémiára – a szabad mozgás jogának közegészségügyi korlátozásai. *Scientia et Securitas*, 2(3), 267–274. <https://doi.org/10.1556/112.2021.00050>
- Gyergyák, F. (2024). A közös önkormányzati hivatalok igazgatási szerepének alakulása. *Comitatus: Önkormányzati Szemle*, 34(248), 75-90. <https://doi.org/10.59809/Comitatus.2024.34-248.73>
- Halász, I. (2014). Az egységes és az összetett államok. In Zs. Bende & I. Halász (eds.) *Összehasonlító alkotmányjog*. Budapest: NKE Szolgáltató Kft., pp. 39–55.
- Hall, P., & Pain, K. (2006). *The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-City Regions in Europe*. London: Routledge.

- Hall, P., Marshall, S., & Thomas, R. (1973). Growth areas in the European urban system. *Regional Studies*, 7(3), 199–219.
- Hamberger, J. (2007). A (baloldali) populizmus diadalmenete Szlovákiában: A Smer története. *Politikatudományi Szemle*, 16(2), 53–77.
- Hardi, T. (2001). *Az egységes határrégiók kialakulásának feltételei – lehetséges határrégiók a Kárpát-medencében* [Doktori disszertáció]. Pécs: Pécsi Tudományegyetem.
- Hardi, T. (2002). Szuburbanizációs jelenségek Győr környékén. *Tér és Társadalom*, 16(3), 57–83. <https://doi.org/10.17649/TET.16.3.1980>
- Hardi, T. (2025). A magyar középvárosok városhálózati/térszerkezeti pozíciójának alakulása az ingázó adatok fényében (2001–2022). *Területfejlesztés és Innováció*, 18(2–3), 51–70. <https://doi.org/10.15170/terinno.2025.18.02-03.03>
- Hardi, T., & Lampl, Zs. (2008). Határon átnyúló ingázás a szlovák–magyar határtérségben. *Tér és Társadalom*, 22(3), 109–126. <https://doi.org/10.17649/TET.22.3.1188>
- Hardi, T., & Lieszkovszky, J. P. (2019). Az államhatár és a közforgalmú közlekedés kapcsolata a vidéki térségekben. *A Falu*, 34(1), 23–32.
- Hardi, T., & Nárαι, M. (2001). A határ menti területek jellegzetességeinek átalakulása a 20. század végi Nyugat-Magyarországon. *Tér és Társadalom*, 15(2), 107–129. <https://doi.org/10.17649/TET.15.2.805>
- Hardi, T., & Nárαι, M. (2005). Szuburbanizáció és közlekedés a győri agglomerációban. *Tér és Társadalom*, 19(1), 81–101. <https://doi.org/10.17649/TET.19.1.985>
- Hardi, T., Kupi, M., Ocskay, G., & Szemerédi, E. (2021). Examining cross-border cultural tourism as an indicator of territorial integration across the Slovak–Hungarian border. *Sustainability*, 13(13), 7225. <https://doi.org/10.3390/su13137225>
- Harvey, D. (2000). *Spaces of Hope*. Berkeley, CA: University of California Press.

- Harvey, D. (2001). *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography*. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Harvey, D. (2003). *The New Imperialism*. Oxford: Oxford University Press.
- Harvey, R. O., & Clark, W. A. V. (1965). The nature and economics of urban sprawl. *Land Economics*, 41(1), 1–9.
- Haughton, G., Allmendinger, P., Counsell, D., & Vigar, G. (2010). *The New Spatial Planning: Territorial Management with Soft Spaces and Fuzzy Boundaries*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203864425>
- Hegyesi, Z. (2024). A közigazgatás szervezési elvei a területi közigazgatás vizsgálatának szemszögéből. *Belügyi Szemle*, 72(8), 1447–1470.
- Heil, P. (1998). A Phare-program Magyarországon 1990–1998. *Marketing & Menedzsment*, 32(6), 8–13.
- Heinelt, H., & Kübler, D. (2005). *Metropolitan Governance: Capacity, Democracy and the Dynamics of Place*. London: Routledge.
- Hidas, Zs. (ed.) (2014). *Agglomerációk, településegységek*. Budapest: Központi Statisztikai Hivatal.
- Hirt, S. A. (2012). *Iron Curtains: Gates, Suburbs and Privatization of Space in the Post-socialist City*. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Hoffmann, I. (2021). Az államigazgatás lehetőségei a helyi önkormányzati működés befolyásolására Magyarországon. *Közigazgatás-tudomány*, 1(1), 58–68.
- Honvári, P. (2014). Győri agglomeráció kutatása és eredményei a 60-as évektől napjainkig. In M. Hardi (szerk.), *A gazdaság szerkezete és a vonzáskörzet átalakulása* Győr: Universitas-Győr Nkft., pp. 7–22.
- Hood, C. (1991). A public management for all seasons? *Public Administration*, 69(1), 3–19.

- Hooghe, L., & Marks, G. (2003a). Unraveling the central state, but how? *American Political Science Review*, 97(2), 233–243. <https://doi.org/10.1017/S0003055403000649>
- Horbulák, Zs. (2017). Határforgalom Csehszlovákia és Magyarország között Csehszlovákia pártdokumentumai alapján. *Polgári Szemle*, 13(1–3), 232–242. <https://doi.org/10.24307/psz.2017.0920>
- Horbulák, Zs. (2019). Munkanélküliség Szlovákia déli régióiban. *Polgári Szemle*, 15(4–6), 296–310. <https://doi.org/10.24307/psz.2019.1219>
- Horváth, I. (2009). The culture of migration of rural Romanian youth. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 35(2), 771–786. <https://doi.org/10.1080/13691830802106036>
- Hoyler, M., Kloosterman, R. C., & Sokol, M. (2008). Polycentric puzzles – emerging mega-city regions seen through the lens of advanced producer services. *Regional Studies*, 42(8), 1055–1064. <https://doi.org/10.1080/00343400802389377>
- Husar, M., & Ondrejčka, V. (2016). Smart Twins Bratislava and Vienna strategy. In *Smart City 360°: The Second EAI International Summit, Bratislava, Nov. 2016. Revised Selected Papers*. Cham: Springer, pp. 183–193.
- Illés, S., & Michalkó, G. (2008). Relationships between international tourism and migration in Hungary: Tourism flows and foreign property ownership. *Tourism Geographies*, 10(1), 98–118. <https://doi.org/10.1080/14616680701825271>
- Irwin, E. G., & Bockstael, N. E. (2006). The spatial pattern of land use in the United States. In J. Arnott (ed.) *A Companion to Urban Economics*. New York: Wiley, pp. 85–109. <https://doi.org/10.1002/9780470996225.ch5>
- Jackson, K. T. (1987). Suburbanization in England and North America: A response to “a transatlantic comparison.” *Journal of Urban History*, 13(3), 302–306. <https://doi.org/10.1177/009614428701300306>
- Jann, W., & Wegrich, K. (2003). Phasenmodelle und Politikprozesse: Der Policy Cycle. In K. Schubert & N. C. Bandelow (Eds.), *Lehrbuch der Politikfeldanalyse*. München: Oldenbourg, pp. 71–105.

- Jeggle, U. (1994). Határ és identitás. *Regio – Kisebbség, politika, társadalom*, 5(2), 3–18.
- Jekli, R., & Péli, L. (2016). A budapesti agglomeráció közlekedési elérhetőségi vizsgálata. *Studia Mundi – Economica*, 3(2), 45–58.
- Jessop, B. (2007). The governance of complexity and the complexity of governance, revisited. In J. Bogg & R. Geyer (eds.) *Complexity, Science and Society*. Oxford: Radcliffe Publishing, pp. 151–155.
- Jessop, B., Brenner, N., & Jones, M. (2008). Theorizing sociospatial relations. *Environment and Planning D: Society and Space*, 26(3), 389–401. <https://doi.org/10.1068/d9107>
- Jóna, L. (2013). Pedestrian Traffic and the Closed Inner Courtyards in the 21st Century. *Acta Technica Jaurinensis*, 6(4), pp. 52–70.
- Kálmán, J., & Kozák, B. (2024). Elő(bb)re hozott jogvédelem és a helyi önkormányzatok törvényességi felügyelete. *Közigazgatás-tudomány*, 4(1), 77–91.
- Karvounis, A. M. (2024). *City diplomacy: An introduction*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003470908>
- Kaufmann, T., Vispute, S., Kansal, M., O'Brien, D. T., Shekel, T., Gabrilovich, E., Pál, V., & Veneri, P. (2025). Variation in access to urban parks across six OECD countries. *Urban Sustainability*, 5(1), 8.
- Kebza, M. (2024). The four dimensions of metropolitanization: a case study of Warsaw, Wrocław and Lublin. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 1-21. <https://doi.org/10.1080/04353684.2024.2388510>
- Kehm, B. M., & Teichler, U. (2018). *The Academic Profession in Europe: New Tasks and New Challenges*. Cham: Springer.
- Keil, R. (2018). *Suburban planet: Making the world urban from the outside* Cambridge: Polity Press.

Keil, R., & Wu, F. (2022). *After suburbia*. University of Toronto Press, Toronto.

Keszthelyi, Á. B., & Jombach, S. (2020). Egy módszer a budapesti agglomeráció lehatárolására: Új indikátorok, új eredmények? *4D Tájépítészeti és Kertművészeti Folyóirat*, 57, 92–103. <https://doi.org/10.36249/57.7>

Kézai, P. K., Dömötör, M., & Fekete, D. (2022). Sustainable and innovative cross-border regional development with focus on tourism in the Danube Basin – A case study of Szigetköz and Csallóköz (Žitný ostrov). *Sustainability*, 14, 7037. <https://doi.org/10.3390/su14127037>

Khasieva, M. (2021). The historical aspects of polycentric urban development on the example of Barcelona. In *E3S Web of Conferences*, 263, 05039. *EDP Sciences*. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202126305039>

Kilroy, A. (2007). *Intra-urban spatial inequality: Cities as “urban regions.”* Washington, DC: World Bank.

Kincses, Á. (2019). Magyar–magyar nemzetközi vándorlások a Kárpát-medencében, 2011–2017. *Magyar Tudomány*, 179(11), 1676–1688.

King, R., & Raghuram, P. (2013). International student migration: Mapping the field and new research agendas. *Population, Space and Place*, 19(2), 127–137. <https://doi.org/10.1002/psp.1746>

Kiss, B. Á., & Porhajas, G. L. (2024). Az önkormányzati feladatellátás kihívásai Magyarország eltérő adottságú agglomerációs térségeiben. *Tér és Társadalom*, 38(3), 95–117. <https://doi.org/10.17649/TET.38.3.3561>

Kiss, B., & Porhajas, G. (2021). A városdiplomácia szerepe az Övezet és Út kezdeményezésben. In L. Horváth & G. Salát (eds.) *Övezet és Út*. Budapest: Typotex, pp. 131–147.

Kiss, J. P., & Szalkai, G. (2014). A foglalkoztatás területi koncentrációjának változásai Magyarországon a népszámlálások ingázási adatai alapján, 1990–2011. *Területi Statisztika*, 54(5), 415–447.

- Kiss, T. (2018). Az anyaország nemzetpolitikai dimenziói és az erdélyi magyarságra gyakorolt hatásai. *Pro Minoritate*, 2018(3), 51–83.
- Kiss-Dobronyi, B., & Szekeres, M. (2021). *Working from home in the midst of COVID-19: Occupations and performance – Evidence from Hungary* Budapest: Corvinus University of Budapest.
- Klamár, A. R., & Kozoň, J. (2022). Cross-border shopping tourism – case study to compare two regions of North-Eastern Slovakia. *Folia Geographica*, 64(2), 46–85.
- Kloosterman, R. C., & Lambregts, B. (2001). Clustering of economic activities in polycentric urban regions: The case of the Randstad. *Urban Studies*, 38(4), 717–732. <https://doi.org/10.1080/00420980120035303>
- Kloosterman, R. C., & Musterd, S. (2001). The polycentric urban region: Towards a research agenda. *Urban Studies*, 38(4), 623–633. <https://doi.org/10.1080/0042098012003525>
- Knight, J. (2015). Internationalization of higher education: A conceptual framework. *International Higher Education*, 62, 21–24.
- Knox, P. L., & Marston, S. A. (2001). *Human Geography: Places and Regions in Global Context*. Heidelberg–Berlin: Spektrum.
- Kocsis, J. B. (2009). *Városfejlesztés és városfejlődés Budapesten, 1930–1985*. Budapest: Gondolat Kiadó.
- Kocsis, J. B. (2022). Toronto: Az elkészített világváros. *CITY.HU Várostudományi Szemle*, 2(4), 71–106.
- Kocsis, J. B. (2023a). Térátmenetek – a város és pereme. *Korunk*, 34(5), 3–11.
- Kocsis, J. B. (2023b). A főváros környékének átváltozásai 1980 és 2020 között – A budapesti metropolisztérség kialakulása. *Századvég*, 28(3), 59–79.
- Kocsis, J. B., & Tomay, K. (2024). Suburban sustainability in the Budapest agglomeration. *Sustainability*, 16(8), 3449. <https://doi.org/10.3390/su16083449>

- Kocsis, J. B., & Tomay, K. (2025). *Város és környéke*. Pécs: Pécsi Tudományegyetem. <https://doi.org/10.15170/varoseskornyeke-BTK-2025>
- Kolbe, L. (2007). Central and Eastern European capital cities: Interpreting web pages – history, symbols and identity. *Planning Perspectives*, 22(1), 79–111. <https://doi.org/10.1080/02665430601052088>
- Komlódiné, P. G. (2014). *A külföldi hallgatók egyetemválasztási szempontjai* (Doktori disszertáció). Pécs: Pécsi Tudományegyetem.
- Kooiman, J. (2003). *Governing as Governance*. London: Sage.
- Kornai, J. (2014). *A puha költségvetési korlát*. Pozsony: Kalligram Kiadó.
- Koudela, P. (2022). Értelmezési szempontok Budapest és metropolisz-térségének térszerkezetéhez. *CITY.HU Várostudományi Szemle*, 2(4), 107–119.
- Kovács, Z. (2016). Residential Segregation in Budapest before and after Transition. In T. Malutas & K. Fujita (eds.) *Residential segregation in comparative perspective*. London: Routledge, pp. 197-215.
- Kovács, Z., & Szabó, T. (2013). A policentrikus városfejlődés térfolyamatai Közép-Európában. *Településföldrajzi Tanulmányok*, 2(1), 95–109.
- Kovács, Z., & Tosics, I. (2014). Urban sprawl on the Danube: The impacts of suburbanization in Budapest. In K. Stanilov & L. Sýkora (eds.) *Confronting Suburbanization: Urban Decentralization in Post-socialist Central and Eastern Europe* Oxford: Wiley-Blackwell, pp. 33–64.
- Kovács, Z., Farkas, J., Lennert, J., Szabó, B., & Egedy, T. (2022). Az urban sprawl (városi szétterülés) és a területhasználat változásának vizsgálata a budapesti városrégióban – múlt, jelen, jövő. *CITY.HU Várostudományi Szemle*, 2(3), 53–74.
- Kovács, Z., Farkas, Z. J., Egedy, T., Kondor, A. C., Szabó, B., Lennert, J., & Kohán, B. (2019). Urban sprawl and land conversion in post-socialist cities: The case of metropolitan Budapest. *Cities*, 92, 71-91. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.03.018>

Központi Statisztikai Hivatal. (2014). *Agglomerációk, településegységek. Magyarország településhálózata 1*. Budapest: KSH.

Krakover, S. (1997). Boundary openness model applied to Israel, Egypt and Gaza Strip tri-border area. *Geopolitics and International Boundaries*, 2(3), 28–42. <https://doi.org/10.1080/13629379708407598>

Kramar, H., & Kadi, J. (2013). Polycentric city networks in Central-Eastern Europe: Existing concepts and empirical findings. *Geographia Polonica*, 86(3), 183–198. <http://dx.doi.org/10.7163/GPol.2013.18>

Krankovits, M. (2020). Felvidéki magyar anyanyelvű egyetemi hallgatók oktatási célú migrációja: motivációs felmérés. *Tér és Társadalom*, 34(3), 171–192. <https://doi.org/10.17649/TET.34.3.3247>

Krugman, P. (1991). Increasing returns and economic geography. *Journal of Political Economy*, 99(3), 483–499. <https://doi.org/10.1086/261763>

Kukely, Gy., & Zábrádi, Zs. (2004). *Az ipar szerepe vidéki nagyvárosaink rendszerváltozás utáni fejlődésében*. Budapest: ELTE TTK Gazdaság- és Társadalomföldrajzi Tanszék.

Kunzmann, K. R. (1996). Euro-megalopolis or Themepark Europe? Scenarios for European spatial development. *International Planning Studies*, 1(2), 143–163. <https://doi.org/10.1080/13563479608721649>

Kübler, D. (2012). Introduction: Metropolitanisation and metropolitan governance. *European Political Science*, 11(3), 402–408.

Kübler, D., & Heinelt, H. (2004). Metropolitan governance, democracy and the dynamics of place. In H. Heinelt & D. Kübler (eds.) *Metropolitan Governance in the 21st Century* London: Routledge, pp. 20–40

Lackowska, M. (2007). *Metropolitan governance in Poland – Voluntary cooperation condemned to failure?* In J. E. Klausen & P. Swianiewicz (eds.) *Cities in City Regions: Governing the Diversity* Warsaw: Warsaw University, Urban Research Association, pp. 133–157.

- Lados, G., & Brucker, B. (2023). Az Európai Unió belüli és harmadik országbeli migráció Magyarországon. In: *Területi folyamatok Magyarországon 2021–2023. Területi riport (2)*. Budapest: HUN-REN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete, pp. 41-63.
- Laki, I. (2018). Agglomeration issues in respect of Budapest. *Belvedere Meridionale*, 30(4), 160–180.
- Lambooy, J. (1998). Polynucleation and economic development: The Randstad. *European Planning Studies*, 6(4), 457–466.
<https://doi.org/10.1080/09654319808720474>
- Lamperth, M. (2014). Megyei önkormányzat – új szerepkörben. *Pro Publico Bono – Public Administration*, 2(2), 85–99.
- Lang, R. E., & Dhavale, D. (2005). *Beyond Megalopolis: Exploring America's New "Megapolitan" Geography*. Las Vegas: Brookings Mountain West.
- Läpple, D., & Soyka, A. (2007). *Stadt – Zwischenstadt – Stadtregion: Raumwirtschaftliche Transformationen in der Stadtregion Frankfurt/Rhein-Main*. Wuppertal: LIT.
- Le Galès, P. (2002). *European Cities: Social Conflicts and Governance*. Oxford: Oxford University Press.
- Le Galès, P., & Vitale, T. (2013). *Governing the large metropolis. A research agenda*. Paris: Sciences Po.
- Lefèvre, C. (1998). Metropolitan government and governance in western countries: A critical review. *International Journal of Urban and Regional Research*, 22(1), 9–25.
<https://doi.org/10.1111/1468-2427.00120>
- Leggott, D., & Stapleford, J. (2007). Internationalisation and employability. In B. Marshall (ed.) *Internationalising Higher Education*. London: Routledge, pp. 138–152.
- Leibenath, M., Korcelli-Olejniczak, E., Knippschild, R., & Jaššo, M. (2008). Cross-border cooperation challenges: Positioning the Vienna–Bratislava region. In *Cross-*

Border Governance and Sustainable Spatial Development: Mind the Gaps! Bratislava: ŠEVT, pp. 87–100.

Lelkes, G., & Sipos, N. (2020). Mobilitás a határmenti régiókban: Szlovákia. *Pécsi Munkajogi Közlemények*, 13, 54–76.

Lengyel, I. (1994). *A telephelyválasztás*. In J. Rechnitzer (ed.) *Fejezetek a regionális gazdaságtan tanulmányozásához*. Győr–Pécs: MTA RKK, pp. 35–68.

Lengyel, I. (2000). A regionális versenyképességről. *Közgazdasági Szemle*, 47(12), 962–987.

Lengyel, I., & Mozsár, F. (2002). A városi területhasználat monocentrikus modelljéről. *Tér és Társadalom*, 16(3), 1–26. <https://doi.org/10.17649/TET.16.3.1977>

Lentner, Cs. (2014). A magyar önkormányzatok adósságkonszolidációja. *Pénzügyi Szemle*, 59(3), 330–344.

Lera-López, F., & Rapún, M. (2024). Bordering Dynamics in Sports among Spanish and French Border Regions. *Journal of Borderlands Studies*, 40(1), 53–73. <https://doi.org/10.1080/08865655.2024.2415011>

Leško, M. (1998). *Mečiar és a mečiarizmus*. Pozsony–Budapest: Kalligram–Balassi Kiadó.

Lévai, Zs., Munkácsy, A., & Schváb, Zs. (2021). Cross-border cooperation opportunities in public transport. *Külügyi Műhely*, 2021(2), 111–131. <https://doi.org/10.36817/KM.2021.2.1>

Lieszkovszky, J. P. (2018). Introduction to the theoretical analysis of social exclusion of public transport in rural areas. *Deturope*, 10(3), 212

Lieszkovszky, J. P., Hardi, T., & Ács, B. (2021). A vidéki térségek közforgalmú közlekedési hálózatának fejlődése Magyarországon a kezdetektől a XXI. század elejéig. *Tér és Társadalom*, 35(2), 89–109. <https://doi.org/10.17649/TET.35.2.3290>

- Lieszkovszky, J. P. (2023). A vidéki térségek térszerkezetének elemzése a közforgalmú közlekedési kínálat alapján, 2018–2020. *Területi Statisztika* 01:38-66
- Lin, J., Wang, Q., Li, X., et al. (2021). Integrating solutions to adapt cities for climate change. *The Lancet Planetary Health*, 5(7), e479–e481.
- Liptáková, K. (2017). Regionálne disparity trhu práce v Banskobystrickom kraji. *Ekonomické rohl'ady*, 46(3), 245–272.
- Losonczy, A. K., Orbán, A., & Benkő, M. (2023). Öt kelet-közép-európai főváros központrendszerének összevetése fejlesztési terveik alapján. *Földrajzi Közlemények*, 147(3), 298–314.
- Lőrincz, K., & Raffay, Á. (2019). “Beyond, azaz túllépni saját magunkon” – a turizmus szerepe a Veszprém2023 Európai Kulturális Főváros projektben. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 4(2), 25–37.
- Lőrincz, L. (ed.) (2007). *Közigazgatási jog*. Budapest: HVG-ORAC.
- Lugano, G., & Cornet, Y. (2018). *D2.2 – Mobility and Travel Time Report* (MOTIV project).
- Lux, G. (2012). A gazdaság szerepe a városi térségek fejlesztésében: a globális kihívásoktól a fejlesztéspolitikáig. In E. Somlyódyne Pfeil (ed.) *Az agglomerációk intézményesítésének sajátos kérdései – Három magyar nagyvárosi térség az átalakuló térben*. Pécs: Publikon Kiadó, pp. 67–89.
- M. Császár, Zs., & Alpek, B. L. (2018). A nemzetközi hallgatók vidéki egyetemvárosokra gyakorolt gazdasági szerepe Magyarországon, Pécs példáján. *Közép-Európai Közlemények*, 11(2), 30–41.
- M. Császár, Zs., Teperics, K., & Köves, K. (2021). Nemzetközi hallgatói mobilitás a magyar felsőoktatásban. *Modern Geográfia*, 16(2), 67–86.
- M. Császár, Zs., Teperics, K., Wusching, Á. T., Győri, F., Alpek, L., Czimre, K., Sályi, A., & Koltai, A. (2019). The impact of the spending habits of international students on

the economy of university cities – case study: Hungary. *Interdisciplinary Management Research*, 15, 562–585.

Mag, V. (2016). Az államhatárok térbeliségének megközelítésmódjai a határ menti együttműködések és a geográfiai tér sajátosságainak függvényében. *Erdélyi Múzeum*, 78(4), 99–111.

Makkonen, T. (2016). Cross-border shopping and tourism destination marketing: The case of Southern Jutland, Denmark. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 16(sup1), 36–50. <https://doi.org/10.1080/15022250.2016.1244506>

Makra, Z., & Vasárus, G. L. (2015). Az agglomerációk lehatárolásának néhány kérdése Győr példáján. *Településföldrajzi Tanulmányok*, 4(1), 96-108.

Marada, M., Květoň, V., Mattern, T., Štych, P., & Hudeček, T. (2013). Accessibility patterns: Czech Republic case study. *Europa XXI*, 24, 61–76. <https://doi.org/10.7163/Eu21.2013.24.5>

Marchetti, C. (1994). Anthropological invariants in travel behavior. *Technological Forecasting and Social Change*, 47(1), 75–88. [https://doi.org/10.1016/0040-1625\(94\)90041-8](https://doi.org/10.1016/0040-1625(94)90041-8)

Márkus, Zs. (2014). Eljönne. Itt lenni. És visszamenni? A határon túli magyar hallgatók a magyarországi munkaerőpiacon. *Educatio*, 23(2), 312–319.

Martinez, O. J. (1994). The dynamics of border interaction: New approaches to border analysis. In C. Schofield (ed.) *Global Boundaries: World Boundaries*, Vol. 1). London: Routledge, pp. 1–15.

Massey, D. S., Arango, J., Hugo, G., Kouaouci, A., Pellegrino, A., & Taylor, J. E. (1993). Theories of international migration: A review and appraisal. *Population and Development Review*, 19(3), 431–466. <https://doi.org/10.2307/2938462>

Matlovič, R., & Matlovičová, K. (2017). Neoliberalization of the higher education in Slovakia: A geographical perspective. *Geografický časopis*, 69(4), 313–337.

- Matlovič, R., & Sedláková, A. (2007). Transformation processes of the urban space in postcommunist cities. In S. Korenik & J. Bagatelas (eds.) *Przemiany przestrzenne w dużych miastach Polski i Europy Środkowo-Wschodniej*. Kraków: Nomos, pp. 32–46.
- McCann, P. (2001). *Urban and Regional Economics*. Oxford: Oxford University Press.
- Medeiros, E. (2011). (Re)defining the Euroregion concept. *European Planning Studies*, 19(1), 141–158. <https://doi.org/10.1080/09654313.2011.531920>
- Medeiros, E. (2019). Cross-border transports and cross-border mobility in EU border regions. *Case Studies on Transport Policy*, 7(1), 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2018.11.001>
- Medeiros, E. (2021). Covidfencing effects on cross-border deterritorialism: The case of Europe. *European Planning Studies*, 29(5), 962–982. <https://doi.org/10.1080/09654313.2020.1818185>
- Medeiros, E. (2024). European territorial cooperation towards territorial cohesion? *Regional Studies*, 58(4), 699–714. <https://doi.org/10.1080/00343404.2023.2226698>
- Medve-Bálint, G., Martin, J. P., & Nagy, G. (2022). Célellentétes következmények? Az uniós források hasznosulása Magyarországon. In T. Kolosi et al. (eds.) *Társadalmi Riport 2022*. Budapest: TÁRKI, pp. 153–172.
- Meier, R. (1968). The metropolis as a transaction-maximizing system. *Journal of the American Institute of Planners*, 34(2), 129–134.
- Meijers, E. (2008). Measuring polycentricity and its promises. *European Planning Studies*, 16(9), 1313–1323. <https://doi.org/10.1080/09654310802401805>
- Meijers, E. J. (2007). *Synergy in Polycentric Urban Regions: Complementarity, Organising Capacity and Critical Mass*. Amsterdam: IOS Press.
- Meller, H. (2001). *European Cities 1890–1930s: History, Culture and the Built Environment*. Chichester: Wiley.

Merriam, S. B., & Tisdell, E. J. (2015). *Qualitative Research: A Guide to Design and Implementation* (4th ed.). San Francisco: John Wiley & Sons.

mfor.hu. (2024). *A Suzukinál a dolgozók negyede nem hazai – tudatos toborzás?*
mfor.hu, 2024. április 7. <https://mfor.hu/cikkek/vallalatok/suzuki-vendegmunkas-negyede-tudatos-toborzas-szlovak.html> Letöltve: 2025. szeptember 10.,

Michalkó, G. (2001). A magyarországi bevásárlóturizmus szociálgeográfiai vonatkozásai. *Földrajzi Értesítő*, 50(1–4), 255–270.

Michalkó, G., & Váradi, Z. (2004). Croatian shopping tourism in Hungary: The case of Barcs. *Tourism: An International Interdisciplinary Journal*, 52(4), 403–412.

Michalkó, G., Colombino, A., & Minca, C. (2005). Il turismo da shopping frontaliero: Un confronto tra Lenti (Ungheria) e Trieste (Italia). *Turistica*, 14(2), 81–100.

Michalkó, G., Kiss, K., & Kovács, B. (2009). Boldogító utazás: A turizmus hatása a magyar lakosság szubjektív életminőségére. *Tér és Társadalom*, 23(1), 1–17.
<https://doi.org/10.17649/TET.23.1.1213>

Michalkó, G., Rázt, T., Hinek, M., & Tömöri, M. (2014). Shopping tourism in Hungary during the period of the economic crisis. *Tourism Economics*, 20(6), 1319–1336.
<https://doi.org/10.5367/te.2014.0387>

Mihályi, P. (2019). Marginal Utilities and Marginal Costs of Having Children. *Public Finance Quarterly*, 64(4), 526-541. https://doi.org/10.35551/PFQ_2019_4_5

Mikula, L., & Kaczmarek, T. (2016). Metropolitan integration in Poland: The case of Poznań Metropolis. *International Planning Studies*, 22(1), 30–43.
<https://doi.org/10.1080/13563475.2016.1256191>

Moore-Cherry, N., Kayanan, C. M., Tomaney, J., & Pike, A. (2022). Governing the metropolis: An international review of metropolitanisation, metropolitan governance and the relationship with sustainable land management. *Land*, 11(5), 761.
<https://doi.org/10.3390/land11050761>

- Moreno-Monroy, A., Schiavina, M., & Veneri, P. (2021). Metropolitan areas in the world: Delineation and population trends. *Journal of Urban Economics*, 125, 103299. <https://doi.org/10.1016/j.jue.2020.103242>
- Mouton, J., & Marais, J. C. (1990). *Methodology of the Social Sciences: Basic Concepts*. Pretoria: Human Sciences Research Council.
- Mörsdorf, O. (2012). The legal mobility of companies within the European Union through cross-border conversion. *Common Market Law Review*, 49(2), 629–670. <https://doi.org/10.54648/cola2012022>
- Muñiz, I., & García-López, M. À. (2010). The polycentric knowledge economy in Barcelona. *Urban Geography*, 31(6), 774–799. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.31.6.774>
- Münter, A. (2011). Germany's polycentric metropolitan regions in the world city network. *Raumforschung und Raumordnung*, 69(3), 187–200. <https://doi.org/10.1007/s13147-011-0090-6>
- Nagy, L. (2016). Munkanélküliség versus foglalkoztatottság. *Polgári Szemle*, 12(4–6), 53–68.
- Nagy, M. (2000). *A közigazgatási jogi szankciórendszer*. Budapest: Osiris Kiadó.
- Nárai, M. (2014). A győri járműipari körzet gazdaságának kérdőíves vizsgálata. In M. Lados (ed.) *A gazdaság szerkezete és vonzáskörzete alakulása*. Győr: Universitas-Győr Nonprofit Kft., pp. 244–263.
- Nemes Nagy, J. (1998). *A tér a társadalomtudományban*. Budapest: Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület.
- Nemes Nagy, J. (2009). *Terek, helyek, régiók: A regionális tudomány alapjai*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Nemes-Nagy, J. (2017). Tér, függés, kohézió, hálózatok. *Területi Statisztika*, 57(1), 3–23. <https://doi.org/10.15196/TS570101>

- Neuman, M., & Hull, A. (2009). The futures of the city region. *Regional Studies*, 43(6), 777–787. <https://doi.org/10.1080/00343400903037511>
- Novotny, G. (2006). A határon átnyúló együttműködés sikerének kulcskérdései nemzetközi minták alapján. In T. Kaiser (ed.) *Magyarország és a kihívások: Válogatott tanulmányok* Budapest: MTA PTI, pp. 90–118.
- OECD (2013). The case of Øresund (Denmark–Sweden). In *Regions and Innovation: Collaborating Across Borders* Paris: OECD Publishing, pp. 131–158.
- OECD (2016). *Making Cities Work for All: Data and Actions for Inclusive Growth*. Paris: OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264263260-en>
- OECD (2020). *OECD Regions and Cities at a Glance 2020*. Paris: OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/959d5ba0-en>
- OECD (2022). *OECD Regions and Cities at a Glance 2022*. Paris: OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/14108660-en>
- OECD (2024). *OECD Regions and Cities at a Glance 2024*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/f42db3bf-en>
- Olson, G. M., & Olson, J. S. (2000). Distance matters. *Human-Computer Interaction*, 15(2), 139–178. https://doi.org/10.1207/S15327051HCI1523_4
- Orbán, E. (2014). (Majdnem) tíz éves a szabad munkaerő-áramlás. *MTA Law Working Papers*, 2014(56), 1–7.
- Osborne, S. P. (2006). The new public governance? *Public Management Review*, 8(3), 377–387. <https://doi.org/10.1080/14719030600853022>
- Óvári, Á., & Farkas, J. Z. (2024). A klímavédelem realitásai a hazai városokban. *Tér és Társadalom*, 38(1), 110–128. <https://doi.org/10.17649/TET.38.1.3512>
- Óvári, Á., Simai, M., Szabó, Z., & Rák, J. (2023). The quality and content of Hungarian local climate strategies: Assessment and implications for local climate policy. *Urban Climate*, 49, 101465. <https://doi.org/10.1016/j.uclim.2023.101465>

- Paasi, A. (2013). Regional planning and the mobilization of 'regional identity': From bounded spaces to relational complexity. *Regional studies*, 47(8), 1206-1219. <https://doi.org/10.1080/00343404.2012.661410>
- Paige, R. M., Fry, G. W., Stallman, E. M., Josic, J., & Jon, J. (2009). Study abroad for global engagement: The long-term impact of mobility experiences. *Intercultural Education*, 20(sup1), S29–S44. <https://doi.org/10.1080/14675980903370847>
- Pál, E. (2021). *A helyi önkormányzatok törvényességi felügyeletének alapkérdései*. Pécs: PTE Kiadó.
- Palkó, K. (2011). *Az identitás területi dimenziói a politika tükrében* (Doktori disszertáció). Pécs: Pécsi Tudományegyetem.
- Pálné Kovács, I. (1999). Régiók az ezredfordulón? A terhes örökség és a jövő modernizációs kihívásai. *Tér és Társadalom*, 13(3), 59–77. <https://doi.org/10.17649/TET.13.3.531>
- Pálné Kovács, I. (2004). A közigazgatási régiók esélyei hazánkban. *Magyar Tudomány*, 49(9), 956–963.
- Pálné Kovács, I. (2008). Az új várospolitikai kormányzási filozófiája. *Tér és Társadalom*, 22(1), 45–57. <https://doi.org/10.17649/TET.22.1.1155>
- Pálné Kovács, I. (2010). Városi terek kormányzása és a városi rezsimek – egy induló kutatás margójára. *Tér és Társadalom*, 24(4), 3–27. <https://doi.org/10.17649/TET.24.4.1788>
- Pálné Kovács, I. (2020b). Az önkormányzás álma és valósága Magyarországon: 1990–2020. *Comitatus: Önkormányzati Szemle*, 30(236), 3–12.
- Pálné Kovács, I. (2021). A centralizáció és a perifériák fejlődési esélyei. *Tér és Társadalom*, 35(4), 215–240. <https://doi.org/10.17649/TET.35.4.3372>
- Pálné Kovács, I. (2022). Területfejlesztés és közigazgatás: A területfejlesztési törvény és a közigazgatás változásai 1996–2021. *Comitatus: Önkormányzati Szemle*, 32(különszám), 3–10.

- Pálné Kovács, I., Finta, I., Brucker, B., & Pénczár, Á. (2023). Tér hatalom nélkül, hatalom tér nélkül: A periférikus térségek kormányzása – empirikus tapasztalatok. *Tér és Társadalom*, 37(3), 1–29. <https://doi.org/10.17649/TET.37.3.3501>
- Pámer, Z. (2019). Magyarország és Horvátország határon átnyúló együttműködésének vizsgálata a két ország területi kormányzási rendszerének tükrében. *Tér és Társadalom*, 33(2), 149–166. <https://doi.org/10.17649/TET.33.2.3148>
- Papa, E. (2021). Transport and mobility planning. In G. Parker & E. Street (eds.) *Contemporary Planning Practice: Skills, Specialisms and Knowledges*. London: Bloomsbury, pp. 156-169.
- Papp, Z. A. (2014). Oktatáspolitikai koncepciók kisebbségben – külföldi és anyaországi változások. *Educatio*, 23(1), 67–80.
- Paraméter. (2017). Felvidéki audisok, szevasztok! Paraméter.sk, 2017. április 20. <https://parameter.sk/420436/felvideki-audisok-szevasztok/> Letöltve: 2025. szeptember 10.,
- Paris, M., & Balducci, A. (2019). Practicing a polycentric (post)metropolis: A dialogue about the Milan urban region. AESOP - Conversations in Planning Theory and Practice Booklet Project.
- Parr, J. (2005). Perspectives on the city-region. *Regional Studies*, 39(5), 555–566. <https://doi.org/10.1080/00343400500151798>
- Parra Rodriguez, C. (2020). Digital borders in the European Union. *Studia Prawnicze KUL*, (2), 193–217. <https://doi.org/10.31743/sp.5549>
- Pasquier, R., Simoulin, V., & Weisbein, J. (2020). *Decentralization in France: Politics, Policy, and Society*. Cham: Springer.
- Patti, D. (2017). Metropolitan Governance in the Peri-Urban Landscape: The Tower of Babel? The Case of the Vienna–Bratislava Metropolitan Region. *Planning Practice & Research*, 32(1), 29–39. <https://doi.org/10.1080/02697459.2016.1146431>

Patyi, A., & Varga, Zs. A. (2012). *Általános közigazgatási jog (az Alaptörvény rendszerében)*. Budapest: Dialóg Campus–Századvég.

Peer, C. (2013). *CENTROPE region – identity follows imagination?* Paper presented at the ISRA Sciences Po Workshop, Paris, France.

Perchinig, B., Horváth, V., Molnár, D., & Tavodová, L. (2018). *Cross-border mobilities in the Austrian–Hungarian and Austrian–Slovak border regions*. Vienna: International Centre for Migration Policy Development (ICMPD).

Perkmann, M. (1999). Building Governance Institutions Across European Borders. *Regional Studies*, 33(7), 657–667. <https://doi.org/10.1080/00343409950078693>

Perkmann, M. (2003). Cross-border regions in Europe: Significance and drivers of regional cross-border cooperation. *European Urban and Regional Studies*, 10(2), 153–171. <https://doi.org/10.1177/0969776403010002004>

Perkmann, M. (2007). Policy entrepreneurship and multilevel governance. *Environment and Planning C*, 25(6), 861–879. <https://doi.org/10.1068/c60m>

Pete, M. (2017). *A nemzetállami hatalmi terek szerepe az integrálódó Kelet-Közép-Európában* (Doktori értekezés). Eötvös Loránd Tudományegyetem, Földtudományi Doktori Iskola. <https://doi.org/10.15476/ELTE.2017.104>

Péti, M. (ed.) (2009). *A területi kohézió kézikönyve*. Budapest: VÁTI.

Péti, M., Salamin, G., Nemes, Z., Pörzse, G., & Csicsmann, L. (2024). Asymmetric patterns in territorial cooperation between core and periphery: The participation of Central and Eastern Europe in transnational and interregional cooperation programmes. *The Geographical Journal*, 190(4), e12574. <https://doi.org/10.1111/geoj.12574>

Péti, M. (2025). Co-Existing Spatial Concepts around the Carpathian (Pannonian) Basin. *Deturope*, 17(3), 75-103

Petrétei, J., & Tilk, P. (2014). *Magyarország alkotmányjogának alapjai*. Pécs: Kodifikátor Alapítvány.

Pfeifer-Tóth, T. (2024). Régió és regionalizmus Magyarországon: Visszatekintés a magyarországi regionalizációs elképzelésekre. *Közigazgatás-tudomány*, 4(2), 125–139. <https://doi.org/10.54200/kt.v4i2.90>

Phelps, N. A., Parsons, N., Ballas, D., & Dowling, A. (2006). *Post-Suburban Europe: Planning and Politics at the Margins of Europe's Capital Cities*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Pichler-Milanović, N., Gutry-Korycka, M., & Rink, D. (2008). Sprawl in the post-socialist city: The changing economic and institutional context of Central and Eastern European cities. In C. Couch, L. Leontidou, & G. Petschel-Held (eds.) *Urban Sprawl in Europe: Landscapes, Land-Use Change and Policy* Oxford: Blackwell, pp. 102–135.

Pierre, J. (2011). *The Politics of Urban Governance*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Pierre, J., & Peters, B. G. (2000). *Governance, Politics and the State*. London: Macmillan.

Pinson, G., & Journal, C. M. (2017). Introduction: Debating the neoliberal city thesis. In G. Pinson & C. M. Journal (eds.) *Debating the neoliberal city*. London: Routledge, pp. 1-38.

Pollák, K. (2019). *A magyar és francia közigazgatási eljárásjogi kodifikáció összehasonlító vizsgálata* (Doktori értekezés). Budapest: NKE Közigazgatás-tudományi Doktori Iskola.

Pollák, K. (2023). *Franciaország közigazgatása, közigazgatási eljárásjoga*. Budapest: Ludovika Egyetemi Kiadó.

Pongrácz, É. (2018). A szlovák munkaerőpiac aktuális helyzete és a szociális gazdaság. *Munkaügyi Szemle*, 61(2), 38–43.

Poortinga, W. (2012). Community resilience and health: The role of bonding, bridging, and linking aspects of social capital. *Health & Place*, 18(2), 286–295. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2011.09.017>

Porhajas, G. L. (2022). Regionálne rozdiely na Slovensku a v Maďarsku. In A. Marcinčin & J. Csabay (eds.) *Ročenka regionálneho rozvoja 2022*. Bratislava: Slovenská technická univerzita, Vydavateľstvo SPEKTRUM STU, pp. 53–60.

Porhajas, G. L. (2024). Agglomerálódó térségek fejlődési sajátosságai Észak-Magyarországon. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 21(1), 45–62. <https://doi.org/10.32976/stratfuz.2024.39>

Pregi, L. (2018). A magyarországi közoktatásban részt vevő szlovák állampolgárok területi megoszlása. *Területi Statisztika*, 58(2), 151–176. <https://doi.org/10.15196/TS580202>

Pumain, D. (2003). Urban sprawl: Is there a French case? In H. W. Richardson & C.-C. Bae (eds.) *Urban Sprawl in Western Europe and the United States*. Aldershot: Ashgate, pp. 137–157.

Purkarthofer, E. (2021a). Soft spaces as a traveling planning idea. *Journal of Planning Education and Research*, 41(4), 557–569. <https://doi.org/10.1177/088541222199228>

Pusztai, G., & Sütő, Z. (2017). Magyar hallgatók a Kárpát-medence felsőoktatási intézményeiben. In G. Pusztai & Z. Sütő (eds.) *Szülőföldön magyarul: Iskolák és diákok a határon túl*. Debrecen: Debreceni Egyetemi Kiadó, pp. 129–154.

Putnam, R. D., Nanetti, R. Y., & Leonardi, R. (1994). *Making democracy work: Civic traditions in modern Italy*. Princeton, NJ: Princeton University Press.

Rabbiosi, C. (2011). The invention of shopping tourism: The discursive repositioning of landscape in an Italian retail-led case. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 9(2), 70–86. <https://doi.org/10.1080/14766825.2010.549233>

Rácz, Sz. (2023). A Nyugat-Balkán policentrikus városhálózatának értelmezése európai kontextusban. *Comitatus: Önkormányzati Szemle*, 33(1), 81–96. <https://doi.org/10.59809/Comitatus.2023.33-246.203>

Rakonczai, J. (2021). *Elfogyasztott jövőnk? Globális környezeti és geopolitikai kihívásaink*. Budapest: Budapesti Corvinus Egyetem.

- Ramsey, D., Thimm, T., & Hehn, L. (2019). Cross-border shopping tourism: A Switzerland–Germany case study. *European Journal of Tourism, Hospitality and Recreation*, 9(1), 3–17. <https://doi.org/10.2478/ejthr-2019-0002>
- Rátz, T. (1999). *A turizmus társadalmi-kulturális hatásai* (Doktori disszertáció). Budapest: Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem.
- Rechnitzer, J. (1997). Eurorégió-vázlatok a magyar–osztrák–szlovák határmenti térségben. *Tér és Társadalom*, 11(2), 29–54. <https://doi.org/10.17649/TET.11.2.419>
- Rechnitzer, J. (2004). A városhálózat és a régiók formálódása. *Magyar Tudomány*, 110(9), 966–978.
- Rechnitzer, J. (2007). Az európai regionális politika és a városfejlődés. *Magyar Tudomány*, 168(6), 692–703.
- Rechnitzer, J. (2014). A győri járműipari körzetről szóló kutatási program – Research programme on the Vehicle Industrial District in Győr. *Tér és Társadalom*, 28(3), 93–107. <https://doi.org/10.17649/TET.28.2.2639>
- Reisinger, A. (2008). Oktatási kapcsolatok a szlovák–magyar határtérségben. *Tér és Társadalom*, 22(3), 127–149. <https://doi.org/10.17649/TET.22.3.1189>
- Rhodes, R. A. W. (1996). The new governance: Governing without government. *Political Studies*, 44(4), 652–667. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9248.1996.tb01747.x>
- Richter, H. R. (2024). A convenient truth? Austrian tourism and nation brand in the United States. *Journal of Austrian-American History*, 8(1), 52–71. <https://doi.org/10.5325/jaustamerhist.8.1.0052>
- Ricz, J., & Salamin, G. (Eds.) (2010). *Kézikönyv az Európai Unió területi agendájának hazai érvényesüléséhez*. Budapest: NFGM & VÁTI.
- Rító, E. (2018). A helyi önkormányzatok autonómiája és a helyi önkormányzathoz való jog. *Publicationes Universitatis Miskolciensis, Sectio Juridica et Politica*, 36(1), 192–203.

- Rodek, N., & Keller, K. (2017). A testvértelepülési kapcsolatok együttműködési területei és finanszírozási háttere Magyarországon. *Comitatus: Önkormányzati Szemle*, 27(224), 16–20.
- Rumford, C. (2006). Introduction: Theorizing borders. *European Journal of Social Theory*, 9(2), 155–169. <https://doi.org/10.1177/1368431006063330>
- Rückert, A. A. (2023). Upper Silesia: A changing cross-border region – A field report from a Brazilian geographer. *Border and Regional Studies*, 11(1), 7–60. <https://doi.org/10.25167/brs4810>
- Rybnikova, N., (2021). Delineating functional urban areas using artificial light at night satellite data. *Remote Sensing*, 13(18), 3714. <https://doi.org/10.3390/rs13183714>
- Sailer-Fliege, U. (1999). Characteristics of post-socialist urban transformation in East Central Europe. *GeoJournal*, 49(1), 7–16. <https://doi.org/10.1023/A:1006905405818>
- Salamin, G. (2021). A tervezés változó formái az új governance korában: A területi és várostervezés 21. századi európai átalakulási trendjei. *Századvég*, 26(1), 57–92.
- Salamin, G. (2023). The mapping of forms of spatial planning: An instrument-oriented tool for the international comparison of spatial planning activities. *European Spatial Research and Policy*, 30(1), 55–78. <https://doi.org/10.18778/1231-1952.30.1.03>
- Salamin, G. (2024). Towards a European model of spatial planning: An attempt to grasp the intellectual content of Europeanisation as reflected in European spatial planning documents. *Deturope – The Central European Journal of Regional Development and Tourism*, 16(3), 145–171. <https://doi.org/10.32725/det.2024.015>
- Salamin, G., & Péti, M. (2019). Tervkészítéstől a governance-ig – A térbeli tervezés európai fogalma, jelentései és lehetséges hazai kapcsolódásai. *Tér és Társadalom*, 33(3), 7–28. <https://doi.org/10.17649/TET.33.3.3175>
- Salamin, G., & Péti, M. (2023). Rugalmas földrajz vagy instabilitás? Változó terek a magyar területi tervezésben. *Comitatus: Önkormányzati Szemle*, 33(246), 81–92. <https://doi.org/10.59809/Comitatus.2023.33-246.81>

- Sandu, A. (2023). The post-socialist cities from Central and Eastern Europe: Between spatial growth and demographic decline. *Urban Studies*, 61(5), 821–837. <https://doi.org/10.1177/00420980231189261>
- Sántha, K. (2008). Abduktív következtetés a kvalitatív pedagógiai kutatásban. *Új Pedagógiai Szemle*, 2008(8–9), 53–58.
- Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Sassen, S. (2001). *The Global City: New York, London, Tokyo* (2nd ed.). Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Sassen, S. (2002). *Global Networks, Linked Cities*. New York: Routledge.
- Schiavina, M., Melchiorri, M., Carneiro Freire, S. M., Florio, P., Ehrlich, D., Tommasi, P., Pesaresi, M., & Kemper, T. (2022). Land use efficiency of functional urban areas: Global pattern and evolution of development trajectories. *Habitat International*, 123, 104527. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2022.102543>
- Schmidt, V. A. (1990). Unblocking society by decree: the impact of governmental decentralization in France. *Comparative Politics*, 22(4), 459-481.
- Schmitt, P., Volgmann, K., Münter, A., & Reardon, M. (2015). Unpacking polycentricity at the city-regional scale: Insights from Düsseldorf and Stockholm. *European Journal of Spatial Development*, 13(4), 1–26. <https://doi.org/10.5281/zenodo.5141277>
- Schneider, A., & Woodcock, C. E. (2008). Compact, dispersed, fragmented, extensive? A comparison of urban growth patterns in the United States, China, and India. *Remote Sensing of Environment*, 112(6), 1956–1968. <https://doi.org/10.1177/0042098007087340>
- Schuchmann, J. (2013). *Lakóhelyi szuburbanizációs folyamatok a Budapesti agglomerációban* (PhD értekezés). Széchenyi István Egyetem, Győr.

Schütz, A. (1967). *The Phenomenology of the Social World*. Evanston, IL: Northwestern University Press.

Schwarz, G. (1966). *Allgemeine Siedlungsgeographie* (3rd ed.). Berlin: Walter de Gruyter.

Scott, A. J. (2001). Global city-regions: Trends, theory, policy – an introduction. In A. J. Scott (ed.) *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy* Oxford: Oxford University Press, pp. 11–22.

Scott, A. J. (2010). Cultural economy and the creative field of the city. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 92(2), 115–130. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0467.2010.00337.x>

Scott, A. J. (2012). *A world in emergence*. Cheltenham: Edward Elgar.

Scott, A. J., & Storper, M. (2003). Regions, globalization, development. *Regional Studies*, 37(6–7), 579–593. <https://doi.org/10.1080/0034340032000108697a>

Scott, J. (1998). Planning cooperation and transboundary regionalism: Implementing policies for European border regions in the German–Polish context. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 16(5), 605–624. <https://doi.org/10.1068/c160605>

Scott, J. W. (2025). From bordering to border thinking: interdisciplinarity and the significance of cognition in border studies. In T. M. Wilson (ed.) *Border Studies*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, pp. 68–84. <https://doi.org/10.4337/9781800375390.00011>

Selmer, J., McNulty, Y., Luring, J., & Vance, C. (2018). Who is an expat-preneur? Toward a better understanding of a key talent sector supporting international entrepreneurship. *Journal of International Entrepreneurship*, 16(3), 134–149. <https://doi.org/10.1007/s10843-017-0216-1>

Sen, A. (2003). *Development as Freedom* Budapest: Európa Könyvkiadó.

Shi, S., Wong, S. K., & Zheng, C. (2022). Network capital and urban development: An inter-urban capital flow network analysis. *Regional Studies*, 56(3), 406-419. <https://doi.org/10.1080/00343404.2021.1955098>

Siedentop, S. (2005). Urban Sprawl – verstehen, messen, steuern. *DISP*, 41(160), 23-35. <https://doi.org/10.1080/02513625.2005.10556903>

Sigler, T., Martinus, K., & Matous, P. (2021). The role of proximity and distance in inter-urban networks. In Z. P. Neal & C. Rozenblat (eds.) *Handbook of Cities and Networks*. Cheltenham: Edward Elgar, pp. 239–251.

Sík, E. (2015). Adalékok a határ szociológiai elemzéséhez. In E. Sík & R. Surányi (eds.) *Határhatások*. Budapest: ELTE TáTK & TÁRKI, pp. 19–37.

Siket, J. (2020). *A helyi önkormányzatok közigazgatási autonómiája Magyarországon: Az autonómia egyes tárgykörei intézménytörténeti és nemzetközi kitekintéssel* (No. 81). Szeged: Iurisperitus Kiadó.

Silva, C. N., & Buček, J. (eds.) (2017). *Local Government and Urban Governance in Europe*. Cham: Springer.

Small, K. A., Verhoef, E. T., & Lindsey, R. (2024). *The economics of urban transportation*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315157375>

Smętkowski, M., Celińska-Janowicz, D., & Romańczyk, K. (2020). Metropolitan areas in Poland as a challenge for urban agenda at different territorial levels. In S. Armondi & S. De Gregorio Hurtado (eds.) *Foregrounding Urban Agendas: The New Urban Issue in European Experiences of Policy-Making*. Cham: Springer, pp. 139-163. https://doi.org/10.1007/978-3-030-29073-3_7

Smętkowski, M., Gorzelak, G., Kozak, M., Olechnicka, A., Płoszaj, A., & Wojnar, K. (2011). *The European Metropolises and Their Regions: From Economic Landscapes to Metropolitan Networks*. Varsó: EUROREG, University of Warsaw.

Sohn, C. (2014a). Modelling cross-border integration: The role of borders as a resource. *Geopolitics*, 19(3), 587–608. <https://doi.org/10.1080/14650045.2014.913029>

- Sohn, C. (2013). The border as a resource in the global urban space: A contribution to the cross-border metropolis hypothesis. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(5), 1697–1711. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12071>
- Sohn, C. (2020). Greater Geneva – Le Grand Genève. In B. Wassenberg & B. Reitel (eds.) *Critical Dictionary on Borders, Cross-Border Cooperation and European Integration*. Bern: Peter Lang. <https://doi.org/10.3726/b15774> (pp. 509–511)
- Sohn, C., Reitel, B., & Walther, O. (2009). Cross-border metropolitan integration in Europe: The case of Luxembourg, Basel, and Geneva. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 27(5), 922–939. <https://doi.org/10.1068/c0893r>
- Soja, E. (2001). *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell.
- Soja, E. W. (2000). *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell.
- Soja, E. W. (2013). *Seeking spatial justice*. University of Minnesota Press.
- Somlyódyne Pfeil, E. (2006). Nemzetállami várospolitikák és az Európai Unió policentrizmus koncepciója. *Tér és Társadalom*, 20(4), 31–47. <https://doi.org/10.17649/TET.20.4.1076>
- Somlyódyne Pfeil, E. (2017). Chances of effective urban policy in Hungary under the influence of the European Cohesion Policy. *Deturope*, 9(3), 141–161. <https://doi.org/10.32725/det.2017.026>
- Somlyódyne Pfeil, E. (2019). *A városok szerepe a területi kormányzásban*. Budapest: NKE Közigazgatási Továbbképzési Intézet.
- Somlyódyne Pfeil, E. (2023). A várostérségi és policentrikus szemléletre alapozott településhálózat-fejlesztés. *Comitatus: Önkormányzati Szemle*, 33(3), 171–181.
- Soós, E. (2021). Az európai területi együttműködési csoportosulások (EGTC) az EU határrégióiban. *Forum: Acta Juridica et Politica*, 11(3), 385–393.

- Sorrentino, M., Sicilia, M., & Howlett, M. (2018). Understanding co-production as a new public governance tool. *Policy and Society*, 37(3), 277–293. <https://doi.org/10.1080/14494035.2018.1521676>
- Soutar, G. N., & Turner, J. P. (2002). Students' preferences for university: A conjoint analysis. *International Journal of Educational Management*, 16(1), 40–45. <https://doi.org/10.1108/09513540210415523>
- Spierings, B., & Van der Velde, M. (2013). Cross-border differences and unfamiliarity: Shopping mobility in the Dutch–German Rhine–Waal Euroregion. *European Planning Studies*, 21(1), 5–23. <https://doi.org/10.1080/09654313.2012.716236>
- Spinuzzi, C. (2012). Working alone together: Coworking as emergent collaborative activity. *Journal of Business and Technical Communication*, 26(4), 399–441. <https://doi.org/10.1177/1050651912444070>
- Spórna, T. (2018). The suburbanisation process in a depopulation context in the Katowice conurbation, Poland. *Environmental & Socio-economic Studies*, 6(1), 57–72. <https://doi.org/10.2478/environ-2018-0007>
- Stanilov, K. (ed.) (2007). *The Post-Socialist City: Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism*. Dordrecht: Springer.
- Stanilov, K., & Sýkora, L. (eds.) (2014). *Confronting Suburbanization: Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe*. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Stead, D., & Pálné Kovács, I. (2016). Shifts in governance and government across Europe. In P. Schmitt & L. Van Well (Eds.), *Territorial governance across Europe: Pathways, practices and prospects*. London: Routledge, pp. 13–30.
- Stoker, G. (1998). Governance as theory: Five propositions. *International Social Science Journal*, 50(155), 17–28. <https://doi.org/10.1111/1468-2451.00106>
- Storper, M., & Venables, A. J. (2004). Buzz: Face-to-face contact and the urban economy. *Journal of Economic Geography*, 4(4), 351–370. <https://doi.org/10.1093/jnlecg/lbh027>

Sun, L., Jin, J. G., Axhausen, K. W., Lee, D. H., & Cebrian, M. (2015). Quantifying long-term evolution of intra-urban spatial interactions. *Journal of the Royal Society Interface*, 12(102), 20141089. <https://doi.org/10.1098/rsif.2014.1089>

SUSR (2024). *Statistical Yearbook of the Slovak Republic 2024*. Pozsony: Statistical Office of the SR

Süli-Zakar, I. (2009). A határok és a határon átnyúló kapcsolatok átértékelődése Kelet-Közép-Európában. *Közép-Európai Közlemények*, 2(4–5), 48–57.

Süli-Zakar, I. (2014). *Közös múltunk – közös jövőnk, együtt Európáért (20 éves a Kárpátok Eurorégió)*. Debrecen: Didakt Kft.

Sýkora, L. (1999). Changes in the internal spatial structure of post-communist Prague. *GeoJournal*, 49(1), 79–89. <https://doi.org/10.1023/A:1007076000411>

Sýkora, L. (2009). Post-socialist cities. In R. Kitchin & N. Thrift (eds.) *International Encyclopedia of Human Geography*. Oxford: Elsevier, pp. 387–395.

Szabó, P. (1998). A napi ingázás kérdésköre a kilencvenes években Magyarországon. *Tér és Társadalom*, 12(4), 69–89. <https://doi.org/10.17649/TET.12.4.488>

Szabó, P. (2018). Térszerkezeti kihívások és fejlesztési térségek Magyarországon. *Tér – Gazdaság – Ember*, 6(2), 45–61. <https://doi.org/10.14513/>

Szabó, T. (2019). Együttműködések és kistelepülési önkormányzati koordinációk – az elmúlt évtized jogalkotásának közpolitikai hatásai. In I. Laki & T. Szabó (eds.) *Kényszerpályák és lehetőségek – A községi igazgatás és feladatellátás dimenziói napjainkban*. Budapest: Homo Oecologicus Alapítvány – TÖOSZ, pp. 98–133.

Szabó, T. (2024). A helyi nemzetiségi önkormányzatok a közös önkormányzati hivatalok és az önkéntes önkormányzati társulások szemszögéből. *Comitatus: Önkormányzati Szemle*, 34(248), 91-108. <https://doi.org/10.59809/Comitatus.2024.34-248.91>

Szabó, T., & Gyergyák, F. (2024). *A magyar kisvárosok politikai, igazgatási és fejlesztési dimenziói*. Budapest: Homo Oecologicus Alapítvány – Települési Önkormányzatok Országos Szövetsége.

Szajnowska-Wysocka, A., & Zuzánska-Żyśko, E. (2013). The Upper-Silesian conurbation on the path towards the “Silesia” metropolis. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 21, 111–124. DOI:[10.2478/bog-2013-0025](https://doi.org/10.2478/bog-2013-0025)

Szegvári, P. (2022a). A metropolisz térségek fejlesztésének új szempontjai: viták, dilemmák – különböző megoldási javaslatok. *CITY.HU Várostudományi Szemle*, 2(4), 41–52.

Szegvári, P. (2022b). A magyar településhálózat-fejlesztés kihívásai és lehetséges irányai. *Pro Publico Bono – Public Administration*, 10(1), 66–77. <https://doi.org/10.32575/ppb.2022.1.4>

Székács, T. (2015). Munkaerőpiac és munkaerő-migráció a szlovák–magyar határ mentén a gazdasági válság után. *Külgazdaság*, 59(3–4), 123–149.

Székely, A. (2011). A határon átnyúló agglomerációk turizmusának típusai. *Jelenkori Társadalmi és Gazdasági Folyamatok*, 6(1–2), 126–131.

Szelényi, I. (1990). Városfejlődés és területgazdálkodás Kelet-Európában. In Szelényi, I. *Új osztály, állam, politika*. Budapest: Európa Könyvkiadó, pp. 269–306.

Szelényi, I. (1996). Cities under socialism – and after. In G. Andrusz, M. Harloe, & I. Szelényi (eds.) *Cities after Socialism: Urban and Regional Change and Conflict in Post-socialist Societies* Oxford: Blackwell, pp. 286–317.

Szemző, H., & Tosics, I. (2005). Hungary. In R. van Kempen, M. Vermeulen, & A. Baan (eds.) *Urban Issues and Urban Policies in the New EU Countries*. Aldershot: Ashgate, pp. 37–60.

Szirmai, V. (2011). A nagyváros szélén: A városi terjeszkedés térbeli társadalmi problémái. *Tér és Társadalom*, 25(1), 20–41. <https://doi.org/10.17649/TET.25.1.1771>

Szirmai, V. (Ed.). (2009). *A várostérségi versenyképesség társadalmi tényezői*. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó.

Szőke, V. (2023). Klasszikus telephelyelméletek összefüggései Vas vármegyei települések mezőgazdasági vállalkozásainak gazdasági tevékenysége alapján. *Településföldrajzi Tanulmányok*, 12(1–2), 51–65.

Szytniewski, B. B., Spierings, B., & Van der Velde, M. (2018). Socio-cultural proximity, daily life and shopping tourism in the Dutch–German border region. In M. K. Smith, G. Richards, & M. P. Christian (eds.) *Proximity and Intraregional Aspects of Tourism*. London: Routledge, pp. 60–74.

Takács, P. (2019). A közösségi közlekedés helye és szerepe Európa városaiban. *Közlekedéstudományi Szemle*, 69(4), 28–35. <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2019.4.2>

Tan, X., Liu, Y., Zhang, H., et al. (2024). Urban energy efficiency: A path towards sustainable development in Chinese cities. *International Journal of Hydrogen Energy*, 96, 908–922. <https://doi.org/10.1016/j.ijhydene.2024.11.363>

Tárnok, B. (2016). Növekvő tendenciák a felvidéki magyar iskolaválasztásban. *Pázmány Law Working Papers*, (29), 1–18.

Taylor, P., & Derudder, B. (2015). *World City Network: A Global Urban Analysis* (2nd ed.). London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315730950>

Temesi, I. (2006). *Regionalizmus és regionalizáció* (Doktori értekezés). Pécs: Pécsi Tudományegyetem.

Temesi, I. (2020). Szerv, szervezet és szervezetrendszer a közigazgatásban. *Pro Publico Bono – Magyar Közigazgatás*, 8(1), 36–55. <https://doi.org/10.32575/ppb.2020.1.3>

Teperics, K. (2017). *A Debreceni Egyetem területi kapcsolatai, gazdasági hatásai* (Habilitációs dolgozat). Debrecen: Debreceni Egyetem.

Tesák, J. (2019). *Twin City Wien–Bratislava (Danubien – eine Vision)* (Doctoral dissertation, Universität Wien).

Teveli-Horváth, D. (2023). *A főutcamenedzsment mint városrevitalizációs eszköz lehetőségei Magyarországon* (PhD értekezés). Budapesti Corvinus Egyetem.

Teveli-Horváth, D. (2025). *Az önkormányzati együttműködés lehetőségei kisvízgyűjtő szinten*. Budapest: Klímabarát Települések Szövetsége.

Teveli-Horváth, D., & Varga, V. (2023). A magyar kreatív fiatalok lakóhelyválasztási preferenciái és annak változása a COVID–19 fényében. *Tér és Társadalom*, 37(1), 71–91. <https://doi.org/10.17649/TET.37.1.3414>

Timmermans, S., & Tavory, I. (2012). Theory construction in qualitative research: From grounded theory to abductive analysis. *Sociological Theory*, 30(3), 167–186. <https://doi.org/10.1177/0735275112457914>

Timothy, D. J. (2005). *Shopping Tourism, Retailing and Leisure*. Clevedon: Channel View Publications.

Tiner, T. (2010). Far from the core – Regions and industrial parks in economic shadow in Hungary. *Hungarian Geographical Bulletin*, 59(2), 123–140.

Torrens, P. M., & Alberti, M. (2000). *Measuring sprawl*. (CASA Working Paper No. 27). London: Centre for Advanced Spatial Analysis, UCL.

Tosics, I. (2022). A budapesti metropolisz térség fejlesztése – elszalasztott lehetőségek és jövőbeli kétségek. *CITY.HU Várostudományi Szemle*, 2(4), 5–20.

Tóth, G. (2004). Az autópályák és a városfejlődés. *Tér és Társadalom*, 18(2), 39–55. <https://doi.org/10.17649/TET.18.2.944>

Tóth, G. (2024). Agglomerációk, településegységek és vonzáskörzetek Magyarországon, 2024. *Területi Statisztika*, 64(3), 356–379. <https://doi.org/10.15196/TS640304>

Tóth, G., & Schuchmann, P. (2010). A budapesti agglomeráció területi kiterjedésének vizsgálata. *Területi Statisztika*, 50(5), 510–529.

- Tóthné Kardos, K. (2016). Győr egyik lehetséges új fejlődési iránya: a turizmus. *Journal of Central European Green Innovation*, 4(1), 113–122. <https://doi.org/10.22004/ag.econ.232922>
- Tózsza, I. (2017). *A közigazgatás földrajza*. Budapest: Nemzeti Közszolgálati Egyetem.
- Tödttling, F., & Tripl, M. (2005). One size fits all? Towards a differentiated regional innovation policy approach. *Research Policy*, 34(8), 1203–1219. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2005.01.018>
- Tömöri, M. (2010). Investigating shopping tourism along the borders of Hungary: A theoretical perspective. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 6(2), 202–210.
- Tripl, M. (2006). *Cross-border regional innovation systems* (Discussion Paper No. 2006/05). Vienna: WU Vienna University of Economics and Business. <https://doi.org/10.57938/05c6e282-638c-4104-8f39-280703f00dc1>
- Trullén, J., & Boix, R. (2003). *Barcelona, metrópolis policéntrica en red* (Working Paper No. 03.03). Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, Departament d’Economia Aplicada.
- Tweraser, F. (2017). “Vienna is different”: Friedrich Torberg’s journal Forum, the Congress for Cultural Freedom, and competing soft-power strategies in the Cold War. In G. Scott-Smith & C. E. Meeuwes (eds.) *Campaigning Culture and the Global Cold War: The Journals of the Congress for Cultural Freedom*. London: Palgrave Macmillan, pp. 149-165. https://doi.org/10.1057/978-1-137-59867-7_8
- U.S. Census Bureau. (1994). *Geographic Areas Reference Manual: Chapter 13 – Metropolitan Areas*. Washington, DC: U.S. Department of Commerce.
- Urban, F. (2018). Large housing estates of Berlin, Germany. In D. B. Hess & T. Tammaru (Eds.), *Housing Estates in Europe: Poverty, Ethnic Segregation and Policy Challenges* Cham: Springer, pp. 99–120.
- Uzzi, B., & Spiro, J. (2005). Collaboration and creativity: The small world problem. *American Journal of Sociology*, 111(2), 447–504. <https://doi.org/10.1086/432782>

Václavík, T., & Rogan, J. (2009). Identifying trends in land use/land cover changes in the context of post-socialist transformation in Central Europe: A case study of the Greater Olomouc Region, Czech Republic. *GIScience & Remote Sensing*, 46(1), 54-76. <https://doi.org/10.2747/1548-1603.46.1.54>

van der Motte, C., Halbert, L., Roelandts, M., & Cornut, P. (2008). European planning and the polycentric consensus: Wishful thinking? *Regional Studies*, 42(8), 1205-1217. <https://doi.org/10.1080/00343400701874206>

van der Pluijm, R., & Melissen, J. (2007). *City Diplomacy: The Expanding Role of Cities in International Politics*. The Hague: Netherlands Institute of International Relations “Clingendael.”

van Hoven, B. (2010). Analysing qualitative data using CAQDAS. In N. Clifford, S. French, & G. Valentine (eds.) *Key Methods in Geography*. London: Sage, pp. 453-465.

van Ommeren, J., & van der Straaten, W. (2005). *Identifying “wasteful commuting” using search theory* (Tinbergen Institute Discussion Paper No. TI 2005-088/3). Amsterdam: Tinbergen Institute.

Varga, V. (2025). *Települési verseny a humán tőkéért: A középvárosok potenciálja a fiatal, kreatív osztály vonzására, mint a policentrikus fejlődés lehetséges esélye Magyarországon* (PhD értekezés). Budapest: Budapesti Corvinus Egyetem.

Varga, V., Teveli-Horváth, D., & Salamin, G. (2020). A fiatal, képzett lakosságot vonzó potenciál a Budapest körüli csapágyvárosokban. *Területi Statisztika*, 60(2), 179–210. <https://doi.org/10.15196/TS600204>

Varga, Zs. A. (2014). Tűnődések a Ket. hatályának dogmatikai alapjairól. *Magyar Jog*, 61(6), 321–328.

Vasárus, G. L., & Lennert, J. (2022). Suburbanization within city limits in Hungary – A challenge for environmental and social sustainability. *Sustainability*, 4(14), 8855. <https://doi.org/10.3390/su14148855>

Vass, Á. (2013). Szlovák–magyar kettős állampolgárok szlovák állampolgárság nélkül. *Magyar Kisebbség*, 18(3), 129–151.

Veilandics, E. (2023). *A községi jegyző szerepének átalakulása, feladat- és hatáskörének változásai – összehasonlító elemzés egy jegyző szemszögéből*. Győr: Universitas-Győr Nonprofit Kft.

Vértesy, L. (2021a). A helyi önkormányzatok gazdasági alapjai. In G. Belányi et al. (Eds.), *A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény kommentárja* (VI. fejezet). Budapest: Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó.

Vértesy, L. (2021b). A helyi önkormányzatok, szerveik és működésük. In G. Belányi et al. (Eds.), *A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény kommentárja* (III. fejezet). Budapest: Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó.

Vigvári, A. (2008). Szubszidiaritás nélküli decentralizáció – Néhány adalék az önkormányzati rendszer magyar modelljének korszerűsítéséhez. *Tér és Társadalom*, 22(1), 141–167. <https://doi.org/10.17649/TET.22.1.1161>

Voszka, É. (2024). Az állami támogatások új csodafegyvere? IPCEI-k Európában és Magyarországon. *Külgazdaság*, 68(7–8), 48–80. <https://doi.org/10.47630/KULG.2024.68.7-8.48>

Walker, J. (2011). *Human transit: How clearer thinking about public transit can enrich our communities and our lives*. Washington, DC: Island Press. DOI:[10.5198/jtlu.v5i3.370](https://doi.org/10.5198/jtlu.v5i3.370)

Wassmer, R. W. (2002). *An economic perspective on urban sprawl*. Working paper, California Senate Office of Research, Sacramento, CA.

West, G. B. (2017). *Scale: The Universal Laws of Life, Growth, and Death in Organisms, Cities, and Companies*. New York: Penguin Press.

West, G. B., Bettencourt, L. M. A., Lobo, J., Helbing, D., & Kühnert, C. (2007). Growth, innovation, scaling, and the pace of life in cities. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 104(17), 7301–7306. DOI:[10.1073/pnas.0610172104](https://doi.org/10.1073/pnas.0610172104)

Winkler, Á., Jóna, L., & Salman, F. (2025). Aspects for Planning Attractive Urban Public Transport Networks and Timetables on the Example of Győr. *Future Transportation*, 5(4), 198. <https://doi.org/10.3390/futuretransp5040198>

Yuval-Davis, N. (2004). Borders, boundaries, and the politics of belonging. In S. May, T. Modood, & J. Squires (eds.) *Ethnicity, Nationalism and Minority Rights* Cambridge: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511489235.011>

Zongor, G. (2024). A közös önkormányzati hivatalok önkormányzati és térségi nézőpontból. *Comitatus: Önkormányzati Szemle*, 34(248), 5–21. <https://doi.org/10.59809/Comitatus.2024.34-248.37>

Felhasznált statisztikai adatok:

Központi Statisztikai Hivatal 2022. évi népszámlálása

<https://nepszamlalas2022.ksh.hu/eredmenyek/vizualizaciok/a-telepulesek-legfontosabb-adatai/> utolsó letöltés: 2026. 01. 03.

Központi Statisztikai Hivatal 2011. évi népszámlálása

<https://www.ksh.hu/nepszamlalas/> utolsó letöltés: 2026. 01. 03.

Központi Statisztikai Hivatal T-STAR Magyarország lakónépessége (továbbszámított népesség száma 2024) <https://statinfo.ksh.hu/Stainfo/QueryServlet?ha=NT6C01> utolsó letöltés: 2025. 12. 3.

Központi Statisztikai Hivatal Gazdasági Szervezetek Regisztere

<https://statinfo.ksh.hu/Stainfo/QueryServlet?ha=VB3A05> utolsó letöltés: 2025. 10. 09.

Bundesanstalt Statistik Österreich-STAT, Regional Accounts 2022

<https://www.statistik.at/en/statistics/national-economy-and-public-finance/national-accounts/regional-accounts> utolsó letöltés: 2025. 12. 03.

Štatistický úrad SR Výber zaujímavých dát o vývoji počtu a štruktúre vysokoškolských študentov

SR https://datacube.statistics.sk/#!/view/sk/VBD_SLOVSTAT/sv2005rs/v_sv2005rs_00_00_00_sk utolsó letöltés: 2025. 11. 27.

Felsőoktatási Információs Rendszer <https://firstat.oh.gov.hu/intezmenyi-letszamstatisztika> utolsó letöltés: 2025. 11. 27.

