

Porhajas Gábor László

**A várostérségi fejlődés és a települések közötti együttműködések kihívásai a helyi
kormányzás szempontjából a győri határmenti várostérség példáján**

Nemzetközi Kapcsolatok és Politikatudományi Doktori Iskola

Témavezetők:

Kocsis János Balázs PhD

Salamon Géza PhD

**Budapesti Corvinus Egyetem
Nemzetközi Kapcsolatok és Politikatudományi Doktori Iskola
Városi és Környezetpolitikai Tanulmányok Doktori Program**

**A várostérségi fejlődés és a települések közötti együttműködések kihívásai a helyi
kormányzás szempontjából a győri határmenti várostérség példáján**

**Doktori értekezés
Porhajas Gábor László**

Budapest, 2026

Tartalom

Ábrajegyzék	7
1. Bevezetés.....	8
2. A helyi kormányzás és a várostérségek elméleti alapjai.....	15
2.1. A helyi kormányzás elméleti alapjai	15
2.2. A helyi önkormányzás elméleti alapjai	19
2.3. Várostérségi kormányzás és önkormányzati kooperációk	22
2.3.1. A várostérségi kormányzás elméleti alapjai	22
2.3.2. A várostérségi kormányzás a hazai tudományos diskurzusban és a gyakorlatban	24
2.3.3. A határ, mint térformáló struktúra.....	29
2.3.4. A határon átnyúló várostérségi kormányzás.....	30
2.4. A várostérségek és a metropolizáció fogalma és jelentősége	32
2.4.1. A policentrikus várostérségek elméleti alapjai	33
2.4.2. A policentrikus várostérségek az európai terület politikai gondolkodásban	37
2.4.3. A városi szétterülés térformáló szerepe.....	39
2.4.4. A várostérségek főbb megközelítései	40
2.4.5. A metropolisztérségek megközelítései a kortárs szakirodalomban	45
2.4.6. A bécsi metropolisztérség	48
2.5. A határon átnyúló várostérségek sajátosságai a helyi kormányzás szempontjából	51
2.6. Települési önkormányzatok kihívásai a helyi kormányzás szempontjából	60
2.7. Győri várostérségi kutatások eddigi eredményei	67
3. Módszertan.....	76
3.1. A kutatás módszertani és értelmezési kerete.....	76
3.2. Vizsgálati terület lehatárolása	80
3.3. A kvalitatív kutatási megközelítés és az adatgyűjtés módszertani keretei	83
3.4. Az interjúk feldolgozásának és elemzésének módszertana	88
4. Eredmények.....	91
4.1. A győri várostérség sajátosságai	91
4.1.1. Győr térsége az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió értelmezési keretében	95
4.1.2. A győri várostérség morfológiai, demográfiai sajátosságai.....	96
4.1.3. A győri várostérség gazdasági sajátosságai.....	100
4.2. Várostérségi fejlődés a győri várostérségben az ingázási adatok alapján	105
4.2.1. Az ingázási szokások változása 2011 és 2022 között.....	109
4.3. A Csallóköz kapcsolata napjainkban a győri várostérséggel.....	112
4.3.1. Munkaerőpiac.....	114
4.3.2. Kulturális együttműködés, testvértelepülési kapcsolatok.....	120
4.3.3. Települési önkormányzatok közötti pályázati együttműködési nehézségek	123
4.3.4. Oktatási kapcsolatok	128

4.3.5.	Bevásárlóturizmus.....	133
4.3.6.	Kulturális szolgáltatások, szabadidő	136
4.4.	Határon átnyúló közlekedési lehetőségek Magyarország és a Szlovák Köztársaság között	140
4.4.1.	Határon átnyúló közlekedés Rajka környékén	140
4.4.2.	Az autós közlekedés lehetőségei Rajka és Pozsony között	143
4.4.3.	Autóbuszos személyszállítás Győr és a csallóközi települések között	144
4.5.	A vizsgált magyarországi települések kapcsolata Győrrel ágazatok szerinti bontásban	145
4.5.1.	Munkaerőpiac.....	145
4.5.2.	Kulturális szolgáltatások, mint települési versenyképességi tényező.....	149
4.5.3.	Oktatás a várostérségben	155
4.5.4.	Egészségügy	161
4.5.5.	Közlekedés a várostérségben.....	163
4.6.	A várostérségi koordináció és kormányzás esélyei a térségben és Magyarországon	165
4.6.1.	A hazai önkormányzati rendszer működési gyakorlata a várostérségi integráció szempontjából	168
4.6.2.	Az önkormányzatok holisztikus kihívásai a győri várostérségben	171
4.6.3.	A várostérségi koordináció és kormányzás Magyarországon	175
4.6.4.	A várostérségi kormányzás és koordináció akadályai napjainkban.....	177
4.6.5.	A győri városvezetés attitűdje a térségi településekkel való együttműködés során	180
4.6.6.	Bécs szerepe a várostérség életében az önkormányzati percepciók alapján.....	182
4.6.7.	A várostérségi önkormányzatok alkalmazkodási lehetőségei	184
4.7.	A metropolizáció helyi önkormányzatokra gyakorolt hatásai	185
5.	Összegzés és következtetések.....	188
5.1.	A kutatás kérdéseire adható válaszok.....	188
5.2.	Disszkusszió és következtetések	192
5.2.1.	Általános következtetések a helyi kormányzás szempontjából	196
5.3.	Szakpolitikai ajánlások	199
5.4.	A kutatás folytatásának lehetőségei	202
6.	Felhasznált szakirodalom	204
7.	Függelékek	258
	Köszönetnyilvánítás	261

Ábrajegyzék

1. ábra Funkcionális városrégiók térszerkezeti típusai. Forrás: Burger et al., 2011, p. 163.	34
2. ábra: A városi szétterülés térformái (Bertaud 2002 alapján saját szerkesztés)	39
3. ábra A disszertáció logikai felépítése. Forrás: saját szerkesztés	78
4. ábra A győri várostérség felszínborítása 1990-ben és 2018-ban az Európai Unió Corine adatbázisai alapján forrás: EU Copernicus Land Monitoring Service adatai alapján saját szerkesztés.....	104

Táblázatok jegyzéke

1. táblázat A kvalitatív kutatás során alkalmazott kérdezési szempontok forrás: saját szerkesztés	83
2. táblázat A kutatás során készített interjúk bemutató jegyzéke forrás: saját szerkesztés.....	88
3. táblázat Győr-Moson-Sopron megye GDP adatai 2000-2024 között adatok forrása: KSH 2025, saját szerkesztés.....	101
4. táblázat 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	142
5. táblázat Bratislava Regio Special értékesítési adatai 2020-ban valamennyi értékesítési csatornán keresztül értékesített jegyek száma. Forrás: a GySEV Zrt. 2023. évi adatszolgáltatása.....	143
6. táblázat Bratislava Regio Special értékesítési adatai 2021-ben valamennyi értékesítési csatornán keresztül értékesített jegyek száma. Forrás: a GySEV Zrt. 2023. évi adatszolgáltatása.....	143
7. táblázat Bratislava Regio Special értékesítési adatai 2022-ben valamennyi értékesítési csatornán keresztül értékesített jegyek száma. Forrás: a GySEV Zrt. 2023. évi adatszolgáltatása.....	143
8. táblázat A helyi önkormányzatok kötelező feladatai a 2011. évi CLXXXIX. törvény alapján forrás: saját szerkesztés	167
9. táblázat A magyar nyelven elérhető képzések a szlovákiai felsőoktatási intézményekben (Adatok forrása: SUSR 2021, forrás: saját szerkesztés)	259

Térképek jegyzéke

1. térkép hajdani CENTROPE együttműködés területe forrás: saját szerkesztés	94
2. térkép Az OFTK szerinti városhálózat forrás: OFTK 2014	96
3. térkép A győri agglomeráció településeinek népessége-színárnyalatos ábrázolás (saját szerkesztés adatok forrása: KSH 2021).....	99
4. térkép Várostérségeink vonzáskörzetei mobiltelefonos applikációk által tárolt helyadatok alapján forrás: GeoX Kft. 2026	100
5. térkép Győr ingázási övezete a Győrbe ingázók aránya alapján és a településenkénti helyben foglalkoztatottak száma (Adatok forrása: KSH, saját szerkesztés).	107
6. térkép A napi ingázók számának 20 főnél nagyobb változását mutató települések a győri várostérségben 2011-ről 2022-re (adatok forrása: KSH, saját szerkesztés).....	108
7. térkép A napi ingázók arányának jelentősebb (20 főnél nagyobb) változásait mutató települések a győri várostérségben 2011-ről 2022-re, ahol 2011=100%” (adatok forrása: KSH, saját szerkesztés)	109
8. térkép Ausztriába ingázók száma Győr-Moson-Sopron és Vas megyéből mobiltelefonos applikációk helyadatai alapján forrás: GeoX Kft. 2025.....	112
9. térkép Magyar-szlovák határszakasz Szob és Rajka között, ahol a kék pontok a közúti, a sárga pedig a vasúti összeköttetéseket jelölik forrás: saját szerkesztés.....	114

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 XX. században a városnövekedés jellemzően a települések fizikai kiterjedésével és népességnövekedésével volt leírható, addig napjainkban a városi jellegű térségek szerveződése, a települések kapcsolatai, hálózatosodása és funkcionális integrációja került a vizsgálatok középpontjába. A várostérségek létrejötté során a korábban intézményileg, funkcionálisan és térben széttagolt városiasodott települések egyre inkább koherens nagyvárosi rendszerekké integrálódnak, amely folyamatot a települések közötti kapcsolatok intenzívebbé válása, 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 Bécs-Pozsony-Győr 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 térségközponti kapcsolatokkal párhuzamosan a környező települések között is 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 egységes városi hálózattá és a folyamat eredményeképpen a korábban egyértelműnek vélt olyan fogalmak, mint város, régió, urbanizáció, urbanizációs ciklus és a többi közötti határok elmosódnak és a régió egészét érintő komplex logikai és társadalmi fogalmakká válnak (Cardoso & Meijers, 2021).

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 államhatároknál, 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, amely sajátos határmenti pozíciót foglal el. Földrajzi elhelyezkedése és helyzeti energiái kiválóak, hiszen a város a Bécs–Pozsony metropolisztérség keleti kapujában, a metropolisztérség peremén, 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. A város vonzerejét növeli, hogy Ausztria és Bécs napi ingázási távolságon belül található. Az osztrák és a szlovák főváros viszont jelentős munkaerő-elszívó képességgel rendelkezik¹, hiszen ezek a fővárosok a szomszédos országok magtérsegei, amelyek a magyarországi keresetekenél lényegesen 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 megyéiben és ennek következtében a közsféra is folyamatosan szembesül a munkaerőpiacon jelentkező bérfeszültség jelenségével.

Bécs és metropolisz térsége – amelynek számos szerző szerint Pozsony is része (Patti, 2017; Jaššo, 2007; Pfaffenbichler, 2012; Bitušíková, 2016) – kiemelkedő regionális és gazdasági szerepet tölt be Közép-Európában. A Bécs és Pozsony városa mellett a Győrt és Brnot is magába foglaló CENTROPE régió több mint 6 millió lakosú, 250 milliárd eurós GDP-vel rendelkezik (Husár et al., 2020). Bécset hosszú évek óta Európa és egyben a világ egyik legélhetőbb városaként tartják nyilván, mint például a The Economist csoport Global Liveability Index-e, míg a pozsonyi kerület (NUTS 2) az Eurostat 2019-es eredményei alapján a 8. legfejlettebb régió, GDP-je az EU-átlag 179%-át teszi ki (Finka et al., 2021; Ondrejčka et al., 2021). Egyre szorosabb együttműködésük pedig jelentős hatással van a térség fejlődésére, hiszen összességében 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). Ausztria az el nem kötelezett státuszának (Knoll & Röchrlich, 2024), valamint a Habsburg birodalmi időkben kialakult bürokratikus igazgatási tradícióknak

¹ Az osztrák munkaerőpiac fontosságát jól mutatja, hogy már 2023-ban is több mint 120 ezer magyar állampolgár dolgozott Ausztriában, akiknek egy része a térségből napi szinten ingázik a szomszédos országba (AMS, 2024)

köszönhetően a régió elsődleges geopolitikai központja. Ezzel szemben Pozsony, Szlovákia fővárosaként az ország gazdasági növekedésének motorja és 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 megye 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 autót, illetve a Pápa felé kialakított 83-as gyorsforgalmi út. Kiemelendők továbbá a 160 km/h emelt sebességgel járható 1-es számú Budapest-Győr-Hegyeshalom vasútvonal és a 120 km/h órás sebességgel járható egyvágányú, de kielégítő műszaki állapotban lévő 8-as számú Győr-Csorna-Sopron vasútvonal nyújtotta lehetőségek. Győr térsége jó példája a várostérségi integráció folyamatának: a schengeni integrációt követően a munkaerőpiac, a gazdasági kapcsolatok és a mobilitási mintázatok jelentősen átalakultak. Az osztrák–magyar határhoz közeli településeken napjainkban a lakosság több mint egynegyede Ausztriába ingázik munkavállalás céljából (Egedy, 2017; Perchinig et al., 2018).

A győri várostérséggel már számos kutatás foglalkozott különböző aspektusokból (Vasárus & Makra, 2015; Farkas & Hardi, 2025; Hardi, 2001; Hardi, 2002; Rechnitzer, 2004; Rechnitzer, 2014; Csizmadia & Páthy, 2010; Csizmadia & Tóth, 2014; Csizmadia et al., 2015), valamint Győr és a Csallóköz vonatkozásában a határon átnyúló kapcsolatokat is vizsgálták már (Horbulák, 2017; Hardi & Lampl, 2008; Hardi & Lieszkovszky, 2019; Hardi & Nárai, 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 átnyúló relációkat – aspektusából elemzem. A hazai szakirodalomban a várostérségi társadalmi folyamatok vizsgálata ezen a megközelítésen keresztül még korlátozottan jelenik meg, noha egyes kutatások – például a budapesti agglomerációra vagy országos elemzések – már rámutattak a helyi önkormányzatok jelentőségére (Egyedné Gergely, 2015; Kocsis et al., 2018, Illéssy et al., 2019 Ongjerth & Számadó, 2019).

A kutatási kérdéseket azon értelmezési keret mentén kívánom részletesen vizsgálni, hogy a város egy társadalmi jelenség, amelyet komplex módon, mint egy hálózatot szükséges értelmezni (Castells, 1996; Brenner, 2019; Jessop et al., 2008 ; Schläpfer et al., 2014 , Pflieger, & Rozenblat, 2010). 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. (Domorenok et al., 2023).

A városok sikeressége gyakran azon múlik, hogy a hálózatosodás és a várostérségek közötti együttműködés sikeres-e, amelyet pedig a magváros és a hátország közötti együttműködés határoz meg. A várostérségben 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 exponenciális módon növekednek. A várostérségek méretének a növekedése 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 koncentráلódik.

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 a 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 a sikeres metropoliszrégiók egyik alapfeltétele. Az intermodális közlekedési hálózatok segítik a gyors mobilitást, míg a digitális

infrastruktúra az adatvezérelt városirányítás, az okosváros-megoldások és az innovatív szolgáltatások fejlődését támogatja. Emellett egyre fontosabb a fenntarthatóság, ezen belül a klímaadaptáció, a zöld közlekedés, a megújuló energiaforrások használata és az energiahatékony fejlesztések (Lin et al., 2021; Tan et al., 2024).

Bár számos együttműködés online is megvalósítható, a személyes találkozások továbbra is fontosak a kreatív együttműködésekben, mivel erősítik a bizalmat és elősegítik a spontán ötletcserét (Spinuzzi, 2012; Olson & Olson, 2000; Storper & Venables, 2004; Gregor et al., 2021). Ehhez megfelelő közlekedési kapcsolatokra is szükség van, amelyek egyszerre szolgálják a lakosság mobilitását és a gazdaság szállítási igényeit. Az Egyesült Államokban ennek egyik meghatározó eszköze a nagyvárosi közúti infrastruktúra fejlesztése (Duranton & Turner, 2012; Chetty & Hendren, 2018), míg az európai várostérségekben a területi korlátok és a fenntarthatósági szempontok miatt nagyobb szerepet kap a közösségi közlekedés fejlesztése (Takács, 2019).

Jelen disszertáció célja, hogy a helyi kormányzás várostérségi térátalakulása jelentette kihívásait 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 és 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 diszharmonia megértéséhez kíván hozzájárulni. Ennek érdekében azt vizsgálom, hogy milyen kihívásokat jelent a helyi önkormányzati rendszer számára a térség dinamikus átalakulása 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 fejlesztéséhez. A kutatás célja annak vizsgálata, hogy Győr és térségének problémái milyen mértékben értelmezhetők a policentrikus metropolisztérségi 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 várostérség átalakulása a helyi önkormányzatok számára Győr térségében?
 - AK1: Milyen várostérségi kihívásokat érzékelnek a térség önkormányzatai és miképpen képesek e kihívásokat kezelni?
- K2: Mennyiben képes Győr regionális központként alakítani a várostérségi kihívások kezelését?
 - AK2: Milyen szerepe van a győri várostérségre Bécsnek és a vezetésével formálódó metropolisz térségnek?
 - AK3: A csallóközi települések számára mennyiben tud Győr regionális központként funkcionálni?
- K3: Milyen akadályai vannak a várostérségi folyamatokat kezelni képes területi kormányzás (*governance*) létrejöttének?

Kutatási kérdéseim alapján az alábbi alaphipotézist állapítom meg:

- H1: Az elmúlt években Győr-Moson-Sopron megye közelében Bécs egyértelmű vezető szerepével kialakuló metropolizáció számos kihívás elé állítja az önkormányzatokat, de ezzel párhuzamosan számos lehetőséget is teremt a határok légiessé válásával. A fő funkcionális tengelyekhez kapcsolódó települések nagyobb mértékben képesek élni a folyamat nyújtotta lehetőségekkel, míg a periférikus helyzetű települések esetében korlátozottabb dinamika figyelhető meg.

A disszertáció a helyi kormányzás, a metropolizáció és a határmenti térségi folyamatok önkormányzati értelmezéseinek feltárására épül, ezért interpretatív társadalomtudományi paradigmában, abduktív kutatási logikával vizsgálja a győri várostérség intézményi és cselekvői dinamikáit. A dolgozat fogalomhasználatában a győri várostérség nem önálló metropolisztérségként jelenik meg, hanem a Bécs–Pozsony–Győr térkapcsolatokba ágyazódó, a bécsi metropolisztérség peremén elhelyezkedő várostérségként. A metropolisztérség fogalmát ezért a kutatás kizárólag e tágabb, határokon átnyúló térbeli összefüggés értelmezésére használja.

A „milyen” és „miért” jellegű kutatási kérdésekhez igazodva a kutatás elsődlegesen kvalitatív, félig strukturált interjúkra támaszkodik. 2020 és 2026 között harmincnegyven interjú készült helyi és országos döntéshozókkal, önkormányzati szakmai vezetőkkal, szakértőkkel, valamint egyes esetekben civil és lokálpatrióta szereplőkkel. A győri várostérség határon átnyúló kapcsolatai

miatt a kutatás a szlovák oldal szereplőire is kiterjedt. Az interjúkat dokumentumelemzés és releváns statisztikai adatok egészítik ki a módszertani háromszögelés érdekében. A szakértői mintavételt – különösen a szlovák oldalon tapasztalt alacsony válaszadási hajlandóság miatt – hólabda-módszer egészítette ki. A részletes kutatási módszertant a 3. fejezet mutatja be.

2. A helyi kormányzás és a várostérségek elméleti alapjai

A helyi kormányzás és a várostérségek kérdésköre napjaink területi folyamataiban kiemelt jelentőséggel bír, mivel a települések működését egyre inkább olyan társadalmi, gazdasági és környezeti kihívások határozzák meg, amelyek túlmutatnak a közigazgatási határokon. A fejezet célja a kutatás elméleti kereteinek bemutatása, különös tekintettel a helyi kormányzás koncepciójára, a várostérségek kialakulásának és működésének sajátosságaira, valamint a települések közötti együttműködések szerepére. Az elméleti áttekintés egyben megalapozza a disszertáció empirikus vizsgálatát, és kijelöli azt az értelmezési keretet, amelyben a győri várostérség helyi kormányzási folyamatai elemezhetőek.

2.1. A helyi kormányzás elméleti alapjai

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 újrászerveződését 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 értelmezhetőek (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 „új közmenedzsment” (New Public Management, NPM) hullámától 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 társkormányzást emeli középpontba, jellemzően hibrid (menedzsment, partnerség és 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 ügyspecifikus, 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 (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 területeit. 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 uniós 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 a helyi kormányzás jogi alapjait adják (lásd a Council of Europe 1985/1988-as számú rendeletét). 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 övezetek, 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 alapszik, ami jól illeszkedik a puha terek logikájához (Purkarthofer & Granqvist, 2021). Ugyanakkor fontos hangsúlyozni, hogy a puha terek nem váltják ki a formális, intézményesült struktúrákat, így 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).

A magyar elméleti diskurzus alapvetően a nemzetközi mintázatokhoz illeszkedik, de figyelembe veszi 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 Kovács írásaiban kiemeli, hogy a helyi kormányzás bizalom és valódi decentralizáció nélkül csak egy formális részvételi formává válik (Pálné Kovács, 2008b, 2014, 2019). A magyarországi helyi kormányzás gyakorlatahoz, valamint a hazai közpolitikai és közigazgatási reformok értelmezéséhez fontos támpontot adnak az NPM-ről szóló vizsgálatok, valamint a pártok, civil szervezetek és az önkormányzatok kapcsolatrendszerét feltáró munkák (Kákai, 2004). 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 került (Árvai, 2022).

2.2. A helyi önkormányzás elméleti alapjai

A helyi önkormányzás a modern demokratikus államok egyik alapvető intézménye, amely egyszerre szolgálja a demokratikus részvételt, a helyi autonómiát és a közszolgáltatások hatékony megszervezését. Létjogosultságának magyarázatára több elméleti megközelítés alakult ki, amelyek eltérő hangsúlyokkal a helyi szint és a helyben élők döntéshozatalának jelentőségét emelik ki. A helyi önkormányzás demokratikus legitimációjának egyik legismertebb klasszikus megfogalmazása Alexis de Tocqueville munkásságához kapcsolódik. Tocqueville szerint a helyi önkormányzatok a demokratikus szabadság gyakorlásának fontos intézményei, mivel a polgárok a helyi ügyeken keresztül sajátíthatják el a közeleti részvételhez szükséges készségeket. A helyi önkormányzat így nem pusztán közigazgatási szervezet, hanem a demokratikus politikai kultúra, a közösségi felelősségvállalás és az állampolgári aktivitás egyik alapja (Tocqueville, 2000). Hasonló megközelítést képviselt John Stuart Mill, aki a helyi önkormányzatokat a politikai nevelés intézményeinek tekintette: a helyi ügyekben való részvétel fejleszti az állampolgárok politikai kompetenciáit és elősegíti a közösségi érdekek felismerését (Mill, 1991). A helyi önkormányzás modern elméleteiben kiemelkedő Lawrence J. Sharpe (1970) megközelítése, aki a helyi önkormányzatok létjogosultságát három alapvető érték köré szervezte: a helyi közösségek szabadsága és autonómiája, a részvétel és demokratikus kontroll, valamint a szolgáltatási hatékonyság köré. Sharpe megközelítése a helyi autonómia egyik meghatározó elméleti alapjává vált.

A demokratikus és autonómia-alapú megközelítés mellett jelentős a közgazdasági szemlélet is. Charles Tiebout (1956) klasszikus modellje szerint a lakosság a települések által kínált szolgáltatási és adózási csomagok között választva „lábbal szavaz”, így a települések közötti verseny ösztönözheti a közszolgáltatások hatékonyabb megszervezését. A helyi önkormányzatok méretének és működési hatékonyságának kérdésével Dahl és Tufte (1973) foglalkozott részletesen. Rámutattak a demokratikus részvétel és a szolgáltatási hatékonyság közötti feszültségre: a kisebb önkormányzatok kedvezőbb feltételeket teremthetnek a közvetlen részvételhez, ugyanakkor korlátozottabb pénzügyi és szakmai erőforrásokkal rendelkeznek,

míg a nagyobb szervezetek hatékonyabban képesek komplex közszolgáltatásokat biztosítani, de csökkenhet a döntéshozatal közvetlensége. A helyi önkormányzás egyik alapvető dilemmája ezért a demokratikus közelség és a funkcionális hatékonyság közötti egyensúly megteremtése. A helyi autonómia az európai önkormányzati gondolkodásban is meghatározó. A Helyi Önkormányzatok Európai Chartája szerint a helyi önkormányzás olyan jog és képesség, amely lehetővé teszi, hogy a helyi közösségek a közügyek jelentős részét saját felelősségükre és érdekükben szabályozzák és irányítsák (Council of Europe, 1985). A Charta hangsúlyozza a szubszidiaritás elvét is, amely szerint a döntéseket lehetőség szerint azon a legalacsonyabb szinten kell meghozni, ahol azok hatékonyan kezelhetők. Pratchett (2004) rámutat arra, hogy a helyi autonómia nem azonos a helyi demokráciával: előbbi elsősorban a döntési szabadságot, a pénzügyi önállóságot és a szervezeti mozgásteret jelenti, míg utóbbi a részvételre és az elszámoltathatóságra koncentrál. A két dimenzió erősítheti egymást, de nem feltétlenül jár együtt. Ladner és szerzőtársai (2016) harminckilenc európai ország önkormányzati rendszerének összehasonlítása alapján szintén arra jutottak, hogy az autonómia többdimenziós fogalom, amely a feladatköri, pénzügyi és szervezeti önállóság mellett a központi beavatkozás korlátozottságát is magában foglalja, és jelentős eltéréseket mutat az egyes országok között. A XX. század végére a helyi önkormányzás elmélete fokozatosan túllépett a hagyományos intézményrendszer vizsgálatán előtérbe került a governance-szemlélet. Ennek háttérében az állami feladatok és települési problémák komplexebbé válása, valamint a közszolgáltatások pluralizálódása állt. A klasszikus önkormányzati elméletek és a governance-szemlélet között ugyanakkor kontinuitás figyelhető meg: míg előbbieket a helyi autonómiát, demokratikus részvételt és a közszolgáltatások helyi megszervezését hangsúlyozzák, utóbbi arra mutat rá, hogy e célok megvalósítása egyre inkább hálózatos, többszereplős környezetben történik. Az önkormányzatok közvetlen szolgáltatásszervező szerepe mellett ezért egyre fontosabbá válik a koordináció, a partnerségépítés és a stratégiai irányítás (Stoker, 1998). A közfeladatok megvalósítása mindinkább állami, önkormányzati, egyházi, civil és piaci szereplők együttműködésének eredménye, így az önkormányzatok feladata is egyre inkább az együttműködés feltételeinek megteremtése (Rhodes, 1996). Ezzel párhuzamosan a polgármesterek szerepe is túlmutat a jogszabályban meghatározott feladat- és hatáskörök végrehajtásán: koordinációs, kapcsolatépítő, fejlesztéspolitikai és érdekérvényesítő funkcióik erősödésével szerepük fokozatosan közelít a településmenedzseri szerepkörhöz (Pálné Kovács, 2008a; Stoker, 1998; Mouritzen & Svava, 2002).

A helyi önkormányzás hazai értelmezési kerete szorosan kapcsolódik a magyar közigazgatás-tudomány fejlődéséhez. A magyar szakirodalomban az önkormányzatok szerepének értelmezése hagyományosan két kérdés körül szerveződött: az államhoz és a központi közigazgatáshoz fűződő viszonyuk, valamint a helyi közügyek intézésében rendelkezésükre álló autonómia köré. A magyar közigazgatás-tudomány egyik legjelentősebb alakja, Magyary Zoltán a közigazgatást az állam működésének egységes rendszerében értelmezte. Az önkormányzatokat nem az államtól független hatalmi centrumoknak, hanem a közigazgatás olyan szabadságelemeinek tekintette, amelyek lehetővé teszik a helyi társadalom részvételét a közügyek intézésében. Kiemelte a közigazgatási racionalitás, a szervezeti hatékonyság és a feladatok megfelelő területi elosztásának jelentőségét (Magyary, 1942). Hasonlóan fogalmazott Egyed István, aki szerint az önkormányzat a közigazgatás „szabadságeleme”, amely biztosítja a helyi közösségek részvételét, miközben az állami szervezetrendszer része marad; az állam és az önkormányzat így nem egymással szemben álló, hanem egymást kiegészítő intézmények (Egyed, 1947). A rendszerváltást követően a helyi önkormányzatok szerepe új értelmezést kapott. Az 1990. évi LXV. törvény széles körű autonómiát biztosított a településeknek, a rendszer alapját a helyi önkormányzáshoz való jog, a települési önállóság és a decentralizáció jelentette. A korabeli európai decentralizációs törekvésekkel összhangban kialakított magyar modell jelentős döntési szabadságot biztosított, és Európa egyik legdecentralizáltabb önkormányzati rendszerét hozta létre (Pálné Kovács, 2008a). Szerintem a rendszerváltás utáni modell meghatározó jellemzője a települési autonómia volt, ugyanakkor a széttagolt településszerkezet, a jelentős méretbeli különbségek és a korlátozott együttműködési mechanizmusok működési problémákat eredményeztek. A funkcionális várostérségek fejlődésével egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy több közpolitikai probléma – például a közlekedés, a területfejlesztés és a környezetvédelem – nem kezelhető kizárólag települési szinten. Horváth M. (2002) rámutatott, hogy az önkormányzatok tényleges önállósága nem ítélt meg kizárólag a jogi autonómia alapján, mivel azt a pénzügyi források, az intézményi kapacitások és a közszolgáltatások megszervezésének lehetőségei is meghatározzák. A magyar rendszer egyik alapvető dilemmája ezért a decentralizált döntéshozatal, valamint a megfelelő szakmai és pénzügyi háttér közötti egyensúly megteremtése. A 2010 utáni időszak jelentős változásokat hozott. A 2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatairól új alapokra helyezte az önkormányzati működést: több korábbi önkormányzati feladat állami ellátásba került, miközben erősödött az állami koordináció és ellenőrzés, amit a szakirodalom gyakran recentralizációként értelmez (Pálné Kovács, 2016). Balázs és szerzőtársai (2014) szerint az autonómia ezért nem kizárólag a feladatok körével mérhető, hanem a döntési

mozgástér, a pénzügyi önállóság és a helyi közösségek érdekérvényesítő képessége is meghatározó. Fazekas (2017) szintén hangsúlyozza, hogy a helyi önkormányzatok egyszerre közhatalmi szervek és a helyi közösségek demokratikus képviseleti intézményei. A magyar önkormányzati rendszer fejlődésének egyik legfontosabb tanulsága, hogy a helyi autonómia és az állami koordináció közötti egyensúly folyamatosan változik. A decentralizációs és centralizációs tendenciák hatással vannak az önkormányzatok működésére, együttműködési képességére és fejlesztéspolitikai mozgásterére. Ez különösen fontos a várostérségi kormányzásban, ahol a funkcionális problémák kezelése gyakran meghaladja az egyes önkormányzatok hatáskörét, miközben megoldásuk továbbra is függ a helyi szereplők együttműködési hajlandóságától és intézményi kapacitásaitól. A magyar önkormányzati gondolkodás fejlődése így azt mutatja, hogy a helyi önkormányzás egyszerre közigazgatási-jogi intézmény, valamint a demokratikus részvétel, a területi önszerveződés és a helyi érdekérvényesítés kerete, ami kapcsolatot teremt a klasszikus önkormányzati elméletek és a helyi, illetve várostérségi kormányzási modellek között.

2.3. Várostérségi kormányzás és önkormányzati kooperációk

Napjainkban a városok közötti együttműködés kulcsfontosságú a fenntartható fejlődés, a gazdasági versenyképesség, valamint az élhetőség és az életminőség javítása szempontjából. A szuburbanizációs folyamatok, a gazdasági átalakulás 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 várostérségi kormányzás olyan eszközt kínál, amely lehetővé teszi a települések számára, hogy erőforrásaikat összehangolják, tapasztalataikat megosszák, és közös stratégiákat alakítsanak ki a hatékonyabb problémamegoldás és a lehetőségek jobb kihasználása 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.

2.3.1. A várostérségi kormányzás elméleti alapjai

A várostérségi kormányzás elmélete az elmúlt három évtizedben a közigazgatási és várospolitikai kutatások egyik legtermékenyebb kutatási irányává változott, mivel a

nagyvárosok és agglomerációs térségek problémái, például közlekedési torlódás, lakhatási, környezeti terhelés kihívásai kerültek előtérbe stb.. A tudományos közéletben a klasszikus kormányzási fordulat – amely a hierarchikus „*government*” helyett a hálózatok, a piac és a civil társadalom közötti interakciókat és a 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 várostérségi 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) tipologizálta. A szerzőpáros két különböző típust azonosít: az első típusba az egymásba ágyazott, általános feladatkörök és szintek, míg a második típusba feladat-specifikus, átfedő joghatóságok tartoznak. Ez a kétféle csoportosítás jól jellemzi a metropolisz együttműködések kettős logikáját: a demokratikus elszámoltathatóság és az integráció szempontjából az első, a funkcionális problémamegoldás és a 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 (Espon, 2020; Böhme & Redlich, 2023).

A várostérségi kormányzást egyre több empirikus kutatás is vizsgálta az elmúlt években. Az ESPON METRO (2020–2022) komparatív kutatás például kilenc európai metropolisztérséget vizsgált. Arra az eredményre jutottak, hogy a kohéziós politika – amennyiben a metropolisz térség széles érdekeltségi 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 monitoringot. 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 eredményfókuszú 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 kapacitás, különösen a megfelelően szakképzett humánerőforrás biztosítására (Moore-Cherry et al., 2022).

A várostérségi kormányzás fontosságát a 2020-as évek szakpolitikai diskurzusában a globális éghajlatváltozás és a települések és térségek rezilienssé 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 minél 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 széttörédezett: sok metropolisz szervezet létezik, de korlátozott hatáskörrel és forrásokkal. 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).

2.3.2. 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 több szereplős 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 tengelyén 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).

Jó példa erre Budapest, amely funkcionálisan önálló metropolisz térséggel rendelkezik (Szegevári, 2022; Tosics, 2022; részben Koudela, 2022), és amely lényegesen tágabb 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, nemhogy 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” várostérségi együttműködések mennyiben képesek kemény, intézményesített kormányzássá konvertálni, különösen úgy, hogy a Tanács működése az évente a témában megrendezésre kerülő konferenciák szervezésében teljesedik 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 rendszert. 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, hiszen 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 hangsúlyja áthelyeződött, és a korábbi, kistérségi logikát felváltotta a centralizáltabb államigazgatási 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 között 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 hívja fel a figyelmet (Tóth & Schuchmann, 2010; Schuchmann, 2013; Tóth, 2024; Teveli & Varga, 2023; Kocsis, 2023a; 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 hálók 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 várostérségi 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 projektmenedzsment kérdése, hiszen mindez a magyar várostérségi kormányzás kapacitásbeli 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 feladatfinanszírozás és a hatáskörök stabilak és átláthatók, valamint 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)

2.3.3. A határ, mint térformáló struktúra

A határmentiség jelentősége az utóbbi évtizedekben felértékelődött a regionális fejlődés és együttműködés vizsgálatában, mivel a határ menti térségek egyszerre hordozhatják a periférikus helyzet hátrányait és a határon átnyúló kapcsolatokból fakadó lehetőségeket (Bufon & Markelj, 2010). A határok szerepe ezzel párhuzamosan jelentősen átalakult: az izoláció és az elválasztás mellett egyre hangsúlyosabbá vált összekötő funkciójuk (Nemes-Nagy, 1998). Ez a változás a kutatás szempontjából azért is meghatározó, mert a határ a társadalmi mobilitásra és a térségi kapcsolatok intenzitására is jelentős hatást gyakorol (Rumford, 2006). A politikai határok ugyanakkor továbbra is különösen érzékeny térszerkezeti elemek, amelyek Európa számos térségében a társadalmi, politikai és geopolitikai átrendeződések hatására folyamatosan változtak (Mag, 2016; Badescu & Dungaciu, 1995).

Nemes-Nagy (1998) a határok négy alapvető szerepét különbözteti meg: a határ, mint elválasztó térelem és gát; a határ, mint szűrőzóna kapukkal; a határ, mint perem és ütközőzóna; valamint a határ, mint összekapcsoló elem és kontaktuszóna. Egy későbbi tipológiájában a határokat funkciójuk alapján négy további kategóriába sorolja (Nemes-Nagy, 2009):

1. **Adminisztratív határ:** jogilag meghatározott, hivatalosan kijelölt határ, amely közigazgatási egységeket választ el egymástól, például az országhatár.
2. **Gazdasági határ:** a gazdasági aktivitás és fejlettség térbeli különbségeit jelző határ, például eltérő gazdasági fejlettségű térségek között.
3. **Társadalmi-kulturális határ:** különböző nyelvi, vallási vagy kulturális közösségek találkozási zónája, ahol társadalmi és kulturális különbségek jelennek meg.
4. **Mentális határ:** az emberek tudatában létező, szubjektív térbeli választóvonal, amely vélt vagy valós különbségekre, például centrum–periféria viszonyokra épül.

A klasszikus megközelítés szerint a politikai határok létrehozása elsősorban az államokhoz kötődött, napjainkban azonban a határok kialakításában, lebontásában és újraértelmezésében

számos más szereplő is részt vesz (Rumford, 2006). Castells (2000) ezt részben az „áramlások terének” kialakulásával és a hálózati állam paradigmájával magyarázza, amelynek egyik példája az Európai Unió. Az európai integráció ugyanakkor nem szüntette meg a határokat, hanem részben átalakította és áthelyezte azok funkcióit, miközben az EU külső határainak jelentősége megnövekedett (Bauman, 2002). A globalizációhoz kapcsolódó, határok eltűnését feltételező várakozások sem igazolódtak teljes mértékben: a terrorizmus, a globális migráció és a közegészségügyi válságok ismételten felerősítették a határellenőrzés és a határok politikai jelentőségét (Andreas & Snyder, 2000).

A schengeni integrációt követően a kutatások figyelme egyre inkább olyan új jelenségek felé fordult, mint a globalizáció, a migráció, a digitális tér vagy a geopolitikai konfliktusok. Parra Rodriguez (2020) szerint az adatáramlás szabályozása és a kiberbiztonság újfajta határokat hoz létre, míg Delanty (2017) az európai határok fluid jellegét hangsúlyozza. Paasi (2013) ezzel párhuzamosan arra hívja fel a figyelmet, hogy az éghajlatváltozás következtében egyre fontosabbá válhatnak a politikai határokkal nem egybeeső ökoszisztéma-határok, amelyek tovább erősítik a területi együttműködés szükségességét. A határok tehát napjainkban sem veszítették el jelentőségüket, azonban értelmezésük már túlmutat a hagyományos nyitott–zárt dichotómián: jelentésük és hatásuk attól is függ, hogy az egyének és társadalmi csoportok miként tapasztalják meg őket mindennapi életük során (Yuval & Davis, 2004).

2.3.4. A 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 a schengeni 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 szülnek, 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 uniós 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 konfigurációk jönne létre (Medeiros, 2024).

Az ágazati szintű határon átnyúló várostérségi kormányzásra az Európai Unió területén jó példa lehet az Öresund térség vagy Genf várostérsége (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)

2.4. A várostérségek és a metropolizáció fogalma és jelentősége

A várostérség fogalma a XX. század második felétől a regionális tudomány és a városföldrajz, urbanisztika egyik leggyakrabban vizsgált területe, 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 hangsúlyosabbá vált az a gondolat, hogy a korábbi évtizedekben meghatározó városközpont centrikus 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 „pereme”, hanem önálló városi jellegű térképződések, sajátos társadalmi-gazdasági és

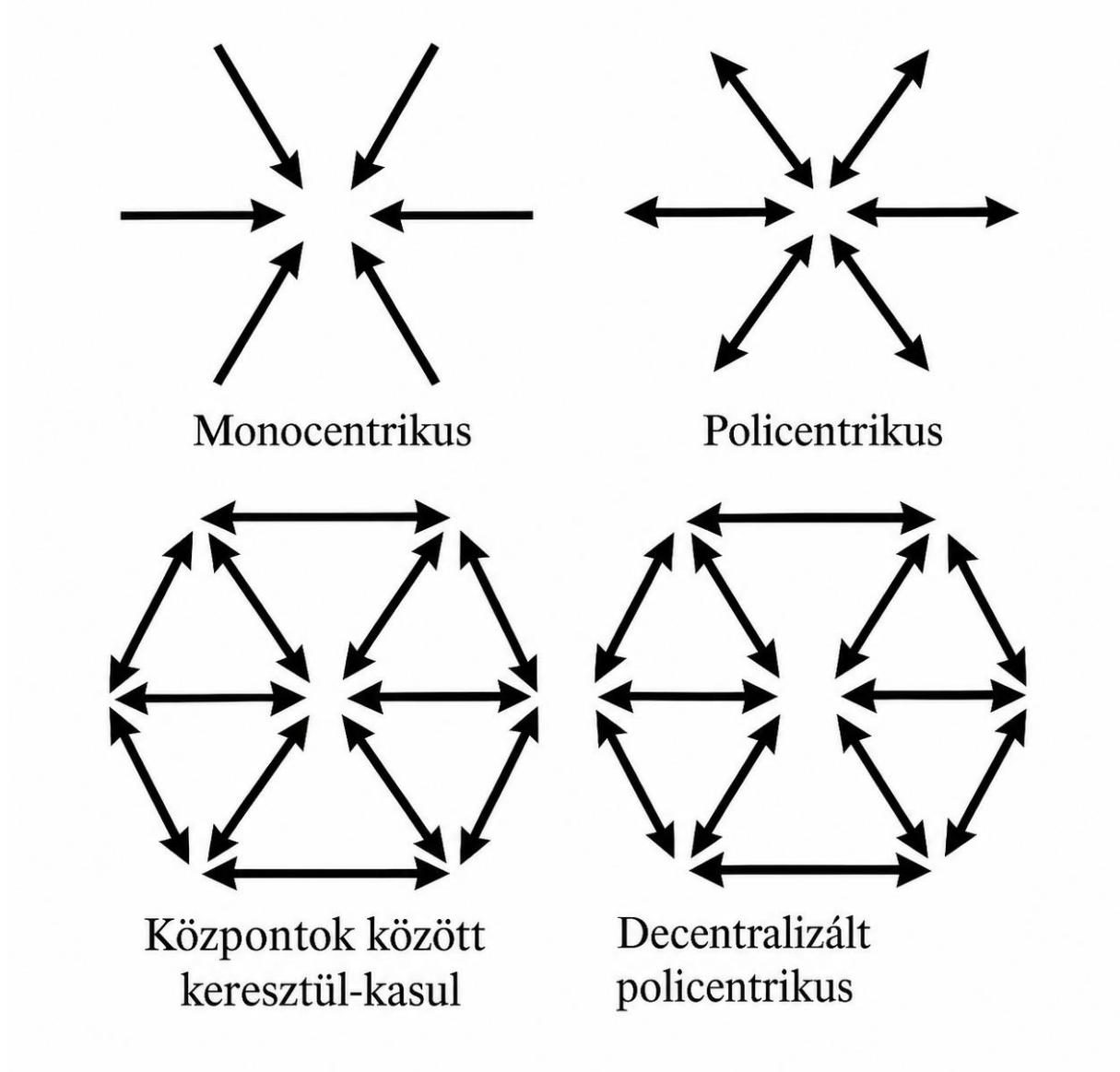
infrastrukturális logika mentén (Keil, 2018). A szuburbanizáció tehát e logika mentén nem más, mint a városi terjeszkedés és a decentralizáció jelensége, amely az urbanizáció természetes kiterjesztése és az urbanizációs evolúció része (Keil, 2018; Kocsis & Tomay, 2024, Kocsis & Varga, 2025). Így a várostérségek ma már a globális gazdasági csomópontok hálózataként is értelmezhetők (Sassen, 2001).

2.4.1. A policentrikus várostérségek elméleti alapjai

Az urbanizáció és a regionális fejlődés egyik meghatározó folyamata Közép- és Nyugat-Európában a policentrikus térszerkezet kialakulása, amely a hagyományos metropoliszközpontú térségek mellett új fejlődési irányt jelöl ki a területi fejlődésben és a szakpolitikákban. A policentrikus térségek jellemzője, hogy több, egymással funkcionális kapcsolatban álló városi központ alkotja a térségi szerkezetet, amelyek gazdasági, társadalmi és infrastrukturális kapcsolataik révén kölcsönösen erősítik egymás fejlődését (Hall & Pain, 2006). Ezzel szemben a monocentrikus várostérségek egy domináns magváros köré szerveződnek, amely a térség gazdasági és társadalmi életének meghatározó központja (Castells, 1996).

A monocentrikus városszerkezet elméleti alapjait Alonso (1964) dolgozta ki, Thünen (1826) mezőgazdasági telephelyelméletére építve. Thünen modellje szerint a földhasználat intenzitása a piacközponttól való távolság növekedésével fokozatosan csökken (Szőke, 2023; Erdősi, 2000; Knox & Marston, 2001; Schwarz, 1966). Alonso ezt a megközelítést városi környezetre alkalmazta, és a városi földhasználat térbeli szerkezetét a kereslet és kínálat egyensúlyával magyarázta (Lengyel, 2021; Lengyel & Mozsár, 2002; McCann, 2001). A modell szerint a városszerkezetet egy központi üzleti negyed, azt körülvevő munkahelyi övezet, majd a lakóterületek koncentrikus rendszere alkotja (Lengyel, 1994; Bartke & Illés, 1997; Lengyel & Mozsár, 2002; Lengyel, 2021). A modell ugyanakkor idealizált, hiszen homogén társadalmi és gazdasági viszonyokat feltételez, amelyek a valós városfejlődésben csak korlátozottan érvényesülnek (Lengyel & Mozsár, 2002). A monocentrikus térszerkezet értelmezésében meghatározó jelentőségű Christaller (1966) központi helyek elmélete is, amely szerint a települések hierarchikus rendszerbe szerveződnek. A magasabb rendű központok szélesebb körű gazdasági és közigazgatási funkciókat látnak el, míg az alacsonyabb szintű települések elsősorban a mindennapi szükségletek kielégítését szolgálják. A települések hatszögletű térbeli elrendezése a szolgáltatások optimális területi lefedettségét biztosítja (Berry & Parr, 1988). Bár

a modell számos leegyszerűsítő feltételezésre épül, a regionális gazdaságtan egyik alapvető elméletének tekinthető.



1. ábra Funkcionális városségiók térszerkezeti típusai. Forrás: Burger et al., 2011, p. 163.

Napjaink urbanizációs folyamatait azonban egyre inkább a policentrikus térfejlődés jellemzi. William Clark (2000) rámutat arra, hogy a modern nagyvárosi térségek fokozatosan a monocentrikus szerkezetből policentrikus térszerkezet felé mozdulnak el, amelyben a gazdasági, társadalmi és szolgáltatási funkciók több központ között oszlanak meg. Ez a folyamat a települések közötti funkcionális kölcsönfüggések erősödésével jár, ami egyre nagyobb jelentőséget tulajdonít a várostérségi együttműködéseknek és a helyi kormányzás új formáinak. Ennek első európai példái között említhető a holland Randstad, a Ruhr-vidék, valamint a flamand gyémánt térsége (eredeti holland nevén *Vlaamse Ruit*), amelyekben több,

egymással intenzív funkcionális kapcsolatban álló nagyváros alkot közös gazdasági és társadalmi rendszert (Lambooy, 1998; Blotevogel, 1998; Kovács & Szabó, 2013). A policentrikusság alapelve a decentralizált koncentráció, amely a központosítás és a decentralizáció egyensúlyára épül. Ennek lényege, hogy több, egymással jól összekapcsolt városközpont fejlődik párhuzamosan, miközben a városok közötti munkamegosztás, hálózatos együttműködés és funkcionális specializáció erősödik (Kloosterman & Musterd, 2001). Ez nemcsak a regionális versenyképességet és konvergenciát segíti elő (Meijers, 2008), hanem a város és vidéke közötti kölcsönös függőséget is erősíti (Somlyódyné, 2023; Faragó, 2006; Faragó, 2019). A policentrikus várostérségek így olyan dinamikus funkcionális terekké válnak, ahol a városi központok együttműködése a periférikusabb térségek fejlődésére is kedvező hatást gyakorolhat (Sen, 2003; Faragó, 2008). Ugyanakkor a gyakorlatban ez nem minden esetben valósul meg, mivel egyes periférikus térségek továbbra is kimaradhatnak a fejlődésből, amelyet a szakirodalom „pangóvíz-hatásként” ír le.

A szakirodalomban a policentrikus várostérségek megnevezése sem egységes. A különböző szerzők globális városrégióként (Scott, 2001), policentrikus városi régióként (Kloosterman & Musterd, 2001; Meijers, 2007) vagy megavárosi régióként (Hall & Pain, 2006) hivatkoznak rájuk. A fogalmi különbségek ellenére közös elemként jelenik meg, hogy olyan funkcionális térségekről van szó, amelyekben több városi központ található egymás ingázási vonzáskörzetében, és ezek gazdasági, társadalmi és közlekedési kapcsolatai egyre szorosabbá válnak (Hoyler et al., 2008).

A policentrikus várostérségeken belül a szakirodalom több típust különböztet meg: a posztzuburbán policentrikus régiókat, a metropolisztérségeket és a konurbációkat (Münter, 2011; Blotevogel & Danielzyk, 2009). A posztzuburbán policentrikus régiók kialakulását a városi terjeszkedés, valamint a város és háterszága közötti funkcionális kapcsolatok erősödése jellemzi. Ezekben a térségekben a hagyományos magváros megőrzi meghatározó szerepét, ugyanakkor az új alközpontok gazdasági funkcióikban egyre inkább specializálódnak, és a régió egységes munkaerőpiaci, illetve gazdasági térként működik (Keil & Wu, 2022; Münter, 2011; Phelps et al., 2006).

A policentrikus térszerkezet kialakulása szorosan összefügg a posztfordista gazdasági szerkezetváltással. A rugalmas termelési rendszerek, a szolgáltató szektor térnyerése és a globális gazdasági hálózatok fejlődése következtében a korábbi centralizált városszerkezetet fokozatosan a „dekoncentrált koncentráció” váltotta fel (Scott, 2001; Sassen, 2001). A gazdasági funkciók decentralizálódtak, miközben új, egymással szoros kapcsolatban álló

alközpontok jöttek létre, amelyek a várostérségek versenyképességét és gazdasági rugalmasságát növelték (Soja, 2000; Soja, 2013; Champion, 2001; Brenner, 1999). A folyamatot a technológiai fejlődés, az infrastruktúra bővülése és a lakóhely-választási preferenciák változása is erősítette. Ennek következtében a városok és elővárosaik közötti kölcsönös függőség fokozódott, ugyanakkor a növekvő mobilitási igények új közlekedési és környezeti kihívásokat is eredményeztek.

A gazdasági átalakulással párhuzamosan a vállalkozások telephelyválasztása is megváltozott. Az alacsonyabb költségű agglomerációs térségek felértékelődtek, miközben a vállalati klaszterek kialakulása és a várostérségek fokozatos összeérése egyre inkább policentrikus szerkezetet eredményezett (Kovács & Szabó, 2013). E folyamatot társadalmi változások is kísérték: a lakosság mobilitásának növekedése, a kertvárosi lakóterületek iránti kereslet és az ingázási távolságok kitolódása következtében az elővárosi települések szolgáltató szerepköre is bővült, ami tovább erősítette a többközpontú várostérségek kialakulását (Bontje, 2001; Albrechts, 2001; Kovács & Szabó, 2013). A növekvő mobilitás ugyanakkor gyakran együtt jár az úgynevezett „pazarló ingázás” jelenségével, amikor a munkavállalók nem a lakóhelyükhöz legközelebbi foglalkoztatási központba járnak dolgozni (Garcia & Palomares, 2010; Van Ommeren & Van der Straaten, 2005).

Kelet-Közép-Európában a policentrikus várostérségek fejlődését tovább gyorsította az államszocialista rendszer felbomlása. A korábban kompakt, erősen szabályozott városszerkezetet a piacgazdaság térnyerése, a decentralizáció és a magánberuházások következtében gyors szuburbanizáció váltotta fel egyes városokban, amely a városi funkciók decentralizációját és a metropolisztérségek térbeli fragmentációját eredményezte (Sýkora, 1999; Stanilov, 2007). Kocsis János Balázs és Varga Virág (2025) ugyanakkor rámutatnak arra, hogy a szuburbanizáció önmagában nem eredményez policentrikus városszerkezetet. A lakosság és a beépítés decentralizációja csak akkor vezet valódi policentrikus fejlődéshez, ha a szuburbán településeken a magasabb rendű gazdasági, intézményi és szolgáltató funkciók is koncentrálódnak, amelyet megfelelő közlekedési elérhetőség és kedvező történeti fejlődési adottságok is támogatnak. Ellenkező esetben a települések továbbra is elsősorban lakófunkciót töltenek be, és funkcionálisan a központi várostól maradnak függőek (Kocsis-Varga, 2025).

A policentrikus térségek sajátos típusát jelentik a konurbációk, amelyekben nem egyetlen domináns magváros, hanem több, történetileg önálló központ alkot egységes funkcionális régiót. Közép-Európában erre jó példát jelent a Ruhr-vidék, a sziléziai agglomeráció vagy az észak-csehországi konurbáció (Spórna, 2018; Marada et al., 2013; Benevolo, 1994).

Kloosterman és Musterd (2001) szerint ezek a térségek a szomszédos városok vonzáskörzeteinek fokozatos összeérésével alakulnak ki, miközben egyik központ sem válik egyértelműen dominánssá.

A policentrikus fejlődés egyik legfontosabb következménye a városok hálózatosodása. Somlyódyné (2023) ennek két alapvető formáját különbözteti meg. Az intraurbán hálózatosodás során a metropoliszrégió belüli alközpontok funkcionálisan egyre szorosabban kapcsolódnak a magvároshoz, amit a népesség, az ipar, a kereskedelem és a szolgáltatások decentralizációja is erősít (Sun et al., 2015; De Keersmaecker, 2003; Kilroy, 2007; Matlovič & Sedláková, 2007; Davoudi, 2003; Varga, 2025). Az interurbán hálózatosodás ezzel szemben az önálló városok és önkormányzatok közötti együttműködések jelenti, amelyek funkcionális kapcsolatokon keresztül hoznak létre közös várostérségi rendszereket (Soja, 2001; Shi et al., 2022; Graham, 1995; Sigler et al., 2021). A jelen kutatás szempontjából elsősorban ez utóbbi folyamat bír kiemelt jelentőséggel, mivel a Győr körüli várostérség fejlődése szempontjából is egyre inkább a települések közötti funkcionális kapcsolatok és együttműködések erősödése kulcsfontosságú kérdés.

2.4.2. A policentrikus várostérségek az európai terület politikai gondolkodásban

Az Európai Unió tagállamaiban a policentrikus területfejlesztés gondolata már az 1950–1960-as években megjelent, először Franciaországban, majd Hollandiában és Svédországban. Az intézményesült Európai Unión belül a policentrizmus a kiegyensúlyozott városhálózat kialakításának stratégiai céljaként jelent meg, amely alapvetően a Christaller-féle központi helyek elméletére épült, és már az első német soros elnökség is kiemelt prioritásként kezelte (Somlyódyné, 2006). Ugyanakkor a megközelítés egyik legfontosabb kritikája éppen abból fakad, hogy túlságosan a hierarchikus és statikus Christaller-modellre támaszkodik. A városfejlődés újabb kutatásai – különösen Geoffrey West munkái – ezzel szemben a városokat komplex, dinamikus és hálózatos rendszerként értelmezik (Bettencourt et al., 2007; West, 2017).

A policentrikusság az európai területfejlesztési dokumentumokban először az 1994-es lipcsei irányelvekben, majd az Európai Területfejlesztési Perspektívában (European Spatial Development Perspective – ESDP) jelent meg, amelyet később a Lisszaboni Szerződés tovább erősített normatív szakpolitikai célként (EC, 1999; Faragó, 2006; Somlyódyné, 2023). Az Európai Unió a policentrikus fejlődést azért támogatja, mert a városok közötti együttműködések

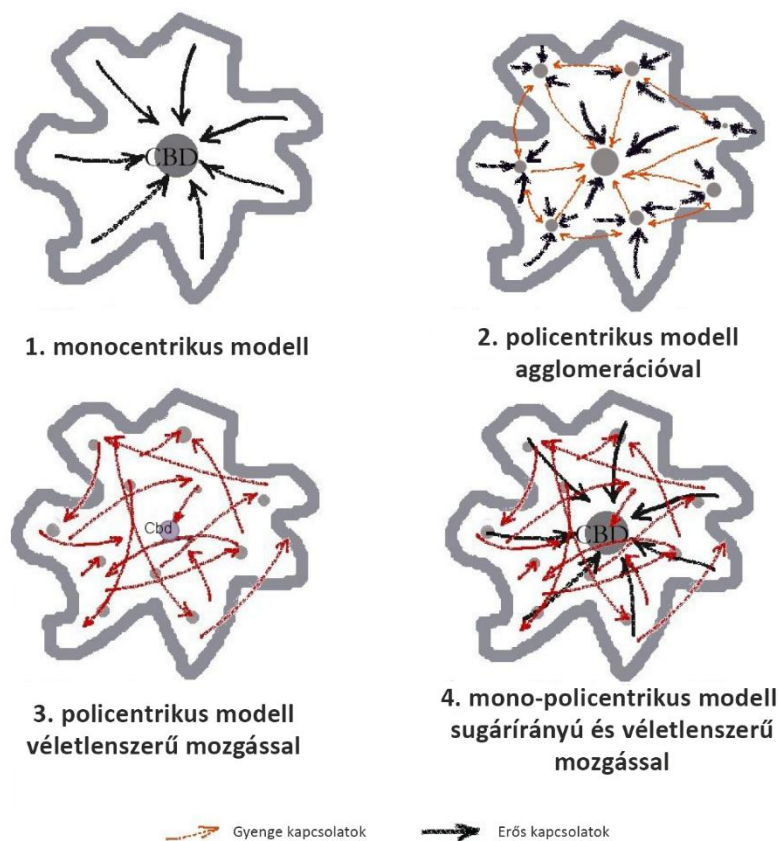
– beleértve a határon átnyúló kooperációkat is – hozzájárulhatnak a területi kohézió, a versenyképesség és a fenntarthatóság erősítéséhez (Somlyódyné, 2023; Cattán, 2007). E szemlélet részeként a kohéziós politika a városokat a regionális fejlődés motorjainak tekinti, ezért a 2007–2013-as programozási időszaktól kezdődően a tagállamok és önkormányzatok számára alapvető elvárássá vált az integrált városfejlesztési stratégiák kidolgozása, amely Magyarországon az Integrált Városfejlesztési Stratégiák (IVS) elkészítésében jelent meg (Barta, 2009; Somlyódyné, 2006). A policentrizmus később az Európai Területfejlesztési Jövőkép, a Területi Agenda és az Agenda 2020 egyik meghatározó alapelvévé vált (Davoudi, 2003; Faludi, 2004). Népszerűségét az magyarázza, hogy egyszerre ígért nagyobb gazdasági versenyképességet, fenntartható fejlődést és kiegyensúlyozottabb térszerkezetet, miközben politikailag is alkalmasnak tűnt a mag- és perifériatérsegek eltérő érdekeinek összehangolására (Kovács & Szabó, 2013; Davoudi, 2003; Faludi, 2004; Vandermotten et al., 2008). A gyakorlati tapasztalatok azonban azt mutatták, hogy a policentrikus fejlesztések önmagukban nem hozták meg a kohézió és a gazdasági növekedés terén várt eredményeket, ezért az uniós fejlesztéspolitikában fokozatosan előtérbe került az innováció és a versenyképesség erősítése. Ez ugyanakkor nem jelentett szemléletváltást a policentrizmus elutasítása irányába, hiszen a West által leírt hálózatos metropolisztérsegek fejlődésének is éppen az innováció és a gazdasági kapcsolatok erősítése képezi az alapját (Kovács & Szabó, 2013).

A policentrikus városhálózatok kutatásának egyik legfontosabb intézményi háttérét az Európai Unió által finanszírozott ESPON program biztosítja, amely a városhálózatok térformáló szerepét és a közszolgáltatások szervezésében betöltött jelentőségét vizsgálja (Salamin & Péti, 2019; Salamin, 2021; Pálné Kovács, 2008b). Számos kutatás ugyanakkor rámutat arra, hogy a policentrikus fejlesztési célok több kelet-közép-európai országban – így Magyarországon és Romániában – csak korlátozottan valósultak meg, ami elsősorban az eltérő közigazgatási berendezkedésből és intézményi feltételekből fakad. Ennek következtében a területi különbségek mérséklése sem hozta a várt eredményeket (Besze, 2009; Faragó, 2011; Rácz, 2023; Berkes, 2023; Csák, 2011). Magyarországon a rendszerváltást követően ugyan fennmaradtak a regionális tervezési keretek (NUTS2-régiók), azonban a városok fejlesztéspolitikai szerepe intézményileg és pénzügyileg nem erősödött meg megfelelő mértékben. Bár a megyei jogú városok stratégiai jelentősége nőtt, a pólusprogram, a súlyponti program és a Modern Városok Program elsősorban központi irányított fejlesztések voltak, amelyekben a helyi kezdeményezések, a várostérsegi együttműködés és az alulról építkező

integrált fejlesztések csak korlátozottan tudtak érvényesülni (Pálné Kovács, 2008b; Pálné Kovács, 2010; Faragó, 2019; Fekete, 2019; Somlyódy, 2019).

2.4.3. A városi szétterülés térformáló szerepe

Habár a policentrikus fejlődés hosszú távon fenntarthatóbb városszerkezeti alternatívát kínálhat, a gyakorlatban számos esetben együtt járt a városi szétterülés erősödésével, mivel a decentralizáció nem mindig párosult megfelelő területi szabályozással (Schneider & Woodcock, 2008). A policentrikus fejlődés ezért sok esetben a külvárosi területek gyors bővülését, a városi funkciók térbeli széttagolódását és a természetes területek fragmentációját eredményezte (Irwin & Bockstael, 2007).



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

A városi szétterülés az Amerikai Egyesült Államokban már a XX. század első felében meghatározó térfejlődési folyamattá vált, míg Nyugat-Európában elsősorban az 1950–1960-as évektől, a volt államszocialista országokban pedig ennél később jelent meg (Kovács et al., 2022; Enyedi, 2012). A jelenség következtében világszerte növekszik a beépített felszín aránya, csökkennek az ökológiailag aktív területek, mérséklődik a biodiverzitás, miközben a városi

funkciók decentralizációja növeli a mobilitási igényeket és a közlekedési eredetű üvegházhatásúgáz-kibocsátást (Szirmai, 2011; Enyedi, 2012; Kovács et al., 2022). A fogalmat elsőként Earle Draper használta 1937-ben a gazdaságtalan, alacsony sűrűségű településterjeszkedés leírására (Wassmer, 2002). Ugyanakkor több szerző szerint a folyamat gyökerei Nyugat-Európában is korábbra vezethetők vissza, hiszen a XIX. század végi vasútfejlesztések már lehetővé tették a városok peremterületeinek gyors növekedését, amely a szuburbanizáció korai formájának tekinthető (Fishman, 1987; Jackson, 1987; Kocsis, 2009).

A városi szétterülés fogalmának egységes meghatározását nehezíti, hogy a szakirodalomban több eltérő megközelítés él egymás mellett. Siedentrop (2005), valamint Franz és szerzőtársai (2006) öt fő értelmezési irányt különítenek el: a beépítési és népsűrűség csökkenésére épülő megközelítést (Glaeser & Kahn, 2004; Fulton et al., 2001), a városi funkciók decentralizációját hangsúlyozó értelmezést (Glaeser, 2001; Pumain, 2003), a településszerkezet policentrikussá válását kiemelő megközelítést (Galster et al., 2001 ; Torrens & Alberti, 2000), a területhasználat átalakulását és a termőföldek csökkenését vizsgáló definíciókat (Ewing, 1997; Downs, 1998), valamint a normatív, tervezési szemléletet, amely a nem tervezett városfejlődésként értelmezi a szétterülést (Gassner et al., 1978). Más szerzők a városperemi alacsony sűrűségű beépítést tekintik meghatározónak (Kovács et al., 2022), míg mások a város és a vidék közötti hagyományos határok fokozatos elmosódását hangsúlyozzák (Kocsis, 2023a; Szelényi, 1990). A fogalom értelmezését tovább nehezíti, hogy a városi szétterülést a hazai szakirodalom gyakran nem választja el egyértelműen a szuburbanizációtól, hanem annak területhasználati következményeként értelmezi (KGalovács et al., 2022; Dövényi & Kovács, 1999; Kovács & Tosics, 2014). Ugyanakkor Kovács és munkatársai (2022) arra is rámutatnak, hogy városi szétterülés szuburbanizáció nélkül is kialakulhat intenzív népességnövekedés és zöldmezős gazdasági beruházások következtében, miközben a szuburbanizációt a városi szétterülés egyik legfontosabb kiváltó tényezőjének tekintik. A jelenség vizsgálatát az egységes definíció és mérési módszer hiánya is nehezíti. Napjainkban azonban a térinformatikai (GIS) módszerek és a felszínborítás-változások elemzése egyre megbízhatóbb eszközt biztosítanak a városi szétterülés térbeli és időbeli vizsgálatához, amelyet régiókban is számos kutatás alkalmazott (Garcia & Ayllon, 2018; Václavik & Rogan, 2009).

2.4.4. A 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 „megarégiók” diskurzusának (Florida et al. 2008) kontextusában is felértékelődött, így ma már a várostérségek nemcsak regionális, hanem globális léptékű elemzési kategóriák.

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 alálbecsülni 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., 2019). 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 hálózateleméleti 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 kapcsolatháló-elemzés 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 közlekedéstudományi várostérség vizsgálatok egyik legfontosabb állítása 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 közlekedésében, 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 szétagolt policentrikus formák erősödése mind arra utalnak, hogy az emberek a lakóhely és a munkahely közötti nagyobb térbeli távolságot 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. Továbbá a Marchetti-konstans magyarázza azt is, hogy ha erős szétterülés közlekedési hálózat és kapacitás bővítése nélkül történik meg, idővel szolgáltató alközpontok jönnek létre a térben, elsősorban a magasabb társadalmi státuszúak kiszolgálásának a céljából.

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 dinamikusán 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 Porhajás (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 település-lehatárolások 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 településegységek között, lehetővé téve a várostérségek fejlődési szint szerinti elkülönítését (KSH, 2014).

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

2.4.5. A metropolisztérségek megközelítései a kortárs szakirodalomban

A metropolisztérség fogalmának egyik legelterjedtebb meghatározását a CEMAT (2007) adja, amely szerint a metropolisztérség olyan településrendszer, amely egy nagyvárosból, annak elővárosaiból és funkcionális vonzáskörzetéből áll, és több különböző méretű városi központot is magában foglalhat. Ez a meghatározás számos ponton kapcsolódik a policentrikus várostérségek fogalmához (Sen, 2003; Faragó, 2008; Somlyódy, 2023), ugyanakkor hangsúlyozza, hogy a városközi, jellemzően még beépítetlen területek is a metropolisztérség részét képezik. A metropoliszrégió rendszerint több térségből álló funkcionális egység, amelyet egy meghatározó metropoliszközpont szervez (Council of Europe, 2007). A metropolisztérségek kialakulását a metropolizáció folyamata magyarázza, amelynek során egy város és vonzáskörnyezete fokozatosan funkcionálisan integrált, többközpontú urbanizált térré alakul. A folyamat magában foglalja a demográfiai növekedést, a gazdasági koncentrációt, a társadalmi integrációt és a kormányzási struktúrák átalakulását (Lefèvre, 1998; Enyedi, 2012; Cardoso & Meijers, 2021; Derudder et al., 2022). Kialakulása szorosan összefügg a posztfordista gazdasági átmenettel és a globalizált városhálózatok fejlődésével (Scott, 2001; Harvey, 2001, 2003; Castells, 2000, 2001; Sassen, 2001). A kortárs szakirodalomban ugyanakkor nem alakult ki egységes metropolisztérség-definíció; inkább egymással párhuzamosan létező elméleti megközelítések „versenyéről” beszélhetünk (Neuman & Hull, 2009).

Ennek megfelelően a metropolisztérségek értelmezése négy fő szemlélet köré rendezhető: a morfológiai–statisztikai, a funkcionális–gazdasági, a hálózati–policentrikus, valamint a kormányzási („soft spaces”) megközelítés köré (Hall & Pain, 2006; OECD/European Commission, 2020). Ezek nem egymást kizáró, hanem egymást kiegészítő értelmezési keretek, amelyek együttesen képesek megragadni a metropolizáció összetett folyamatait. A morfológiai és statisztikai megközelítés a metropolisztérséget elsősorban a beépített területek folytonossága, a népsűrűség és a településszerkezet alapján határozza meg (Dijkstra et al., 2019). A nemzetközi gyakorlatban ezt egészítik ki a Functional Urban Area (FUA) típusú lehatárolások, amelyek a városmagot és annak ingázási övezetét egységes funkcionális térként kezelik (OECD, 2012; Moreno-Monroy et al., 2021). Az OECD és az Európai Bizottság

hangsúlyozza, hogy a városi térségek valós működése csak akkor ragadható meg, ha azokat nem kizárólag közigazgatási, hanem funkcionális egységként vizsgáljuk (OECD/European Commission, 2020).

A kortárs szakirodalom ugyanakkor egyetért abban, hogy a morfológiai és statisztikai megközelítés önmagában már nem alkalmas a metropolisztérségek működésének teljes körű magyarázatára. Míg a morfológiai elemzés elsősorban a városi tér fizikai szerkezetére koncentrál, addig kevésbé képes megragadni azokat a gazdasági, társadalmi és intézményi kapcsolatokat, amelyek a metropolisztérségek működését meghatározzák (Oliveira, 2013). Hasonló korlátok jellemzik a statisztikai lehatárolásokat is: bár a FUA-koncepció jelentős előrelépést jelent a hagyományos morfológiai szemlélethez képest, az indikátoralapú modellek továbbra is csak korlátozottan képesek kezelni a többközpontú, hálózatos városi kapcsolatrendszereket (Dijkstra et al., 2019). A metropolisztérségek gazdasági és társadalmi folyamatai gyakran túlterjednek a közigazgatási határokon, miközben a döntéshozatal ezekhez kötődik, ezért a pusztán morfológiai vagy statisztikai lehatárolás nem tudja megragadni a metropolizáció egyik legfontosabb kihívását: a funkcionális és az intézményi terek eltérését (OECD, 2025). A szakirodalom ezért ma már a morfológiai és statisztikai megközelítést elsősorban lehatárolási és összehasonlítási eszköznek tekinti, amelyet funkcionális, hálózati és kormányzási szempontokkal szükséges kiegészíteni (OECD/European Commission, 2020; Bertyák, 2021).

A funkcionális és gazdasági megközelítés a metropolisztérséget olyan kapcsolati térként értelmezi, amelyet a munkaerőpiaci, gazdasági és társadalmi interakciók szerveznek. E szemlélet szerint a metropolisztérség nem elsősorban fizikai térként, hanem a mindennapi mobilitás, a munkavállalás és a szolgáltatáshasználat által létrejövő funkcionális egységként értelmezhető (Scott, 2001; Sassen, 2001). A kortárs kutatások rámutatnak, hogy a városi funkciók térben egyre inkább decentralizálódnak, miközben kapcsolataik intenzitása folyamatosan növekszik (ESPON, 2024). A funkcionális térségek ezért gyakran jóval túlterjednek a közigazgatási határokon, ami azt eredményezi, hogy a közlekedési, lakhatási és környezeti problémák is térségi léptékben jelentkeznek. Az OECD hangsúlyozza, hogy a közpolitikák eredményessége nagymértékben attól függ, mennyiben igazodik a döntéshozatal ezekhez a funkcionális térségekhez (OECD, 2025). A metropolisztérségek működésének egyik alapvető kihívása éppen abból fakad, hogy miközben a problémák funkcionális léptékben jelennek meg, a döntéshozatal továbbra is nagyrészt közigazgatási határokhöz kötődik.

A hálózati és policentrikus megközelítés a metropolisztérségeket többközpontú kapcsolati rendszerként értelmezi, amelyben a városok nem kizárólag hierarchikus rendben, hanem intenzív gazdasági, társadalmi és közlekedési hálózatokon keresztül kapcsolódnak egymáshoz (Hall & Pain, 2006; Taylor & Derudder, 2015). Ez a szemlélet különösen az európai területfejlesztési gondolkodásban vált meghatározóvá, ahol a policentrikus fejlődés a területi kohézió egyik alapelvének számít (ESPON, 2005). A hálózati megközelítés a metropolisztérséget nem elsősorban területként, hanem áramlások rendszerének tekinti, amelyben a gazdasági, közlekedési és társadalmi kapcsolatok intenzitása határozza meg a tér működését. Ez különösen fontos a határon átnyúló metropolisztérségek esetében, ahol a kapcsolatok egyszerre több állam intézményi és gazdasági rendszerét kötik össze (Perkmann, 2003). E hálózatokban a csomópontok különböző erősségűek: a nagy erősségűek a hubok (vagy magas foksámú csomópontok), azaz hálózati centrumok, míg az alacsony erősségűek a periférikus csomópontok (avagy alacsony foksámú csomópontok), azaz a hálózati periférikus települések. Így a hálózatban egy összetett hierarchia van és nem diadikus, mint az agglomerációs megközelítés esetében (Green, 2007).

A kormányzási és a „puha tér” (soft spaces) megközelítés a metropolisztérségeket elsősorban intézményi és koordinációs térként értelmezi. Kiindulópontja, hogy a funkcionális tér és a formális közigazgatási rendszer közötti eltérés a metropolizáció egyik alapvető sajátossága (Allmendinger & Haughton, 2009). A „puha terek” olyan rugalmas, gyakran projektalapú együttműködési formák, amelyek nem rendelkeznek stabil jogi vagy közigazgatási határokkal, mégis lehetővé teszik a közös térségi problémák kezelését. A legújabb kutatások szerint a kapcsolatok kialakulása fokozatos tanulási folyamat eredménye, amelyben a bizalom és az informális együttműködések meghatározó szerepet játszanak (Mikula et al., 2024). A kormányzási szemlélet jelentősége tovább nőtt a fenntarthatósági és klímaadaptációs kihívások előtérbe kerülésével, mivel a hőszigetelés, a vízgazdálkodás vagy a területhasználat kérdései már nem kezelhetők kizárólag egyetlen önkormányzat keretei között (Nocentini, 2024). Az OECD (2025) ezért hangsúlyozza, hogy a metropolisztérségi kormányzás nem egyetlen intézményi modellben valósul meg, hanem a formális nagyvárosi szervezetektől az informális együttműködési hálózatokig számos megoldás létezhet.

A bemutatott megközelítések alapján megállapítható, hogy a metropolisztérség nem kizárólag morfológiai vagy funkcionális kategória, hanem egyszerre térbeli, gazdasági, hálózati és kormányzási rendszer. A jelen kutatásban ezért a Győr térségében zajló folyamatokat integrált megközelítésben értelmezem, amely a funkcionális kapcsolatok, a policentrikus hálózatok és a

helyi kormányzási mechanizmusok együttes vizsgálatára épül. Ez lehetővé teszi, hogy a metropolisztérseget ne statikus földrajzi egységként, hanem dinamikusan változó, többközpontú és intézményileg összetett rendszerként értelmezzem.

2.4.6. 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. 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 várostérsegen belüli alcentrumok, amelyek önálló foglalkoztatási és gazdasági funkciókkal rendelkeznek. Ez a folyamat a korábbi, egyközpontú várostérsegi 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 várostérsegi 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 térséggel. 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 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 vonzáskörzetéről ír, amelyek közé beékelődik Győr-Moson-Sopron megye 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 oldalon, 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 értelmezésében nem csupán indokolt, hanem elkerülhetetlen. Nem beszélhetünk agglomerációról a hálózatosodás miatt, mert ebben az értelemben nem lehet értelmezni a klasszikus

agglomerációt, és vonzáskörzetet, hiszen ez egy monocentrikus kép, a hálózatok a metropolisztérség pedig egy policentrikus térszerkezetből indul ki.

A döntő érvek azonban nem módszertani, hanem a térszerkezeti, 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 háromszög 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, a térség peremén elhelyezkedő nagyvárosaként, 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 megye 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 Bécs vagy Pozsony kiterjesztett vonzáskörzetének része, hanem egy összetett, határon átnyúló policentrikus metropolisztérség egyik fontos városa. 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 metropolisz kutatások irányával.

Fontos kiemelni azonban, hogy Győr nem önálló metropoliszként működik, hanem a Bécs–Pozsony–policentrikus metropolisztérség peremén elhelyezkedő várostérséggént értelmezhető. Gondolkodásomban a Bécs-Pozsony-Győr háromszög egy sajátos, határon átnyúló, formálódó metropolisztérséggént („laboratóriumként”) értelmezhető, ahol az európai integráció, a gazdasági kapcsolatok és a közlekedési hálózatok együtt alakítanak ki egy új transznacionális térszerkezetet. A térségben megjelentek a „funkcionális metropoliszrégió” elemei, de a politikai és intézményi koordináció messze elmarad ettől, így egy folyamatosan formálódó, aszimmetrikus és részben integrált transznacionális metropolisztérség (Tatzberger, 2008)

2.5. A határon átnyúló várostérségek sajátosságai a helyi kormányzás szempontjából

A határon átnyúló várostérségek 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, 2019). 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 élıhetőségét és fenntarthatóságát biztosítják (Paasi, 2013).

E fejezet célja, hogy bemutassa azokat a kulcsfontosságú tényezőket, amelyek a várostérségek integrációját és működését befolyásolják a helyi önkormányzatok szemszögéből. 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);
- 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.

A mobilitás, a határon átnyúló közlekedés kulcsfontosságú szerepet játszik a régiók közötti fizikai kapcsolatok, a 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, szabványok és a finanszírozási, adózási 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 közforgalmi menetrend szerinti közlekedést jelöl, amely legalább egy megállóval rendelkezik két szomszédos ország határmenti régióiban, és mindenki számára elérhető (Porhajas, 2023). Nem számítanak CBPT-nek például a Salzburg és Innsbruck között Németországon át közlekedő railjet vonatok, hiszen nincs megállójuk Németország területén (Caesar, 2023).

A CBPT rendszerek kialakulását és működését számos tényező befolyásolja, amelyek közül kiemelkedő szerepet játszanak a természetföldrajzi adottságok. A folyók, hegységek és egyéb természetes „határvonalak” gyakran történetileg is államhatárokká váltak, amelyek egyrészt fizikai akadályt jelentenek a közlekedési kapcsolatok fejlesztésében, másrészt ugyanakkor ösztönözhetik is a határon átnyúló együttműködések kialakulását (Porhajas, 2023). Az Európai Unió keretein belül a CBPT rendszerek működését nemcsak a természeti adottságok, hanem jelentős mértékben intézményi és szabályozási tényezők is befolyásolják. Különösen a vasúti közlekedés esetében jelentenek komoly kihívást a tagállamok közötti műszaki és szabályozási különbségek. Az eltérő műszaki szabványok, valamint az egységes uniós szintű jogi szabályozás hiánya mind a vasúti, mind az autóbuszos közlekedés területén nehezítik a határon átnyúló közszolgáltatások szervezését. A nemzeti szabályozási rendszerek harmonizációja lassú és összetett folyamat, amely során gyakran egymásnak ellentmondó előírásokkal kell számolni. A helyzetet tovább bonyolítják a schengeni rendszer működésében tapasztalható

időszakos zavarok, valamint a migrációs folyamatokból adódó biztonsági megfontolások (Caesar, 2023).

A nemzeti szintű jogszabályok és intézményi keretek harmonizációjának hiánya is gátolja a hatékony, integrált közlekedési rendszerek kialakulását (Jann & Wegrich, 2003; Giorgi et al., 1999). A vasúti közlekedés esetében a különböző áramrendszerek, biztosítóberendezések és vonatbefolyásoló rendszerek eltérései, valamint a korszerűtlen járműállomány és a nemzetközi forgalomra alkalmas gördülőállomány hiánya jelentős technikai akadályt jelentenek (Caesar, 2023). Az autóbuszos közlekedés területén ezzel szemben inkább a finanszírozási és tarifális kérdések dominálnak, különösen a közös díjrendszerek és a költségmegosztás körüli viták (Porhajas, 2023).

A nemzetközi gyakorlat ugyanakkor pozitív példákat is kínál a határon átnyúló közlekedési rendszerek fejlesztésére. Németország számos stratégiai dokumentumában kiemelt szerepet tulajdonít a CBPT rendszereknek, amelyek a határon átnyúló mobilitás és együttműködés egyik kulcsezszekékeként jelennek meg (BMVBS, 2011), hiszen a jól működő közlekedési hálózatok erősítik a gazdasági és társadalmi integrációt (Spierings & van der Velde, 2013).

A CBPT rendszerek hatékonyságát a szervezeti és finanszírozási tényezők is jelentősen befolyásolják. A szolgáltatások minősége és elérhetősége nagymértékben függ az adott ország intézményi és szabályozási környezetétől, ami a határ két oldalán gyakran jelentős eltéréseket mutat. Emellett a társadalmi attitűdök sem minden esetben kedveznek a határon átnyúló közlekedés használatának, mivel az utazók egy része például a helyenként jelentős nyelvi akadályok miatt továbbra is idegenkedik az ilyen típusú mobilitási formáktól. Ennek következtében a határ menti térségekben sok esetben az egyéni közlekedés válik dominánssá, ami növeli a környezeti terhelést és a közlekedési problémákat (EC, 2022; Caesar et al., 2023).

A CBPT rendszerek kialakításának alapfeltétele a közös infrastruktúra fejlesztése, amely azonban komplex tervezési és koordinációs feladatokat igényel. A határon átnyúló projektek megvalósítása során különböző szereplőknek, számos nemzeti és regionális érdekeket kell összehangolni, ami jelentős idő- és erőforrásigénnyel jár. A finanszírozás szintén kritikus kérdés, mivel az uniós források jelentős része továbbra is nemzeti keretek között használható fel, míg a kifejezetten nemzetközi együttműködést támogató programok – például az Interreg – korlátozott költségvetéssel rendelkeznek és az infrastrukturális típusú fejlesztéseket csak részben támogatják. További probléma, hogy a közlekedéspolitikai források jelentős része a nagysebességű vasúti rendszerek fejlesztésére koncentrál, miközben a helyi és regionális

határon átnyúló kapcsolatok fejlesztése háttérbe szorul, noha ezek közvetlenebb hatással lennének a határ menti térségek mobilitására (Porhajas, 2023)

A Benelux államokban, valamint Németország és Ausztria határ menti térségeiben számos jól működő CBPT szolgáltatás igénybevehető, összességében az Európai Unióban a rendszerek működése továbbra is kihívásokkal terhelt. A kereslet alacsony szintje különösen a ritkábban lakott térségekben jelent problémát, ahol a szolgáltatások gazdaságos működtetése nehézségekbe ütközik. Gyakori jelenség, hogy a vasútvonalak az országhatáron megszakadnak, nem folytatódnak a túloldalon, ami átszállásra kényszeríti az utasokat, ami pedig jelentősen csökkenti a szolgáltatás vonzerejét. A menetrendek közötti koordináció hiánya, az átszállási lehetőségek korlátozottsága, valamint az átláthatatlan tarifarendszerek tovább gyengítik a közösségi közlekedés versenyképességét, és az egyéni közlekedési módok felé terelik az utazókat a határmenti térségekben (Caesar, 2023).

Közép-Európában, és különösen Magyarországon további sajátos kihívást jelent, hogy a belföldi közlekedési szolgáltatások közszolgáltatási keretek között működnek, míg a határon átnyúló közlekedés – beleértve a kishatárforgalmat is – jellemzően piaci alapon, üzleti kockázat mellett szerveződik. Ennek következtében a menetdíjaknak teljes mértékben fedezniük kell a működési költségeket, ami jelentősen rontja a szolgáltatások versenyképességét (Hardi & Lieszkovszky, 2019). Emellett a határ menti együttműködéseket időről időre olyan, nehezen indokolható nemzetállami reflexek is hátráltatják, amelyek akadályozzák a fizikai átjárhatóság javítását. Ennek egyik jellegzetes példája a 2000-es években az Ipoly-hidak újjáépítésének késleltetése a szlovák állam részéről (Pete, 2017).

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 és Lengyelországban) a „mobilitás kultúrája” a társadalmi felemelkedés egyik eszközeként jelenik meg (Horváth, 2009; Favell, 2011).

Az oktatás a határon átnyúló metropolisztérségek fejlődésének egyik kulcstényezője, hiszen 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+, és a közvetlen határmenti csereprogramokat támogató CEEPUS 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).

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, 2013; 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-Kotelis & Dopierala, 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.

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, valamint az életminőségre is egyértelműen pozitív hatással van (Rátz, 1999; Michalkó et al., 2009). A határ menti turizmus továbbá kiemelt szerepet játszik Közép-Európában 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, 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 kiegészítik 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).

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 indikátorai 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).

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.

Csatlakozásunk után rendelkezésünkre állnak a dedikáltan a határon átnyúló együttműködést szolgáló INTERREG programok és egyéb más közvetlen Európai Unió pályázati programok, amelyekben akár települési önkormányzatok nemzetközi konzorciumi tagként tudnak részt venni például LIFE, Urbact, EUKI, Horizon és egyéb más programokban. 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 eszközről 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 (Amiri & 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, 2001). 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).

Fontos kiemelni, hogy a települések közötti határon átnyúló kapcsolatoknak, például a testvértelepülési 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, amit a potenciális gazdasági haszon reményében igyekeznek használni is (Kiss & Porhajas, 2021)

2.6. Települési önkormányzatok kihívásai a helyi kormányzás szempontjából

A helyi önkormányzatok feladatainak értelmezése a kortárs szakirodalomban egyre kevésbé korlátozható a jogszabályban rögzített kötelező közfeladatok tételes felsorolására. A klasszikus önkormányzati megközelítés elsősorban arra koncentrál, hogy az önkormányzat milyen közszolgáltatásokat köteles megszervezni, milyen hatósági és igazgatási feladatokat lát el, illetve milyen módon biztosítja a helyi közösség demokratikus képviseletét. A helyi kormányzás ezzel szemben tágabb értelmezési keretet kínál: az önkormányzatot nem csupán szolgáltatóként, hanem koordinátorként, partnerségépítőként, stratégiai irányítóként tekinti, a polgármester feladata pedig egyfajta települési menedzserként értelmezhető (Rhodes,

1996; Stoker, 1998; Pierre & Peters, 2000; Pálné Kovács, 2008). A témát részletesebben már korábban a 2.1 és 2.2 fejezetekben tárgyaltam.

A hazai jogi keretrendszert Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény adja. Az Mötv. 13. § (1) bekezdése a helyi közügyek és a helyben biztosítható közfeladatok körében többek között a településfejlesztést, településrendezést, településüzemeltetést, egészségügyi alapellátást, óvodai ellátást, kulturális szolgáltatásokat, szociális és gyermekjóléti ellátásokat, sport- és ifjúsági ügyeket, környezetvédelmet, hulladékgazdálkodást, vízgazdálkodást, lakásgazdálkodást és a helyi közösségi közlekedést nevesíti² (Mötv., 2011). A törvényi felsorolás azonban csak a formális feladatellátási keretet jelöli ki. A tényleges helyi kormányzási gyakorlat ennél szélesebb, mivel a települések fejlődését olyan ágazati és térségi folyamatok is alakítják, amelyek sokszor nem tartoznak közvetlen önkormányzati hatáskörbe, de helyben jelentkeznek problémaként.

Ez hatványozottan igaz a nagyvárosok közvetlen környezetében, várostérségi szintű kihívásokkal rendelkező települések esetében. A népességnövekedés, a lakosság társadalmi és demográfiai jellemzőinek átalakulása, a mobilitási igények növekedése, az intézményi ellátórendszer kapacitásainak szűkössége, valamint a helyi bevételek egyenlőtlen eloszlása olyan komplex kihívásokat hoz létre, amelyek csak részben kezelhetők az önkormányzati törvény formális feladatkategóriáin belül (Kiss & Porhajas, 2024; Porhajas, 2024). A helyi önkormányzat és különösen a polgármester szerepe ezért sok esetben nem a közvetlen szolgáltatásnyújtás, hanem az ágazati szereplők, állami intézmények, gazdasági aktorok, civil szervezetek és lakossági csoportok közötti közvetítés és koordináció. A helyi önkormányzatok feladatainak vizsgálatakor ezért célszerű különbséget tenni a formális jogi feladatellátás és a tágabb helyi kormányzási felelősség között. Előbbi azt jelenti, hogy az önkormányzat milyen közfeladatokat köteles vagy jogosult ellátni. Utóbbi viszont azt ragadja meg, hogy a település fejlődése, élhetősége, vonzereje és várostérségi pozíciója szempontjából milyen területeken várják el az önkormányzat és a polgármester aktív szerepvállalását a települések lakói. Ebből a szempontból a munkaerőpiac, az oktatás, az egészségügy, a kulturális szolgáltatások, a

² A helyi közösségi közlekedés biztosítása kizárólag Budapest Főváros Önkormányzatának kötelező feladata a jelenlegi jogszabályok alapján, minden más településen önként vállalt feladat. Ennek megfelelően az állam kizárólag a fővárosi közlekedést részfinanszírozza, a többi településen ezen feladat működtetéséhez nem járul hozzá.

közlekedés, a településfejlesztés és a településüzemeltetés nem különálló ágazatok, hanem a település működőképességét és versenyképességét együtt meghatározó kormányzási mezők.

A munkaerőpiac a helyi önkormányzás egyik legfontosabb, ugyanakkor formálisan nehezen megragadható területe. A foglalkoztatáspolitikai, a munkaügyi intézményrendszer és a gazdaságpolitikára elsősorban az államnak vagy a piaci szereplőknek van ráhatása, mégis alapvetően meghatározzák a települések lehetőségeit. A munkahelyek elérhetősége, a vállalkozások jelenléte, a helyi gazdasági szerkezet, a lakosság képzettsége és a település térségi munkaerőpiaci pozíciója közvetlenül befolyásolja a helyi adóbevételeket, a népességmegtartó képességet, az ingatlanpiaci folyamatokat és az intézményi szolgáltatások fenntarthatóságát.

A helyi gazdaságfejlesztési szakirodalom szerint a települések gazdasági sikeressége önmagában nem csupán a beruházások bevonásán múlik, hanem azon is, hogy a helyi intézmények képesek-e a gazdasági szereplők, oktatási intézmények, fejlesztési szervezetek és közösségi szereplők közötti együttműködés megszervezésére (Leigh, 2025; Pike et al., 2017). A helyi gazdaságfejlesztés ezért nem pusztán ingatlanfejlesztés vagy iparterület-kijelölés, hanem stratégiai kormányzási tevékenység, amelyben a településvezetés a helyi erőforrásokat, infrastruktúrát, humán tőkét és térségi kapcsolatrendszert kell összehangolnia. A munkaerőpiac helyi jelentőségét erősíti, hogy a képzett munkaerő jelenléte a regionális fejlődés egyik alapvető feltétele. Glaeser és szerzőtársai (1995) már a városi növekedés vizsgálatakor rámutattak arra, hogy a humán tőke koncentrációja meghatározó tényezője a városi és térségi gazdasági teljesítménynek. Hasonlóképpen, Florida (2002) a kreatív osztály és a városi versenyképesség kapcsolatát hangsúlyozza, míg Faggian és McCann (2009) a diplomás munkaerő migrációját és az innovációs kapacitást kapcsolja össze. Ezek alapján a települések vonzereje nem csupán lakókörnyezeti vagy infrastrukturális kérdés, hanem munkaerőpiaci és tudásgazdasági pozíció is.

A magyar agglomerációs térségekben a munkaerőpiaci pozíció és az önkormányzati mozgástér szorosan összefügg. Azok a települések, amelyek jelentős helyi iparüzési adóbevételekkel rendelkeznek, nagyobb eséllyel tudnak önálló fejlesztési stratégiákat megvalósítani, intézményi kapacitásokat bővíteni és magasabb színvonalú szolgáltatásokat fenntartani. Ezzel szemben a döntően lakófunkciójú, gyorsan növekvő agglomerációs települések esetében a népességnövekedés jelentős feladatellátási terheket okozhat anélkül, hogy ezzel arányos gazdasági bevétel keletkezne (Kiss & Porhajas, 2024; Porhajas, 2024). A munkaerőpiac tehát nemcsak gazdasági háttértényező, hanem az önkormányzati kapacitás egyik strukturális meghatározója. Ebből következően a polgármester szerepe a helyi gazdasági és munkaerőpiaci

folyamatokban egyre inkább településmenedzseri jellegű. A településvezetőnek kapcsolatot kell tartania a helyi vállalkozásokkal, fejlesztési ügynökségekkel, ipari szereplőkkel, oktatási intézményekkel és térségi partnerekkel. Még akkor is, ha a munkaerőpiac nem klasszikus önkormányzati hatáskör, a településvezetésnek érdeke a helyi gazdasági környezet formálása, mert ez teremti meg a közszolgáltatások és a településfejlesztés pénzügyi alapjait.

Az oktatás a települések hosszútávú fejlesztése és a települési vonzerő szempontjából is meghatározó kulcsterület. A köznevelési rendszer fenntartása Magyarországon a 2010 utáni reformok következtében jelentős részben állami feladattá vált, ugyanakkor az Mőtv. továbbra is az önkormányzati feladatok között nevesíti az óvodai ellátást (Mőtv., 2011). A formális hatáskörök átrendeződése ellenére az oktatási szolgáltatások elérhetősége és minősége továbbra is meghatározó a települési versenyképesség szempontjából, így a települési önkormányzatok minimum az általában saját tulajdonban maradt épület fejlesztésén keresztül igyekeznek hozzájárulni a közoktatás működéséhez.

Az oktatás helyi kormányzási jelentősége több szinten ragadható meg. Egyrészt az óvodai, bölcsődei³ és iskolai kapacitások közvetlenül befolyásolják a családok lakóhelyválasztását. Másrészt az oktatás minősége hosszabb távon alakítja a település humán és kapcsolati tőkéjét, munkaerőpiaci alkalmazkodóképességét és társadalmi mobilitását. Harmadrészt az oktatási intézmények közösségi, hálózati csomópontként is működnek, különösen a kisebb településeken, ahol az iskola és óvoda a helyi identitás és közösségi élet fontos elemei. A humán tőke és a regionális fejlődés kapcsolatát számos kutatás igazolja. Glaeser és szerzőtársai (1995) szerint a városi és térségi növekedés egyik alapvető tényezője az iskolázottság és a tudás koncentrációja. Faggian és McCann (2009) azt mutatják be, hogy a diplomás munkaerő térbeli mobilitása és a regionális innováció között szoros kapcsolat áll fenn. A helyi oktatási környezet tehát nem csupán közszolgáltatás, hanem a helyi és térségi fejlődés hosszú távú alapfeltétele.

Az agglomerációs térségekben az oktatási feladatellátás különösen érzékeny kérdés. A gyors beköltözés sokszor fiatal családokat érint, ami rövid idő alatt növeli az óvodai, bölcsődei és iskolai kapacitások iránti igényt. Kiss és Porhajas (2024) rámutatnak, hogy az agglomerációs településeken a demográfiai változások közvetlenül intézményi bővítési kényszereket hoznak létre, miközben a finanszírozási lehetőségek és a rendelkezésre álló infrastruktúra gyakran

³ A bölcsődei ellátás a jogszabályok szerint nem közoktatási, hanem egészségügyi intézmény.

korlátozott. Porhajas (2024) győri agglomerációs vizsgálata hasonlóan azt mutatja, hogy a népességnövekedés különösen az óvodai és gyermekellátási kapacitásokat terheli.

A helyi önkormányzat szerepe ezért az oktatásban gyakran túlmutat a formális fenntartói hatáskörökön. Az önkormányzatnak biztosítania kell az óvodai ellátást, részt kell vennie az oktatási infrastruktúra fejlesztésében, közvetítenie kell az állami fenntartók és a lakossági igények között, és kezelnie kell az oktatáshoz kapcsolódó közlekedési, közterületi és intézményüzemeltetési problémákat. A polgármester ebben a helyzetben nem pusztán jogi hatáskörök gyakorlója, hanem koordinátor, aki a családok, pedagógusok, intézményfenntartók és térségi partnerek között próbál egyensúlyt teremteni.

Az egészségügyi alapellátás az Mötv. alapján a helyi önkormányzati feladatok közé tartozik, ugyanakkor az egészségügyi rendszer egésze erősen állami és szakágazati logika szerint működik (Mötv., 2011). Ez a kettősség jól mutatja a helyi kormányzás egyik alapkérdését: a lakosság egészségügyi szolgáltatási igénye helyben jelenik meg, miközben az ellátás finanszírozása, szabályozása és szakmai irányítása több szint között oszlik meg.

Az egészségügy a helyi kormányzás szempontjából nemcsak intézményi ellátási kérdés, hanem az életminőség, társadalmi jóllét és települési vonzerő és versenyképesség része. A háziorvosi, gyermekorvosi, fogorvosi, védőnői és prevenciós szolgáltatások elérhetősége közvetlenül hat a lakosság biztonságérzetére és helyben maradására. A helyi egészségügyi infrastruktúra hiányosságai különösen az idősek, gyermekes családok és alacsonyabb mobilitású társadalmi csoportok számára okoznak sérülékenységet.

Az egészség és a helyi környezet kapcsolatát a nemzetközi szakirodalom is hangsúlyozza. Barton és Grant (2006) egészségtérkép-modellje szerint az egészség nem kizárólag az egészségügyi ellátórendszeren múlik, hanem a lakókörnyezeten, közlekedésen, közösségi kapcsolatokon, szolgáltatáshozzáféréseken és életmódot befolyásoló helyi tényezőkön is. A WHO egészséges városokkal kapcsolatos megközelítése szintén azt hangsúlyozza, hogy az egészségfejlesztés horizontális helyi kormányzási feladat, amely összekapcsolja a közegészségügyet, várostervezést, környezetpolitikát és társadalmi részvételt (World Health Organization, 2016).

A gyakorlatban az agglomerációs népességnövekedés az egészségügyi alapellátást különösen erősen terheli. Kiss és Porhajas (2024) szerint a gyorsan növekvő településeken az orvosi praxisok betegszáma emelkedik, miközben a háziorvosi és gyermekorvosi kapacitások bővítése nem mindig követi a demográfiai változásokat. Porhajas (2024) győri agglomerációs vizsgálata

különösen a gyermekorvosi ellátás és az alapellátási infrastruktúra problémáit emeli ki, például a praxisok túlterhelését és a rendelőkapacitások szűkösségét.

Az önkormányzat ebben a helyzetben nem kizárólag ellátásszervezőként jelenik meg. Feladata lehet rendelőfejlesztés, orvosok letelepedésének támogatása, egészségfejlesztő programok szervezése, idősgondozási és szociális szolgáltatások összehangolása, valamint a lakossági igények közvetítése az állami egészségügyi rendszer felé. A helyi kormányzás szempontjából tehát az egészségügy nem elszigetelt ágazat, hanem az élhetőség, társadalmi kohézió és települési reziliencia egyik meghatározó eleme.

A kulturális szolgáltatások az Mötv. alapján a helyi önkormányzati feladatok között szerepelnek. Ide tartozik többek között a könyvtári ellátás, a közművelődési tevékenységek támogatása, a kulturális örökség helyi védelme és a helyi közösségi élet szervezése (Mötv., 2011). A kulturális szolgáltatások azonban a tágabb helyi kormányzásban nem pusztán kötelező vagy önként vállalt közszolgáltatások, hanem a települési identitás, közösségi kohézió, helyi társadalmi integráció és települési vonzerő fontos eszközei.

A kulturális városfejlesztési szakirodalom szerint a kultúra egyre inkább a helyi fejlesztéspolitika részévé vált. Bianchini és Parkinson (1993) már a nyugat-európai városrehabilitációs tapasztalatok alapján hangsúlyozták, hogy a kulturális politika hozzájárulhat a városi megújuláshoz, az imázsformáláshoz és a közösségi identitás erősítéséhez. Garcia (2004) ugyanakkor arra is figyelmeztet, hogy a kultúra fejlesztéspolitikai használata akkor lehet sikeres, ha nem pusztán látványprojektekre vagy imázsépítésre épül, hanem kapcsolódik a helyi társadalmi szükségletekhez. Evans (2005) szintén amellet érvel, hogy a kultúra városfejlesztési hozzájárulása csak akkor értékelhető megfelelően, ha figyelembe vesszük a társadalmi és közösségi hatásokat is.

Az agglomerációs települések esetében a kulturális és szabadidős szolgáltatások sajátos szerepet kapnak. A beköltözők gyakran városi szolgáltatási elvárásokkal érkeznek, miközben a települések intézményi és pénzügyi kapacitása nem feltétlenül alkalmas ezek kielégítésére. A közösségi házak, sportlétesítmények, könyvtárak, rendezvények és szabadidős terek ezért egyszerre szolgálják a helyi identitás erősítését és az új lakosság integrációját. Kiss és Porhajas (2024), valamint Porhajas (2024) is kiemelik, hogy a győri agglomeráció több településén jelentős igény mutatkozik kulturális, közösségi és szabadidős infrastruktúra fejlesztésére. Ez a terület jól mutatja a településmenedzsment-logika jelentőségét. A kulturális szolgáltatások szervezésében az önkormányzat nemcsak intézményfenntartó, hanem közösség-szervező és

hálózatépítő szereplő. Összekapcsolja a civil szervezeteket, egyházakat, helyi vállalkozásokat, kulturális intézményeket, sportegyesületeket és lakossági csoportokat. A kulturális szolgáltatás ezért nem periférikus „puha” feladat, hanem a helyi társadalmi kohézió és települési vonzerő egyik alapvető eleme.

A közlekedés a helyi kormányzás egyik legfontosabb horizontális ágazata. A lakóhely, munkahely, oktatás, egészségügy, kereskedelem és kulturális szolgáltatások elérhetősége alapvetően függ a közlekedési rendszer működésétől. A várostérségi térben különösen igaz, hogy a közlekedési problémák nem állnak meg a településhatároknál: az ingázás, iskolába járás, szolgáltatáshasználat és szabadidős mobilitás funkcionális térségi logika szerint szerveződik. A fenntartható mobilitás pedig nem csupán infrastruktúra-fejlesztési kérdés. Banister (2008) a fenntartható mobilitási paradigma kapcsán azt hangsúlyozza, hogy a közlekedés tervezésének össze kell kapcsolódnia a területhasználattal, környezeti célokkal, társadalmi hozzáféréssel és életminőséggel. Cervero (1998) és Walker (2011) kutatásai is igazolják, hogy a közösségi közlekedés és a városszerkezet kapcsolata kiemelkedően fontos és a közlekedési rendszerek és a településszerkezet kölcsönösen alakítják egymást. Newman és Kenworthy (1999) pedig a városi fenntarthatóság egyik kulcskérdéseként tárgyalják az autófüggőség és a területi szétterülés problémáját.

Magyarországon a közlekedési feladatellátás erősen megosztott. Az Mötv. helyi önkormányzati feladatként nevesíti a helyi közösségi közlekedés biztosítását, ugyanakkor az agglomerációs és helyközi közlekedés biztosítása állami hatáskörbe tartozik (Mötv., 2011). Ez különösen erős feszültséget okoz a várostérségi településeken, ahol a legfontosabb mobilitási problémák éppen települések között jelentkeznek. Kiss és Porhajas (2024) hangsúlyozzák, hogy az agglomerációs közlekedés az önkormányzatok egyik legfontosabb problémája, miközben a települések hatásköre korlátozott. Porhajas (2024) győri kutatása ugyanezt erősíti meg: a közlekedés minden vizsgált önkormányzat számára kiemelt kihívás, de az érintett települések csak részben rendelkeznek beavatkozási eszközökkel. A helyi önkormányzatok ebben az ágazatban elsősorban koordinációs és érdekképviselési szerepet töltenek be. Tárgyálnak szolgáltatókkal, jelzik a lakossági igényeket, fejlesztik a helyi úthálózatot, kezelik a parkolási problémákat, javítják a gyalogos és kerékpáros infrastruktúrát, valamint próbálják összehangolni a településfejlesztési döntéseket a mobilitási következményekkel. A közlekedés ezért tipikus példája annak, amikor a polgármesternek olyan ágazatot kell menedzselnie, amelyben a politikai felelősség helyben jelentkezik, de a döntési és finanszírozási kompetenciák több szint között oszlanak meg.

2.7. 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 legfőbb oka az, hogy számos kutató vélekedése szerint igazolható: Magyarországon már az 1990-es rendszerváltást megelőzően, a rendszer enyhülésével párhuzamosan, az 1970-es és 1980-as években elindultak a szuburbanizáció korai folyamatai, csak sajátos módon, részben közigazgatási határon belüli szuburbanizáció formájában. Ennek a speciális jelenségnek az volt az oka, hogy az államszocialista rendszer a közép- és kisvárosok növekedését preferálta. Ennek érdekében számos adminisztratív eszközt is alkalmazott, hogy a statisztikai adatokban kimutatható városi népességnövekedés következzen be. Ezt többek között úgy tudták létrehozni, hogy a városok közigazgatási területét megnövelték. Győr közigazgatási területe is jelentősen bővült az 1970-es évek közigazgatási reformjainak következtében. Győrben tehát a közigazgatási csatlakozás részben megelőzte a klasszikus kitelepülési folyamatok felerősödését. A kezdeti agglomerációs folyamatok így elsők között érintették például Gyirmótot és Ménfőcsanakot. Összességében számos kutatás igazolja, hogy Magyarországon már az 1970-es évektől kezdődően beszélhetünk bizonyítható szuburbanizációról, azonban annak egy sajátos, „városhatáron belüli” formájáról (Kocsis, 2013; Hardi, 2002).

Honvári (2014) szerint az 1960-as és 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 győri térség ebben az időszakban még nem kiforrott agglomerációként, hanem agglomerálódó térségként jelent meg, ahol a funkcionális kapcsolatok, mindenekelőtt az ingázás és a városkörnyéki települések Győrhöz kötődése már érzékelhető volt, de az intenzív, több funkcióra kiterjedő várostérségi integráció még csak formálódott (Honvári, 2014). A rendszerváltást követően a kutatási fókusz látványosan áttevődött a szuburbanizáció, a lakóhelyi mobilitás, valamint a közlekedési és ingázási rendszerek vizsgálatára (Hardi, 2002; Hardi & Nárai, 2005). Ezt követően, részben a nyugat-magyarországi, határ menti helyzetből adódóan, a győri térség kutatása folyamatosan érintette a határon átnyúló kapcsolatok, a munkavállalási és ingázási áramlások, valamint a regionális együttműködések kérdéseit is (Rechnitzer, 1997; Rechnitzer, 2005; Hardi, 2005; Hardi, 2008; Hardi & Lampl, 2008).

A győri várostérség kutatásában meghatározó szerepe volt a győri regionális tudományi műhelynek, különösen Rechnitzer János, Lados Mihály és Szörényiné Kukorelli Irén munkásságának. E szerzők kutatásai azért fontosak, mert a győri térséget nem kizárólag agglomerációs vagy szuburbanizációs jelenségként értelmezték, hanem tágabb területi, gazdasági, intézményi, városhálózati és város–vidék kapcsolati összefüggésben. Rechnitzer munkáiban Győr a magyar nagyvároshálózat egyik sajátos fejlődési pályát bejáró és legdinamikusabban fejlődő regionális központjaként jelenik meg, amelynek értelmezéséhez egyszerre szükséges figyelembe venni az ipari hagyományokat, a rendszerváltás utáni gazdasági szerkezetváltást, a külföldi működőtőke szerepét, az egyetem és a város kapcsolatát, valamint a térségi kormányzás intézményi kérdéseit (Rechnitzer, 2014; Rechnitzer et al., 2016; Rechnitzer, 2019).

A rendszerváltást követő területi átalakulás értelmezésében Lados Mihály munkássága elsősorban a területi tervezés, a stratégiai programozás, az önkormányzati gazdálkodás, a határmenti együttműködés és a térségi gazdaságfejlesztés felől kapcsolható a győri várostérséghez. Lados (1997) az önkormányzati gazdálkodás és a területfejlesztés északnyugat-dunántúli összefüggéseit vizsgálva arra mutat rá, hogy a helyi önkormányzatok fejlesztési mozgástere a rendszerváltást követően egyszerre függött a helyi gazdasági bázistól, az intézményi kapacitásoktól és a területfejlesztési forrásokhoz való hozzáféréstől. Ez a győri várostérség szempontjából azért releváns, mert a térség települései eltérő erőforrásokkal, eltérő önkormányzati kapacitásokkal és eltérő fejlesztéspolitikai pozíciókkal kapcsolódtak Győr növekedési pályájához.

Lados és Rechnitzer (1997) az Északnyugat-Dunántúl területfejlesztési stratégiájának tervezetében a régiót olyan térként értelmezik, amelyben a belső adottságok, a külső lehetőségek, a határmenti fekvés, valamint a gazdasági szerkezetváltás együttesen határozzák meg a fejlődési irányokat. E stratégiai megközelítés fontos előzménye annak, ahogyan később Győr és térsége a nyugat-dunántúli térszerkezet egyik kulcselemeként jelenik meg. A stratégiai tervezésben nemcsak a városi központok gazdasági szerepe, hanem a térségi kapcsolatok, a beavatkozási területek és az intézményi koordináció is hangsúlyos elemként jelenik meg (Lados & Rechnitzer, 1997).

Lados (2001) a kilencvenes évek magyarországi területi tervezésének kihívásait elemezve azt mutatja be, hogy a rendszerváltás utáni időszakban a hazai területfejlesztés fokozatosan mozdult el a hagyományos tervgazdasági szemlélettől a stratégiai programozás, az értékelés és az európai uniós fejlesztéspolitikai logika irányába. Ez a győri várostérség vizsgálatához azért

fontos, mert Győr fejlődését nem lehet kizárólag spontán piaci és demográfiai folyamatként leírni: a város és térsége fejlődését az önkormányzati, megyei, regionális és határmenti fejlesztési stratégiák, valamint a programozási és intézményi tanulási folyamatok is alakították (Lados, 2001). A várostérségi kormányzás szempontjából ez azért különösen lényeges, mert a funkcionális várostérségek problémái gyakran nem esnek egybe a közigazgatási határokkal, így kezelésükhöz tervezési és koordinációs kapacításra van szükség.

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 kérdőívre támaszkodva írta le a kiköltözés gyorsulását, a befogadó települések átalakulását, valamint a kiköltözők motivációit és társadalomstatistikai és demográfiai összetételét (Hardi, 2002). A szuburbanizációs folyamatok gazdasági oldalával – bár nem kizárólag győri esettanulmányként – Koós (2004) munkája foglalkozott, amely a decentralizáció és a rendszerváltás utáni vállalati alkalmazkodás térbeli következményeit írja le, így a győri térség értelmezéséhez is releváns háttérkeretet ad. A győri szuburbanizációs kutatásokhoz kapcsolódóan fontos Edelényi (2002) munkája is, aki a Győr környéki települések telekárainak változását vizsgálta az 1998–2001 közötti időszakban.

A várostérségi kapcsolatok mélyebb értelmezéséhez Szörényiné Kukorelli Irén munkássága különösen fontos kiegészítést ad. Szörényiné Kukorelli (1997a) az Észak-Dunántúl kistérségeinek gazdasági és társadalmi jellemzőit vizsgálva olyan térségtípusokat különít el, amelyek jól mutatják, hogy a régió fejlődése már a rendszerváltás utáni években is erősen differenciált volt. A tanulmány a kistérségek fejlettségi, gazdasági és társadalmi különbségeire hívja fel a figyelmet, ami a győri várostérség értelmezésében azért fontos, mert Győr növekedési hatása nem homogén térben érvényesül. A város körül eltérő társadalmi-gazdasági adottságú, eltérő alkalmazkodóképességű és eltérő kapcsolati intenzitású települések helyezkednek el. Szörényiné Kukorelli (1997b) a kistérségi fejlesztési koncepciók kérdésével foglalkozva azt hangsúlyozza, hogy a kistérségek a kilencvenes évektől kezdve új tartalmat kaptak a területfejlesztésben. Ez a győri várostérség szempontjából azért lényeges, mert a város körüli települési együttműködések, fejlesztési társulások és kistérségi szerveződések jelentették azokat az intézményi kereteket, amelyekben a városkörnyéki problémák egy része egyáltalán megfogalmazhatóvá vált. A kistérségi koncepciók kérdése így közvetlenül kapcsolódik a várostérségi kormányzás dilemmájához: milyen léptéken, milyen szereplők bevonásával és milyen intézményi formában lehet kezelni a településhatárokon túlnyúló problémákat (Szörényiné Kukorelli, 1997b). Szörényiné Kukorelli (2001) vidékkutatási áttekintése tovább

árnyalja ezt a képet. A szerző rámutat arra, hogy a rendszerváltás utáni területi folyamatok eltérően hatottak a centrumtérsegekre, a vidéki térségekre és a perifériákra. E megközelítés a győri várostérség esetében azért releváns, mert Győr növekedése és térségi kisugárzása nem homogén módon érinti a környező településeket: másként kapcsolódnak a városhoz az erős lakófunkciójú szuburbán települések, a gazdaságilag aktívabb mikroközpontok, valamint a távolabbi, gyengébb funkcionális kapcsolatokkal rendelkező vidéki térségek (Szörényiné Kukorelli, 2001). Szörényiné Kukorelli (2007) a térkapcsolat-analízis módszerét olyan kutatási eszközként mutatja be, amely alkalmas a vidéki és mikrotérségi kapcsolatrendszerek feltárására, különösen a települések közötti funkcionális kötődések, mozgásirányok és gravitációs viszonyok elemzésére. Ez a módszertani háttér közvetlenül kapcsolódik a győri várostérség vizsgálatához, mert a város és környezetének kapcsolata nem kizárólag közigazgatási lehatárolásként ragadható meg, hanem a mindennapi térpályák, a munkavállalási, oktatási, szolgáltatáshasználati és fogyasztási kapcsolatok együtteseként. A győri várostérség esetében ezért a térkapcsolatok elemzése lehetőséget ad arra, hogy a formális agglomerációs lehatárolásokon túl a tényleges funkcionális kapcsolatok is megjelenjenek (Szörényiné Kukorelli, 2007). A „Város és vidéke – térkapcsolatok elemzése Győr térségében” című tanulmányban Szörényiné Kukorelli (2014) már kifejezetten Győr térségére alkalmazza ezt a megközelítést. A tanulmány a Győr körüli térkapcsolatokat nem pusztán adminisztratív határok vagy népességmozgások alapján vizsgálja, hanem gravitációs és funkcionális kapcsolatokon keresztül. A szerző a Reilly-féle gravitációs modell módosított alkalmazásával, valamint empirikus kérdőíves vizsgálatok alapján elemzi Győr hatóterét, a települések közötti térpályákat és a város környezetében kirajzolódó szubcentrumokat (Szörényiné Kukorelli, 2014). Ez a megközelítés a győri várostérség esetében azért különösen fontos, mert a települések Győrhöz kapcsolódása nem egyetlen tényezővel, például az ingázással magyarázható, hanem több, egymást részben átfedő funkcionális térpálya eredőjeként értelmezhető. Szörényiné Kukorelli (2015) vidéki térségek innovációt befogadó képességéről szóló tanulmánya nem közvetlenül Győr-esettanulmány, de fontos elméleti háttérrel ad a várostérség periférikusabb, rurálisabb településeinek értelmezéséhez. A szerző a társadalmi és gazdasági innovációk befogadásának térségi feltételeit vizsgálja, és rámutat arra, hogy az innováció nem kizárólag nagyvárosi vagy vállalati folyamatként értelmezhető, hanem a vidéki térségek alkalmazkodóképességének, társadalmi erőforrásainak és helyi intézményi kapacitásainak függvénye is (Szörényiné Kukorelli, 2015). Ez a győri várostérség esetében azért releváns, mert a központi város dinamikája csak akkor alakíthat ki kiegyensúlyozottabb

térségi fejlődést, ha a környező települések is képesek befogadni és saját intézményi-társadalmi feltételeikhez igazítani az új gazdasági és társadalmi impulzusokat.

A győri várostérségi kutatások gyakran visszatérő kérdése az ingázás és a mobilitás vizsgálata. Hardi és Nárai (2005) kutatásukban közvetlenül a „szuburbanizáció–közlekedés” kapcsolatát elemezték a győri agglomerációban, és rámutattak arra, hogy a lakóhelyi kiköltözés a mindennapi mobilitási szokások volumenét, szerkezetét és terhelését is átalakítja. Részben érinti a mobilitás kérdéskörét a győri várostérségben Kiss és Porhajas 2024-es írása is, amely az agglomerációs feladatellátási kihívások kontextusán keresztül foglalkozott a kérdéssel. Habár Winkler és szerzőtársai (2025) kutatása elsősorban a győri helyi közlekedéssel foglalkozott, a kutatás hálózati megközelítése miatt részben érintik a várostérségi közlekedési kihívásokat is. Jóna 2013-as kutatásában pedig egy még tágabb kontextusban, a CENTROPE együttműködés keretrendszerében vizsgálta többek között a győri várostérség közlekedését.

Hardi (2025) a hazai közép- és nagyvárosok ingázásáról szóló részletes tanulmányában azt azonosítja, hogy bővült a magyarországi nagyvárosok vonzáskörzete. Ez azt jelzi, hogy a nagyvárosi központok – így Győr várostérsége is – térbeli kiterjedésükben 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. A központ–periféria viszony továbbra is kiegyensúlyozatlan, a vidéki nagyvárosok nem tudták szerepüket lényegesen növelni az országos településhálózatban, Budapest és agglomerációja pedig továbbra is dominálja az ország térszerkezetét. 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 a kutatások jellemzően az osztrák határ közelsége által nyújtott lehetőségekkel foglalkoztak, de már Rechnitzer (1997) is a magyar–osztrák–szlovák határ menti térség eurorégiós perspektíváját tárgyalta, ami a győri térséget eleve egy többcentrumú, nemzetközi kapcsolatrendszer részeként értelmezte. 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

vonzáskörzetek határ általi metszését, ami a győri várostérség funkcionális kiterjedésének értelmezéséhez is releváns. Lados (2005) a határmentiségtől az integrált határrégió felé vezető folyamatokat vizsgálva arra hívja fel a figyelmet, hogy a határmenti együttműködések nem pusztán földrajzi közelségből fakadnak, hanem intézményi, projektalapú és partnerségi formákon keresztül válnak működőképesé. Ez a győri várostérség esetében különösen fontos, mert a Bécs–Pozsony–Győr térségben a határ menti kapcsolatok nemcsak mobilitási vagy gazdasági, hanem kormányzási kérdésként is megjelennek (Lados, 2005). Az elmúlt években számos vizsgálat foglalkozott a győri várostérség Szlovákiával és Pozsonnyal való kapcsolataival is (Törzsök & Majoros, 2018; Lampl, 2010; Hardi & Lampl, 2008; Hardi, 2010).

A győri várostérség kutatásának újabb, jelentős irányát a járműipari körzet vizsgálata jelenti. Rechnitzer (2014) szerint Magyarország piacgazdasági átmenete óta Budapest mellett Győr ipari térsége emelkedett ki, és a város Kelet-Közép-Európa egyik járműipari központjává vált. Az Audi Hungaria jelenléte, a beszállítói hálózatok kiépülése, valamint a Széchenyi István Egyetem járműipari és közlekedési rendszerekhez kapcsolódó kutatási profilja olyan új területi-gazdasági szerkezetet hozott létre, amely már nem írható le kizárólag hagyományos agglomerációs kategóriákkal (Rechnitzer, 2014). A járműipari körzet fogalma ebben az értelemben a győri térség gazdasági specializációját, hálózati kapcsolatait és intézményi beágyazottságát együttesen ragadja meg.

A Lados Mihály szerkesztésében megjelent A gazdaságszerkezet és vonzáskörzet alakulása című kötet a Győri Járműipari Körzet kutatási programjának egyik meghatározó műve. A kötet nemcsak a győri gazdaságszerkezetet elemzi, hanem a vonzáskörzet, a klaszterhálózatok, a vállalati kapcsolatok és a térségi gazdasági integráció kérdéseit is (Lados, 2014). Ebben az értelemben Lados szerepe nem pusztán szerkesztői, hanem kutatásszervezői és tematikus keretező jellegű is: a kötet a győri várostérséget a járműipari gazdasági tér, a vállalati kapcsolathálózatok és a funkcionális vonzáskörzet felől értelmezi. Ebben a kötetben Rechnitzer „A győri gazdaság pályapontjai a rendszerváltozástól napjainkig” című tanulmánya (2014) a város gazdasági átalakulását a rendszerváltástól kezdődően értelmezi. A tanulmány alapján Győr fejlődése nem egyszerűen ipari növekedési pálya, hanem olyan komplex városi-térségi átalakulás, amelyben a külföldi tőke, a beszállítói kapcsolatok, a helyi intézményi környezet és a tudásbázis egyaránt meghatározó szerepet játszik (Rechnitzer, 2014). A győri gazdasági térség ilyen értelmezése jól kapcsolódik Lados (2014) szerkesztői koncepciójához is, amely a gazdaságszerkezetet és a vonzáskörzetet nem különálló kérdésként, hanem egymást kölcsönösen alakító térségi folyamatként kezeli. A járműipari körzet gazdasági hálózati

értelmezéséhez Lados, Süle és Tóth (2014) klaszterhálózatokról szóló tanulmánya is lényeges. A szerzők a Győr-Moson-Sopron megyei klaszterkezdeményezések vizsgálatán keresztül arra mutatnak rá, hogy a gazdasági szereplők közötti kapcsolatok, beszállítói hálózatok és együttműködési struktúrák fontos részét képezik a térségi gazdaság működésének. A klaszterhálózati megközelítés a győri várostérség esetében azért releváns, mert a város gazdasági hatása nem csupán a munkaerő-vonzáskörzeten vagy a közigazgatási térszerkezeten keresztül érvényesül, hanem vállalati, innovációs és együttműködési hálózatokon keresztül is (Lados et al., 2014). Ez különösen fontos a várostérségi kormányzás szempontjából, mivel a gazdasági hálózatok térbeli kiterjedése gyakran nem esik egybe sem a települési, sem a járási, sem az agglomerációs lehatárolásokkal. A Győri Járműipari Körzet vizsgálata ugyanakkor nem kizárólag a nagyvállalatokra és a klaszterhálózatokra korlátozódik. Koppány és szerzőtársai (2014) a térség gazdasági ágazatainak növekedési és finanszírozási jellemzőit vizsgálva a járműipari körzet gazdasági teljesítményének ágazati összefüggéseire irányítják a figyelmet. Lévai (2014) a kreatív gazdaság győri térségi értelmezésével arra mutat rá, hogy a várostérség gazdasági szerkezete nem szűkíthető le kizárólag a járműiparra. Poreisz (2014) a Győri Ipari Körzet klasztersúlyának meghatározásával járul hozzá a gazdasági hálózatok méréséhez, míg Döry és Tilinger (2014) a nyílt innovációs módszereket alkalmazó kis- és középvállalkozások hatékonyságának vizsgálatával a tudásáramlás és vállalati innováció kérdését kapcsolják a győri térség gazdasági értelmezéséhez. Ezek a munkák együttesen azt jelzik, hogy a győri várostérség gazdasági fejlődése többdimenziós: a járműipari specializáció, a beszállítói hálózatok, a kreatív gazdaság, a klaszterek és az innovációs kapcsolatok egyszerre alakítják a térség pozícióját (Koppány et al., 2014; Lévai, 2014; Poreisz, 2014; Döry & Tilinger, 2014).

A Győrrel kapcsolatos szakirodalomban különösen fontos helyet foglal el a „Győri Modell” fogalma. Rechnitzer, Kecskés és Reisinger (2016) a Győri Modell alatt az egyetem, az ipar és a város együttműködési dimenzióit értik. A tanulmány Győr fejlődési pályáját olyan nagyvárosi modellként értelmezi, amelyben a nagyvállalatokra és a hozzájuk kapcsolódó vállalkozásokra épülő gazdasági bázis fokozatosan kiegészül a helyi önkormányzat és az egyetem fejlesztési szerepével. Ez a megközelítés a győri várostérséget már nem csupán népességi, lakóhelyi vagy közlekedési térként értelmezi, hanem olyan gazdasági-intézményi rendszerként, amelyben a helyi szereplők közötti együttműködés a városfejlődés egyik kulcstényezőjévé válik (Rechnitzer et al., 2016). A Győri Modell értelmezésében a város, az ipar és az egyetem kapcsolata már nemcsak gazdaságfejlesztési, hanem intézményi és kormányzási kérdésként is megjelenik. A győri várostérség értelmezéséhez a nagyvárosok országos területpolitikai

szerepének vizsgálata is kapcsolódik. Rechnitzer (2019) a magyar nagyvárosok területpolitikában és területfejlesztésben betöltött szerepét elemezve rámutat arra, hogy a vidéki nagyvárosok számos térségi szervező funkciót alakítottak ki, ugyanakkor ezek nem voltak képesek a főváros dominanciáját érdemben ellensúlyozni. Ez Győr esetében is fontos értelmezési keretet ad: a város gazdasági és innovációs teljesítménye kiemelkedő, de az országos térszerkezetben betöltött szerepe továbbra is korlátozott, részben a centralizált intézményi és fejlesztéspolitikai környezet miatt (Rechnitzer, 2019). Ez a megállapítás közvetlenül kapcsolódik a győri várostérség kormányzási problémáihoz is, hiszen a funkcionálisan bővülő várostérség és az adminisztratív-intézményi keretek között tartós feszültség áll fenn. Győr várostérsége sok esetben városhálózati elméleti kutatásokban is megjelenik. Rechnitzer és szerzőtársainak 2014-es kutatása a győri várostérséget egy olyan rendszerbe helyezi el, ahol a nagyvárosi funkciók, innovációs és intézményi kapacitások, illetve hálózati pozíciók is vizsgálhatóak. Esettanulmány jelleggel is vizsgálja Rechnitzer (2019) Győrt, amikor a nagyvárosok területpolitikában betöltött helyének történeti áttekintését adja, különös tekintettel arra, hogy a rendszerváltás óta változó intézményi és fejlesztéspolitikai keretek között hogyan alakult e városok szerepe.

Összességében megállapítható, hogy a győri várostérség kutatása az elmúlt évtizedekben több jól elkülöníthető hangsúlyeltolódáson ment keresztül. A korai agglomerációs kutatások még elsősorban a termelőerők koncentrációjára, a centrum–környék viszonyra és a lehatárolás kérdéseire koncentráltak. A rendszerváltás után előtérbe kerültek a szuburbanizáció, a kiköltözés, az ingázás és a közlekedés problémái. A 2000-es évektől egyre nagyobb hangsúlyt kaptak a határon átnyúló kapcsolatok, a Bécs–Pozsony–Győr tengely, valamint a várostérségi és regionális együttműködések kérdései. A 2010-es évektől pedig a Győri Járműipari Körzet, a Győri Modell, az egyetem–ipar–város együttműködés, valamint a nagyvárosi kormányzás és területpolitikai szerep váltak meghatározó értelmezési keretté. Lados Mihály munkássága a területi tervezés, az önkormányzati fejlesztési kapacitások, a határ menti együttműködés, a gazdasági vonzáskörzet és a klaszterhálózatok felől, Szörényiné Kukorelli Irén kutatásai pedig a kistérségi differenciálódás, a város–vidék kapcsolatok, a térkapcsolat-analízis, a gravitációs hatóterek, a szubcentrumok és a vidéki innovációbefogadó képesség felől egészítik ki ezt az értelmezést. Kecskés, Reisinger, Süle, Tóth, Koppány, Kovács, Lévai, Poreisz, Dőry és Tilinger munkái pedig azt mutatják, hogy a győri várostérség újabb kutatásai a gazdasági hálózatok, az intézményi együttműködés, az innováció és a járműipari térszerveződés irányába bővítették a korábbi agglomerációs és szuburbanizációs megközelítéseket. Ez alapján a győri várostérség

ma már nem csupán agglomerációként vagy szuburbanizációs térként értelmezhető, hanem olyan összetett funkcionális, gazdasági és intézményi térként, amelyben a helyi önkormányzatok, a gazdasági szereplők, az egyetem, a környező települések, valamint a határon átnyúló kapcsolatok egyaránt meghatározó szerepet játszanak.

3. Módszertan

A disszertációm kiindulási alapja a tágan értelmezett győri várostérség településeinek szuburbanizációs folyamatainak vizsgálata volt a Bécs–Pozsony metropolisztérség kontextusában. A szuburbanizáció azért jelentette a kutatás kiindulópontját, mert a metropolisztérséggé válás egyik alapfolyamata a népesség magváros közigazgatási határán kívülre történő kiköltözése. Győr esetében e folyamatok már az államszocialista időszak második felében megkezdődtek (Hardi, 2002; Honvári, 2014).

A szakirodalom áttekintése alapján 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 ugyancsak 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 intézményi és működési logikája továbbra is viszonylag kevésbé feltárt (Kiss & Porhajás, 2024; Perkmann, 2003). A határon átnyúló metropolisztérségekben a formális intézményi struktúrák mellett az informális kapcsolatok, a személyes bizalom (Bodor et al., 2019; Poortinga, 2012) és a politikai kultúra is jelentősen befolyásolja az együttműködések működését. E komplex folyamatok, valamint a szereplők tapasztalatainak, motivációinak és értelmezéseinek feltárásához kvalitatív társadalomtudományi megközelítés szükséges (Merriam & Tisdell, 2015).

3.1. A kutatás módszertani és értelmezési kerete

Kutatásom az interpretatív társadalomtudományi paradigmában helyezkedik el, amely a társadalmi jelenségek értelmezésére, a szereplők jelentésadására és a kontextus szerepére helyezi a hangsúlyt. E megközelítés szerint a társadalmi valóság különböző érdekeltsgű szereplők interakciói és narratívái révén konstruálódik (Schütz, 1967; Geertz, 1973). Ez a regionális tudomány és a városkutatás szempontjából különösen releváns, mivel az urbanizáció, a szuburbanizáció és a térségi együttműködések a gazdasági és demográfiai folyamatok mellett politikai döntések, intézményi konfigurációk és társadalmi gyakorlatok eredményeként is értelmezhetők.

A kutatás ennek megfelelően abduktív logikát követ: célja új magyarázatok kialakítása és a vizsgált regionális folyamatok okainak feltárása (Sántha, 2008). Nem pusztán hipotézisek verifikációjára törekedtem, hanem a szakirodalom és a terepi tapasztalatok közötti „párbeszéd” során iteratív módon pontosítottam a kutatási kérdéseket és a disszertáció elméleti keretét (Timmermans & Tavory, 2012). Ez lehetővé tette, hogy a vizsgálat a leíráson túl magyarázó jellegű következtetésekhez is eljusson.

A disszertáció a metropolizációt komplex, többdimenziós térségi integrációs folyamatként értelmezi, amely a gazdasági koncentráció mellett funkcionális, társadalmi és intézményi kapcsolatok rendszerén keresztül ragadható meg. A vizsgálat során az alábbi együttműködési dimenziókat azonosítottam:

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



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

.

Az előzetes terepbejárások és pilot jellegű interjúk rámutattak arra, hogy az azonos térbeli, gazdasági és demográfiai hatások településenként eltérő reakciókat, értelmezéseket és stratégiákat válthatnak ki, amelyeket esetenként a pillanatnyi politikai érdekek is befolyásolnak. Egyes települések proaktívan építenek a térségi és határon átnyúló együttműködésekre, míg mások a koordinációt inkább formális kötelezettségként értelmezik.

A módszertani megközelítés ezért abból az előfeltevésből indul ki, hogy a metropolizáció térségi folyamatai nem kizárólag strukturális tényezők, hanem intézményi és cselekvői értelmezések mentén érthetők meg. A kutatás központi kérdése, hogy a helyi önkormányzatok milyen mértékben alakítói, illetve elszenvedői e folyamatoknak; milyen kihívásokat támaszt számukra a határmenti helyzet és a metropolizáció; valamint milyen tényezők segítik vagy akadályozzák a várostérségi együttműködés és területi kormányzás kialakulását.

E „hogyan” és „miért” típusú kérdések vizsgálata elsősorban a helyi döntéshozók értelmezéseinek, tapasztalatainak és döntési logikáinak keresztül lehetséges, amelyek számszerűsíthető mutatókkal csak korlátozottan ragadhatók meg. Különösen igaz ez a várostérségi együttműködésekre, amelyekben a formális intézményi keretek mellett a személyes kapcsolatok, az informális egyeztetések és a kölcsönös bizalom is meghatározó. E jelenségek értelmezéséhez a 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.

Az empirikus vizsgálat ezért elsősorban félig strukturált interjúkra épül, amelyek alkalmasak a helyi döntéshozók tapasztalatainak, percepcióinak, szerepfelfogásainak és cselekvési stratégiáinak feltárására. A módszertani háromszögelés érdekében a kvalitatív adatokat dokumentumelemzéssel – helyi fejlesztési stratégiák és önkormányzati előterjesztések vizsgálatával – és statisztikai adatokkal egészítettem ki. A különböző módszerek együttes alkalmazása komplexebb és megalapozottabb következtetések megfogalmazását teszi lehetővé (van Hoven, 2010). Kiegészítő módszertani elemként Pannonhalmán fókuszcsoporthoz tartozó interjút készítettem a térséghez erősen kötődő, lokálpatrióta civil és értelmiségi szereplők bevonásával. A fókuszcsoport célja a településvezetői interjúk során feltárt folyamatok és összefüggések eltérő, helyi társadalmi perspektívából történő validálása és árnyalása volt. Alkalmazása ezáltal a kutatás módszertani triangulációját és az eredmények érvényességének megerősítését szolgálta.

A mintavétel szakértői mintavételre épült, amelyet a szlovák oldalon tapasztalt kezdeti alacsony válaszadási hajlandóság miatt hólabda-módszerrel egészítettem ki. A 2020 és 2026 között készített harmincnégy félig strukturált interjú és az ezt kiegészítő fókuszcsoporthoz tartozó beszélgetés a térségi folyamatok longitudinális vizsgálatát is lehetővé tette. A kutatás elsősorban települési döntéshozókra – polgármesterekre és alpolgármesterekre –, valamint az önkormányzatok szakmai vezetőire és más kulcsszereplőkre fókuszált, mivel ők rendelkeznek átfogó rálátással a települések működésére, térségi kapcsolataira, a települések közötti együttműködésekre és a határmenti folyamatok gyakorlati következményeire.

Az interjúk így nem pusztán illusztratív szerepet töltenek be, hanem a térségi folyamatok értelmezésének és kontextusba helyezésének eszközei. Az interjúalanyok narratívái lehetővé teszik az események mögötti értelmezési keretek, döntési logikák és intézményi gyakorlatok feltárását. Az interjúk tartalmi elemzését emellett azok metaelemzése egészítheti ki, amely a térség meghatározó döntéshozóinak attitűd- és normarendszerére vonatkozó következtetések

levonását is lehetővé teszi. Az interjúk tartalmi elemzésén kívül a kutatás szempontjából releváns következtetéseket adott az interjúk metaelemzése, amelyből a térség meghatározó döntéshozóinak attitűd- és normarendszerére tudtam következtetni.

3.2. Vizsgálati terület lehatárolása

A disszertáció empirikus vizsgálati területének elsődleges lehatárolását a Győr város funkcionális vonzáskörzetére vonatkozó, a GeoX Kft. (részletesen bemutatva a 4.1.3 fejezetben) ingázási adatok alapján készített elemzése szolgáltatta. A kutatás nem terjedt ki a teljes, a GeoX által lehatárolt vonzáskörzetre, hanem azon településekre koncentrált, amelyek a győri vonzáskörzet összefüggő, térben kontinuus részét alkotják. Ennek indoka, hogy ezek a települések alkotják azt a funkcionálisan integrált térséget, ahol a mindennapi ingázási, gazdasági és társadalmi kapcsolatok a legintenzívebben érvényesülnek.

A vizsgálati területet ugyanakkor a funkcionális kapcsolatok figyelembevételével Rajka településével is kiegészítettem. Rajka sajátos határ menti helyzetéből adódóan a Pozsony–Győr tengely egyik legdinamikusabban fejlődő települése, ahol a határon átnyúló lakóhelyi mobilitás és ingázás kiemelkedő intenzitással jelenik meg. Ennek következtében Rajka a kutatásban a határon átnyúló metropolizáció egyik sajátos „térségi laboratóriumaként” értelmezhető.

A Csallóköz településeinek kiválasztása eltérő logika szerint történt. A kutatás kezdeti szakaszában tapasztalt alacsonyabb válaszadási hajlandóság miatt a szakértői mintavételt hólabda-módszerrel egészítettem ki. Ennek eredményeként elsősorban azok a települések kerültek be a vizsgálatba, amelyek Győrrel intenzívebb gazdasági, társadalmi vagy önkormányzati kapcsolatban állnak, illetve amelyek esetében a korábban megkérdezett kulcsszereplők további releváns interjúalanyokat ajánlottak. A szlovák mintát ezért nem földrajzi teljesség, hanem a Győrhöz való funkcionális kapcsolódás és az információgazdag szereplők elérhetősége határozta meg.

A magyarországi települések kiválasztása során kiemelt szempontot jelentett a várostérség „magjának”, Győr városának vizsgálata, tekintettel annak térségi központi szerepére. 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 hatásokra. A kutatásba emellett számos, Győr tágabb térségéhez tartozó önkormányzat került

bevonásra szakértői mintavételezés keretében. A kiválasztott településeket közös vonásként érintik a várostérségi folyamatok és részben 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, Lébény, Rábapatona), valamint olyan, inkább periférikus vagy rurális jellegű települések is, amelyek esetében a metropolizáció hatásai közvetettebb módon érvényesülnek (például Bezi, Tényő, Börcs, Gyömöre). A kutatás kiterjedt továbbá olyan településekre is, amelyek kedvező gazdasági pozícióval rendelkeznek, például magas helyi iparüzési adóbevételeik révén (Gönyű, Lébény), lehetővé téve annak vizsgálatát, hogy az eltérő pénzügyi mozgástér miként befolyásolja az önkormányzatok cselekvési kapacitását és együttműködési hajlandóságát.

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 értelmezzem.

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.

3.3. A kvalitatív kutatási megközelítés és az adatgyűjtés módszertani keretei

Vizsgált elem	Az interjúkban alkalmazott kérdezési szempont	Kapcsolódó kutatási kérdés
Várostérsgégi kihívások és önkormányzati kezelés	Érzékelt gazdasági, közlekedési, munkaerőpiaci és társadalmi hatások; lehetőség vagy korlát; formális és informális válaszok, alkalmazkodási stratégiák.	K1, AK1
Települések közötti együttműködés	Mely önkormányzatokkal működnek együtt; milyen ügyekben; milyen formában; milyen rendszerességgel; mi működik és mi nem.	K1, AK1, K3
Győr regionális központi szerepe	Győr kapcsolata a környező önkormányzatokkal; kezdeményez-e együttműködések; hogyan értelmezi saját térségi szerepét.	K2
Ausztria és Bécs hatása	Ausztria és Bécs hatásának közvetlen megkérdezése valamennyi interjúalánynál; a hatások helyi és térségi értelmezése.	AK2
A területi kormányzás akadályai	Az együttműködés formái és hiányai; jogi, intézményi és finanszírozási korlátok; koordinációs igény; bizalom, verseny és érdekellentétek.	K3

1. táblázat A kvalitatív kutatás során alkalmazott kérdezési szempontok forrás: saját szerkesztés

Kutatásom tehát komplex, kvalitatív társadalomtudományi módszertanra épül, terepi és megfigyelés alkalmazásával, valamint a félig strukturált interjúk készítésével helyi és országos döntéshozókkal (államtitkárok, polgármesterek, alpolgármesterek, képviselőtestületi tagok), valamint önkormányzati szakmai vezetőkkel (főépítész, jegyző/főellenőr⁴), és néhány szakértővel, valamint egyes településeken civil szervezeti, lokálpatrióta véleményvezérekkel is kiegészítettem az önkormányzati interjúkat. 38 különböző személlyel készítettem interjút 2020 és 2026 között, egyes szereplőkkel többször is interjút készítettem a település és a térség átalakulásának jobb megértésének a céljából. A kvalitatív 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, 1994).

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 kutatásba.

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 szubjektivitás kockázatát is.

⁴ A főellenőr a Szlovák Köztársaság helyhatóságainak a törvényességi felügyeletét látja el a 369/1990. sz. törvény alapján.

Az interjúk mellett a kutatás fontos kvalitatív adatgyűjtési módszerét jelentette a közvetlen terepi megfigyelés. A terepbejárások során a vizsgált települések fizikai környezetét, településszerkezetét, a szuburbanizáció térbeli megjelenését, a közlekedési kapcsolatok sajátosságait, valamint a határon átnyúló mobilitás egyes közvetlenül megfigyelhető jelenségeit vizsgáltam. A terepi megfigyelések nem önálló bizonyítékként, hanem az interjúk során feltárt jelenségek értelmezésének kiegészítéseként szolgáltak, hozzájárulva az empirikus eredmények árnyaltabb értelmezéséhez (Patton, 2015; Merriam & Tisdell, 2015).

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). Habár kutatásom hangsúlyosan kvalitatív módszertani eszközök használatára épül, 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.

Interjúalany feladatköre	Helyszín	Darabszám	Időpont(ok)	Rövidítés a disszertációban
települési döntéshozó	Győr MJV	1	2022. XI.	Győr döntéshozó
települési szakmai vezető	Győr MJV	1	2022 IX.	Győr szakmai vezető
helyi lokálpatrióta	Győr	1	2024 XII.	Győr lokálpatrióta
települési döntéshozó	Vámosszabadi	1	2022 IX.	Vámosszabadi döntéshozó
helyi lokálpatrióta	Vámosszabadi	1	2022 XI.	Vámosszabadi lokálpatrióta

Interjúalany feladatköre	Helyszín	Darabszám	Időpont(ok)	Rövidítés a disszertációban
települési döntéshozó	Győrzámoly	1	2022 XI. és 2024 IV.	Győrzámoly döntéshozó
települési döntéshozó	Gönyű	1	2024 IV.	Gönyű döntéshozó
települési szakmai vezető	Gönyű	1	2023 X.	Gönyű szakmai vezető
települési döntéshozó	Öttevény	1	2022 XI.	Öttevény döntéshozó
települési döntéshozó	Lébény	1	2024 IV.	Lébény döntéshozó
települési döntéshozó	Bezi	2	2022 XI. és 2024 XII.	Bezi döntéshozó
lokálpatrióta	Koroncó	1	2020 X. és 2022 XI.	Koroncó lokálpatrióta
települési szakmai vezető	Gyarmat	1	2022 XI.	Gyarmat szakmai vezető
települési döntéshozó	Fertőszentmiklós	1	2023 X.	Fertőszentmiklós döntéshozó
települési döntéshozó	Rajka	1	2020 IX., 2024 IV.	Rajka döntéshozó

Interjúalany feladatköre	Helyszín	Darabszám	Időpont(ok)	Rövidítés a disszertációban
települési lokálpatrióta	Rajka	4	2020 IX.	Rajka lokálpatrióta
települési döntéshozó	Somorja (Szlovákia)	2	2020 VIII., 2022 VI., 2023 VII.	Somorja döntéshozó
települési döntéshozó	Felbár (Szlovákia)	1	2023 XI.	Felbár döntéshozó
települési döntéshozó	Dunaszerdahely (Szlovákia)	1	2023 IX.	Dunaszerdahely döntéshozó
települési döntéshozó	Nagymegyer (Szlovákia)	1	2023 XI.	Nagymegyer döntéshozó
települési szakmai vezető	Komárom (Szlovákia)	1	2023 III.	Komárom szakmai vezető
volt államtitkár, Szlovákia Nemzeti Tanácsa képviselő	Pozsony (Szlovákia)	2	2020 VIII., 2023 VIII.	Pozsony államtitkár
országos szakértő	Pozsony (Szlovákia)	1	2023 V.	Pozsony szakértő
országos szakértő	Győr Széchenyi István Egyetem	2	2023 XI.	Széchenyi Egyetem szakértő
települési tanácsadó	Győr MJV	1	2025 VI.	Győr tanácsadó

Interjúalany feladatköre	Helyszín	Darabszám	Időpont(ok)	Rövidítés a disszertációban
települési döntéshozó	Börcs	1	2026. VI.	Börcs döntéshozó
országos szakértő	Arrabona EGTC, Győr	1	2026 VI.	Arrabona EGTC szakértő
települési intézményvezető	Pannonhalma	1	2026. VI.	Pannonhalma intézmény vezető
települési döntéshozó	Tényő	1	2026. VI.	Tényőd.
települési döntéshozó	Rábapatoná	1	2026 VI.	Rábapatoná döntéshozó
országos szakértő	Westpannon	1	2025 IV.	Westpannon szakértő
lokálpatrióta fókuszcsoporthos interjú	Pannonhalma	1 darab 6 fő részvételével	2026 VII.	Pannonhalma fókuszcsoport

2. táblázat A kutatás során készített interjúk bemutató jegyzéke forrás: saját szerkesztés

3.4. Az interjúk feldolgozásának és elemzésének módszertana

A kutatás során készített félig strukturált interjúk feldolgozása több egymásra épülő lépésben történt. A kvalitatív elemzés célja nem kizárólag az interjúk tartalmának leírása volt, hanem azoknak a visszatérő mintázatoknak, jelentéstartalmaknak és összefüggéseknek a feltárása, amelyek hozzájárulnak a kutatási kérdések megválaszolásához. Az interjúk leiratának feldolgozását minden esetben az interjúk teljes átolvasása, illetve ismételt áttekintése előzte meg, amelynek célja az interjúalanyok narratíváinak és értelmezési kereteinek megismerése volt. Ezt követően történt meg a kutatási kérdések szempontjából releváns szövegrészek kódolása. A kódolás során egyrészt a kutatás elméleti keretéből levezetett kategóriákat

alkalmaztam (deduktív megközelítés), másrészt nyitott maradtam az interjúk során ismétlődően megjelenő új témákra is (induktív megközelítés), amely megfelel az interpretatív és abduktív kutatási logikának (Timmermans & Tavory, 2012).

Az elemzés fő kategóriái közvetlenül kapcsolódtak a kutatási kérdésekhez. Ennek megfelelően külön elemzési dimenzióként jelent meg a várostérségi átalakulás önkormányzati értelmezése, a mobilitás és a közlekedési kapcsolatok szerepe, a munkaerőpiaci folyamatok, az önkormányzatok közötti formális és informális együttműködések, a bizalom szerepe, valamint a térségi együttműködést akadályozó intézményi, politikai és finanszírozási tényezők. Az elemzés során nem az egyes vélemények előfordulásának gyakorisága, hanem azok tartalma, egymáshoz való viszonya és ismétlődő mintázatai kerültek értelmezésre (Braun & Clarke, 2006). Az elemzés során külön kezeltem az eltérő intézményi pozícióból vagy települési méretből megszólaló interjúalanyok nézőpontjait. Ennek megfelelően elkülönítetten kerültek elemzésre a politikai döntéshozók (polgármesterek, alpolgármesterek, önkormányzati képviselők), az önkormányzati szakmai vezetők (jegyzők, főépítészek, intézményvezetők), valamint a külső szakértők és civil szereplők interjúi. Továbbá összehasonlítva vizsgáltam a különböző település típusokat képviselő megszólalók véleményét és külön kezeltem a magvárosi, tehát a győri megszólalókat is. Ez lehetővé tette annak vizsgálatát, hogy az egyes kérdésekben hol figyelhető meg konszenzus, illetve mely területeken jelennek meg eltérő értelmezések vagy intézményi konfliktusok (Kvale, 2005).

Az interjúk elemzése során elsősorban adatforrások közötti háromszögelést alkalmaztam. Ennek során ugyanazon társadalmi vagy intézményi jelenséget több, eltérő szereplői pozícióból/ vagy településről megszólaló interjúalany (polgármesterek, önkormányzati szakmai vezetők, szakértők, valamint civil szereplők) narratívái alapján vizsgáltam. Az elemzés során az egyes interjúkban megjelenő állításokat folyamatosan összevettem egymással annak feltárása érdekében, hogy mely jelenségek jelennek meg több, egymástól független szereplő beszámolójában, illetve mely kérdésekben mutatkoznak eltérő értelmezések vagy konfliktusok. Az ismétlődően megjelenő mintázatok, valamint az egymást megerősítő vagy éppen egymásnak ellentmondó narratívák egyaránt hozzájárultak a kutatási következtetések kialakításához. (Denzin, 2017; Carter et al., 2014). Az interjúkból levont következtetéseket – ahol erre lehetőség nyílt statisztikai adatokkal, valamint terepi megfigyeli tapasztalataimmal is összevettem. Ezek a források azonban elsősorban az interjúk során feltárt értelmezések kontextusba helyezését és kiegészítését szolgálták, nem pedig minden egyes interjúállítást közvetlen igazolását.

4. Eredmények

E fejezetek célja, hogy a disszertáció elméleti kereteinek felvázolását követően rendszerezetten ismertessék a kutatási eredményeket, feltárják a győri várostérség társadalmi-gazdasági folyamatait elsősorban a helyi kormányzás szempontjából. Fontos szempont vizsgálatomban annak elemzése is, hogy Győr differenciáltan kapcsolódó várostérségi központi szerepe, valamint Bécs és Pozsony vonzásában elfoglalt pozíciója milyen következményekkel jár a helyi kormányzás szempontjából.

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 által határolt térség integrált metropolisz régióvá válását.

Kutatási eredményeim bemutatását a kutatás helyszínének, a győri várostérségnek az ismertetésével kezdem, elsősorban a Központi Statisztikai Hivatal adatainak másodelemzésére támaszkodva, majd a vizsgálatba bevont csallóközi települések, a magváros és a győri várostérség magyarországi települései közötti kapcsolatokat elemzem a helyi kormányzás szempontjából; ezt követően részletesen vizsgálom Győr és a várostérség településeinek viszonyrendszerét, különös hangsúlyt helyezve azokra a szakpolitikai területekre, amelyeken a feladatok hatékony ellátása településközi együttműködést igényel, végül pedig a helyi kormányzás, a települési együttműködések és a várostérségi kormányzás kialakulását és működését nehezítő tényezőket mutatom be kutatásom eredményei alapján

4.1. A 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 érintette 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 Győr közigazgatási határán belüli szakasza közötti területen, jellemzően az 1990-es évek második felétől.

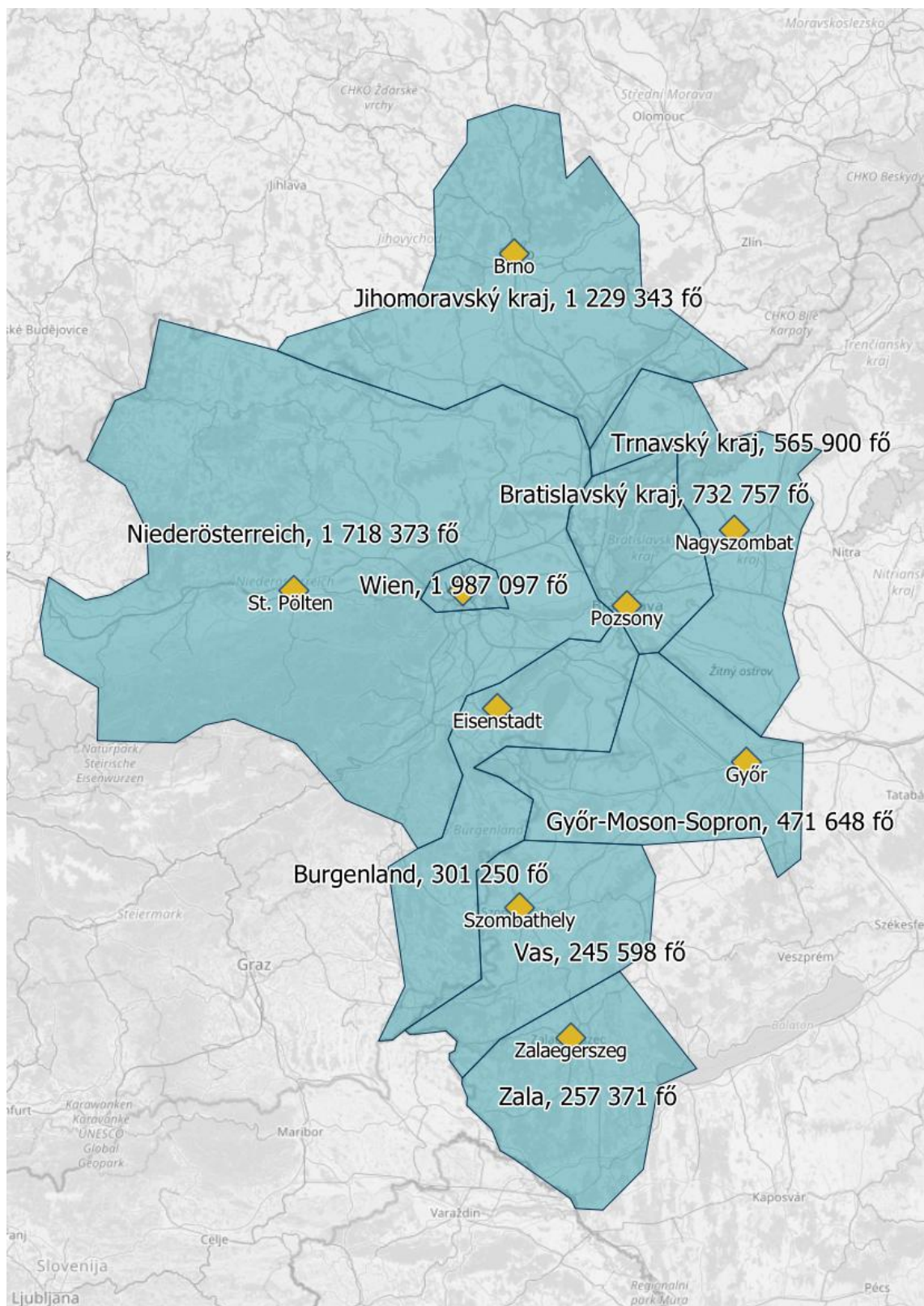
A győri agglomerációval foglalkozó kutatások alapján kijelenthetjük, hogy a győri agglomeráció a magyarországi vidéki városi agglomerációkat vizsgálva az egyik legrégebbi, valamint az egyik legjelentősebb nagyságú. A szuburbanizációs folyamatoknak jó alapja volt az is, hogy Győr környékének településsűrűsége 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 jelzáloghitelezés 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 folyamatos 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 szétterülése 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 szuburbanizációs múltja tekintetében. A városhatáron átnyúló szuburbanizáció motorja kezdetben Győrben is az úgynevezett rekreációs szuburbanizáció volt a nyolcvanas években (hétvégi telkek vásárlása) 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. Saját empirikus kutatásaim pedig azt is bizonyították, hogy néhány Győr környéki településen napjainkban kifejezetten jelentős a közvetlenül a kelet-magyarországi régiókból beköltözők száma (Fertőszentmiklós döntéshozó 2023, Győrzámoly döntéshozó 2024, Tényőd, 2026). Ez utóbbi tényező viszont a fővárosi metropolisztérség kivételével nem jellemző folyamat és egyértelműen Ausztria és a lényegesen kedvezőbb bérekkel kecsegtető Ausztriai munkavállalás jegyében kezdett elterjedni. Fontos azonban azt is kiemelni, hogy részben Győr önmagában is rendelkezik egyfajta vonzerővel az ország észak-keleti vármegyéiben. A jellemzően magasan kvalifikált társadalmi rétegek körében pedig a győri agglomeráció déli része a Sokorói-dombság térségében elhelyezkedő települések természet-közeliségük miatt váltak egyre népszerűbbé például Tényő vagy éppen Kajárpéc községek (Tényőd, 2026)

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 a KSH 2022-es adatai alapján.



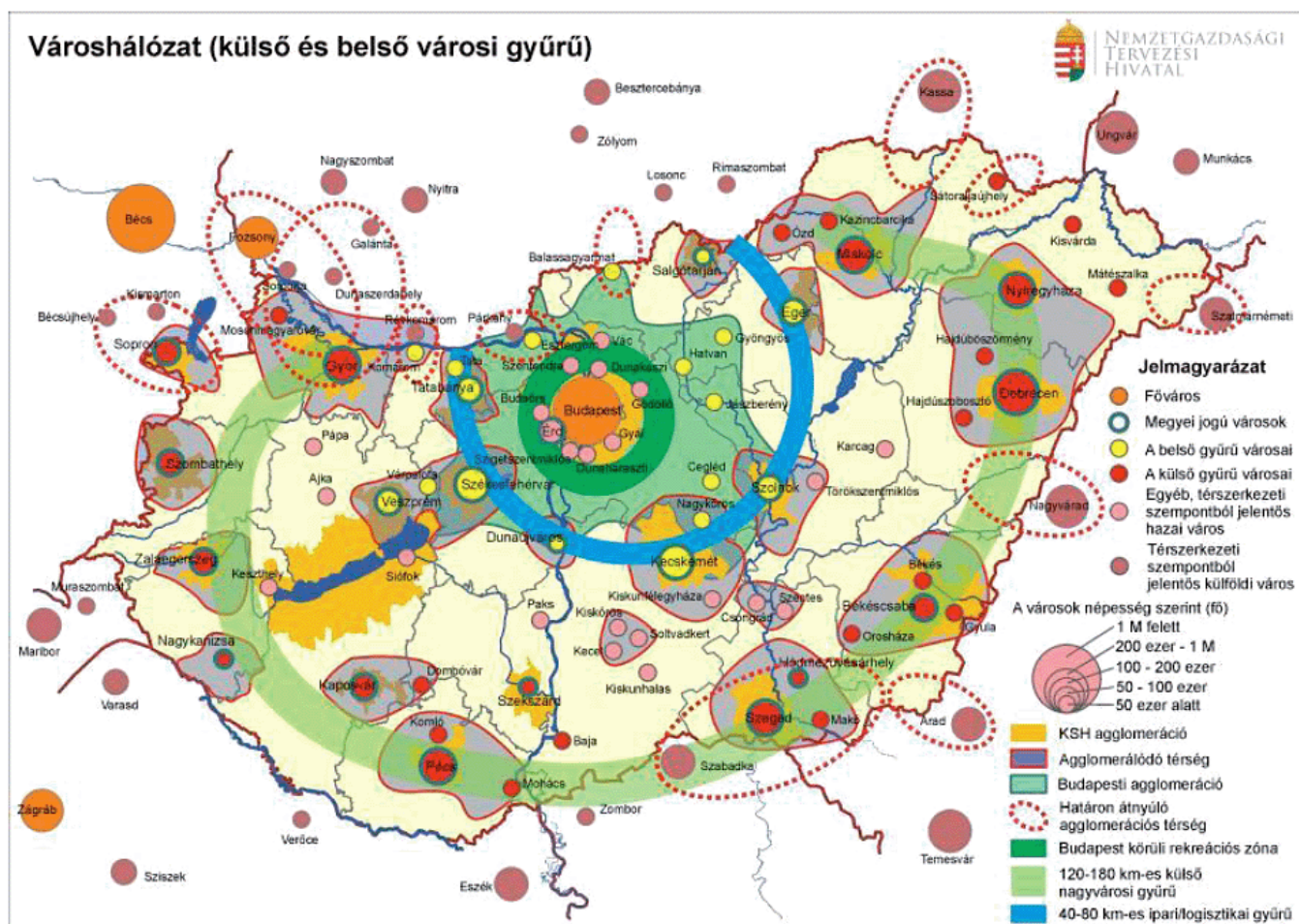
1. térkép hajdani CENTROPE együttműködés területe forrás: saját szerkesztés

4.1.1. 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 – bár funkcionális térkapcsolatok az 1971-es OTHK-ban és 2005-ös OTK-ban is már megjelentek, 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.



2. térkép 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 Dunaszerdahely, Galánta, Somorja. Kutatásom egyik fontos célja is egyben, hogy ezt alátámasztani vagy megcáfolni tudjam empirikus kutatásaim alapján.

4.1.2. A győri várostérség morfológiai, demográfiai sajátosságai

A győri várostérség központi települése Győr, amelyet gyakran a „folyók városaként” említene, 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 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 megye 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 található a várostól. Ez a járműipari körzet a gazdasági és a társadalmi folyamatokat leginkább figyelembe vevő, legtágabb lehatárolás. Ebben a körzet-lehatárolásban a vonzáskörzet határa Kapuvár, Pápa, Zirc, Kisbér, Komárom, Mosonmagyaróvár-(Hegyeshalom) térségében lehet (Nárai, 2014).

A győri várostérség településszerkezete erősen differenciált, amelynek meghatározó sajátossága, hogy jelentős belső és külső agglomerációs zónák is megtalálhatóak a térségben. A megyeszékhely közvetlen környezetében egy úgynevezett belső agglomerációs övezet rajzolódik ki, amelybe azok a településrészek sorolhatók, amelyeket a XX. század második felében, jellemzően az államszocialista időszak során közigazgatásilag Győrhöz csatoltak. Ide tartozik többek között Pinnyéd (1950), Bácsa (1966), valamint az 1970-ben integrált Győrszentiván, Gyirmót és Ménfőcsanak (Honvári, 2014). E települések a Győrhöz való csatolást követően hosszú ideig megőrizték falusias karakterüket, és egészen az 1990-es évek elejéig a város belső szuburbanizációs zónájaként funkcionáltak (Porhajjas, 2023).

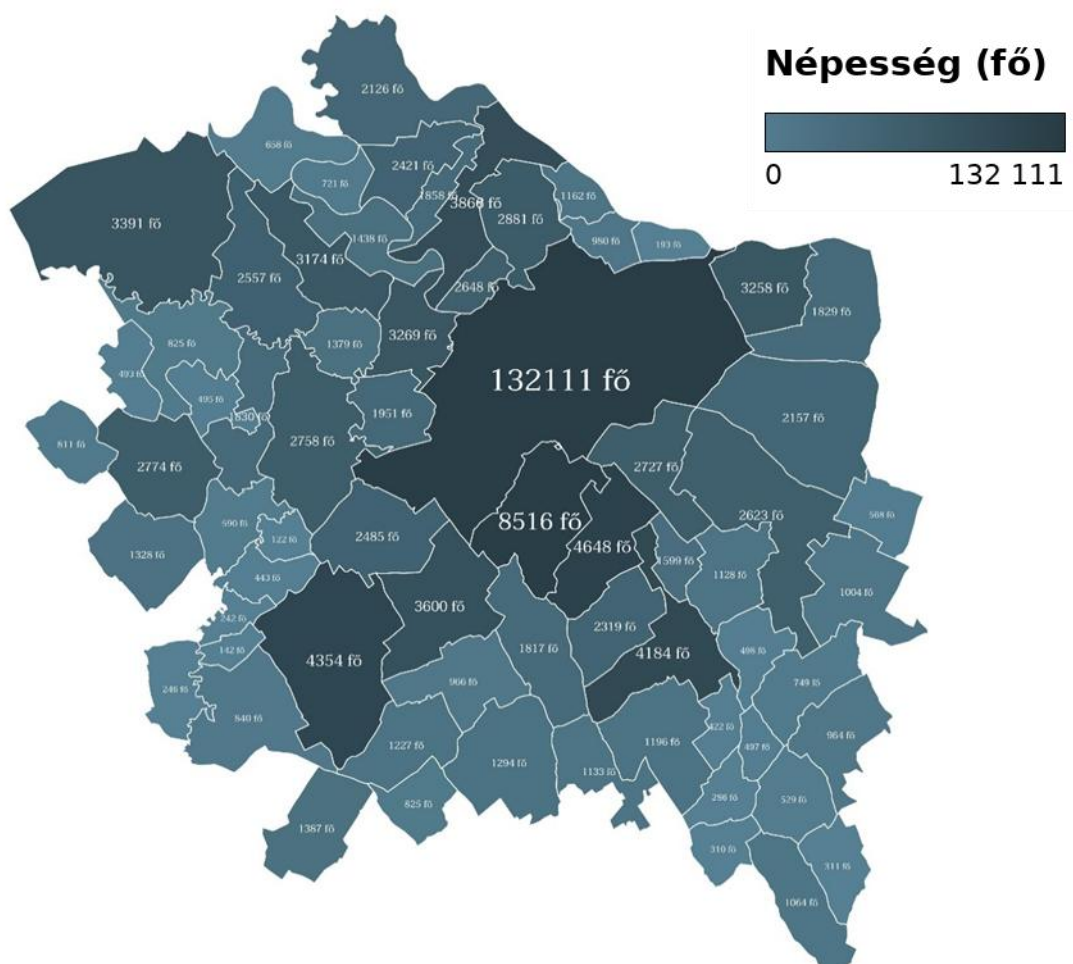
A várostérség belső differenciáltságát jól szemlélteti Suhai (1984) klaszteranalízise, amit II. függelékben mutatom be részletesen. A jelenlegi településhálózati viszonyok szintén jelentős differenciáltságot mutatnak. A KSH 2024-es továbbvezetett népességadatai alapján az agglomeráció második legnépesebb települése a Győrrel gyakorlatilag összeépült Győrújbarát, amelynek lakosságszáma elérte a 8196 főt. Az agglomerációban további nyolc település rendelkezik 3000 főt meghaladó népességgel, amelyek közül a legnagyobbak Tét (4203 fő), Győrzámoly (4000 fő), Győrszemere (3731 fő), Pannonhalma (3616 fő), Gönyű (3436 fő), Abda (3365 fő), Lébény (3352 fő) és Öttevény (3120 fő). Ezzel párhuzamosan a várostérség jelentős részét kis népességű települések alkotják: az agglomeráció településeinek mintegy 20%-a (14 település) 500 fő alatti lakosságszámmal rendelkezik. A legkisebb település Mérges, ahol mindössze 122 fő él, míg Rábaszentmiklós (142 fő) és Vének (193 fő) szintén 200 fő alatti települések közé tartoznak.

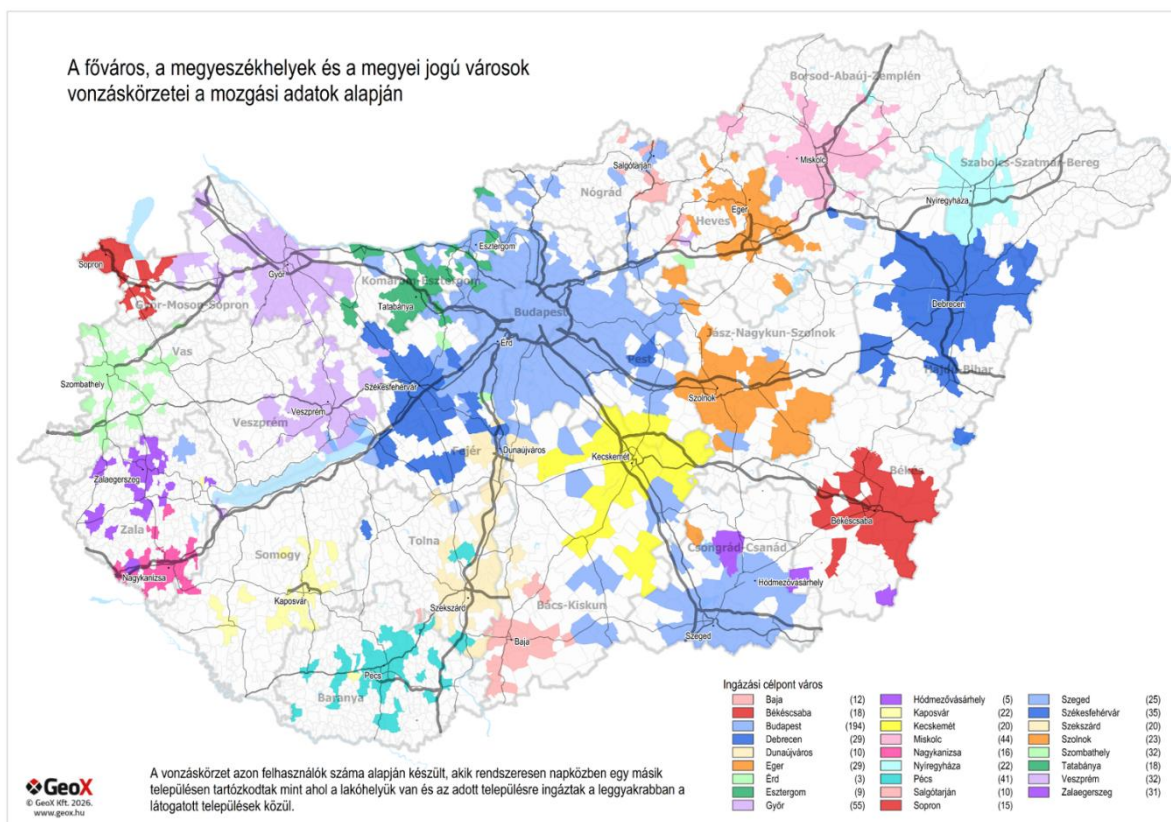
A demográfiai folyamatok az agglomeráció térszerkezetének további átalakulását jelzik. A települések többségében – mindössze tizenkét település kivételével – 2011 és 2022 között népességnövekedés volt megfigyelhető. Ugyanakkor egyes települések esetében jelentős népességcsökkenés következett be. Kiemelkedő példa Pér, ahol a lakosságszám több mint 50%-kal csökkent, míg Ikrény és Nyúl esetében mintegy 25%-os visszaesés volt tapasztalható. Ezzel szemben a legdinamikusabb növekedés a Szigetköz térségében figyelhető meg: Vámoszabadi lakossága több mint 80%-kal növekedett, míg Győrzámoly és Győrújfalú esetében 60, illetve 70%-os bővülés volt kimutatható.

E folyamatok alapján a Szigetköz a győri várostérség egyik legdinamikusabban fejlődő, „forrópont jellegű” térségének tekinthető. A demográfiai növekedést a lakásállomány változása is alátámasztja: Győr mellett Győrújfalú esetében figyelhető meg kiemelkedő bővülés, ahol a lakásállomány több mint 50%-kal növekedett. A lakásépítések ugyanakkor nem minden települést érintenek egyformán; Mérges, Vének, Rábaszentmiklós, Kisbabót, Árpád és Bakonypéterd esetében nem volt kimutatható növekedés. Összességében a lakásállomány bővülése és a népességnövekedés együttesen jól jelzi a várostérség belső differenciálódását és a szuburbanizáció térbeli mintázatait (Porhajas, 2023).

Győr vonzáskörzete jelentősen nagyobb, mint Győr agglomerációs térsége a KSH lehatárolása alapján. A GeoX Kft. nagymintás (tízezer fölötti elemszámú) mintájában, amely Győr vonzáskörzetét az alapján mutatja be, ahol a felhasználók rendszeresen napközben egy másik településen tartózkodtak, mint ahol a lakóhelyük van és az adott településre ingáztak a leggyakrabban. A GeoX Kft. ezeket az adatokat mobiltelefonos applikációk által gyűjtött GPS

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





4. térkép Várostérseink vonzáskörzetei mobiltelefonos applikációk által tárolt helyadatok alapján forrás: GeoX Kft. 2026

4.1.3. A győri várostérség gazdasági sajátosságai

Győr gazdasági szerepének értékelésekor a várost nem önmagában, hanem tágabb területi környezetével együtt érdemes vizsgálni, hiszen a KSH például városi GDP adatokat nem közöl, hanem megyei szinten gyűjti ezeket az adatokat. Győr és térsége a magyar gazdaság egyik legerősebb ipari térségének központja, miközben foglalkoztatási és vállalkozási szempontból is jelentős térszervező funkcióval rendelkezik. A KSH adatai alapján Győr-Moson-Sopron megye számos gazdasági mutató tekintetében tartósan, immáron több mint két évtizede az ország élmezőnyébe tartozik, és ebben meghatározó szerepet játszanak Győr gazdasági sikerei.

Győr-Moson-Sopron megye gazdasági teljesítménye hosszabb időtávon vizsgálva is országosan kiemelkedő. A KSH adatai szerint a megye bruttó hazai terméke 2000-ben folyó áron 765,3 milliárd forint volt. Ez 2024-re pedig 4 068,7 milliárd forintra emelkedett (KSH, 2025a). A nominális növekedés mértéke 2000 és 2024 között több mint ötszörös volt.

Míg 2000-ben a bruttó hazai termék az országos átlag 135,1%-át tette ki, 2024-ben pedig 103,9%-át érte el (KSH, 2026a).

Év	GDP (milliárd Ft)	Egy főre jutó GDP (ezer Ft)	Országos átlag = 100	Országos helyezés
2000	765,3	1 764	135,1	2.
2005	1 114,1	2 528	113,0	3.
2010	1 490,0	3 317	120,9	2.
2015	2 098,0	4 681	131,1	2.
2018	2 550,5	5 605	124,9	2.
2019	2 652,8	5 770	116,7	2.
2020	2 700,2	5 809	115,1	2.
2021	2 901,0	6 199	107,5	2.
2022	3 412,7	7 263	105,8	2.
2023	3 852,8	8 158	103,9	2.
2024	4 068,7	8 612	101,1	2.

3. táblázat Győr-Moson-Sopron megye GDP adatai 2000-2024 között adatok forrása: KSH 2025, saját szerkesztés

Az abszolút GDP-nél is szemléletesebb az egy lakosra jutó GDP alakulása. Győr-Moson-Sopron megye egy főre jutó GDP-je 2000-ben 1,764 millió forint volt, amely az országos átlag 135,1%-ának felelt meg. A mutató 2024-ben pedig 8,612 millió forintot ért el, amely az országos átlag már csak 101,1%-át jelentette (KSH, 2025b). Győr-Moson-Sopron 2000-ben Budapest után a második helyen állt az egy főre jutó GDP alapján. A megye 2005 kivételével a teljes vizsgált időszakban megőrizte második helyét. Fontos kiemelni ugyanakkor, hogy a megye Budapesthez képesti lemaradás nagyon jelentős, hiszen 2024-ben az egy főre jutó GDP Budapesten 18,807 millió Ft volt, addig Győr-Moson-Sopronban 8,612 millió Ft, de ez is jelentősen meghaladja a harmadik és negyedik helyezett Komárom-Esztergom 8,134 millió Ft-os és Fejér 7,471 millió Ft-os értékét. Összeségében tehát a térség gazdasági teljesítménye országos átlagban is kiemelkedő, viszont fontos megjegyezni, hogy az ország többi megyéjéhez képesti előnye az elmúlt 10 évben jelentősen csökkent, és ezen a csökkenő pályán a COVID-19-es járvány okozta gazdasági válság, majd a 2023-as energiakrízis csak tovább gyorsított.

Győr és Győr-Moson-Sopron megye gazdasági karakterének egyik legfontosabb sajátossága az ipar, azon belül különösen a gépgyártás és a feldolgozóipar kiemelkedő súlya. Ennek

jelentőségét az országos összehasonlítás teszi különösen jól láthatóvá. A KSH adatai szerint 2023-ban Magyarországon az egy lakosra jutó ipari termelési érték átlagosan 5,7 millió forint volt. Győr-Moson-Sopron megyében ugyanakkor ennek megközelítőleg a kétszeresét állították elő. Az egy lakosra jutó ipari termelés Komárom-Esztergom után Győr-Moson-Sopronban volt a legmagasabb az országban (KSH, 2024b).

A gazdasági fejlettség mellett Győr-Moson-Sopron munkaerőpiaci helyzete is évtizedek óta rendkívül kedvező. A KSH adatai alapján a foglalkoztatási ráta 2009-ben 56,1% volt, ami 2022-re pedig 67,6%-ra emelkedett. Győr-Moson-Sopron munkanélküliségi rátája 2009-ben még 6,9% volt, mindez 2014-re 2,7 %-ra mérséklődött, 2016 óta pedig stabilan 1-2 % körüli értékeket mérhetünk. 2022 óta ismételten 2 % fölötti munkanélküliségi adatokat tapasztalhatunk, ami 2025 év végére elérte a 3,3 %-ot. A munkanélküliségi adatokat tekintve Győr-Moson-Sopron a legjobban teljesítő megyék közé tartozik, az országos átlagnál jelentősen alacsonyabb munkanélküliséggel, hiszen 2009-ben az országos munkanélküliségi ráta 10%-os volt, 2014-ben 7%, 2022-ben 3,9%, míg 2025 végén 4,4 százalék (KSH, 2026). Az igen kedvező munkanélküliségi adatok a teljes Nyugat-Dunántúl régiót érintik, amelyek jelentős hatással vannak Győr városára is, hiszen 3% alatti munkanélküliség esetén gyakorlatilag már munkaerőhiányról beszélhetünk.

Győr gazdasági erejének egyik legjobban használható települési mutatója a helyi iparüzési adó (HIPA). A KSH 2011-re vonatkozó adatai szerint a 23 megyei jogú város közül Győr rendelkezett a legnagyobb iparüzésiadó-bevétellel, 16,3 milliárd forinttal (KSH, 2013). Győr HIPA bevétele 2023-ban – Székesfehérvárt szorosan követve – a második legnagyobb volt körülbelül 30 milliárd Ft-tal (KSH, 2025).

A város gazdasági és munkaerőpiaci vonzereje a lakáspiacon és a lakásépítési aktivitásban is megjelent. A lakásépítések természetesen nem tekinthetők közvetlenül gazdasági teljesítménymutatónak, azonban jól jelzik a helyi beruházási aktivitást, a lakhatási keresletet, valamint közvetve a város népesség- és munkaerővonzó képességét.

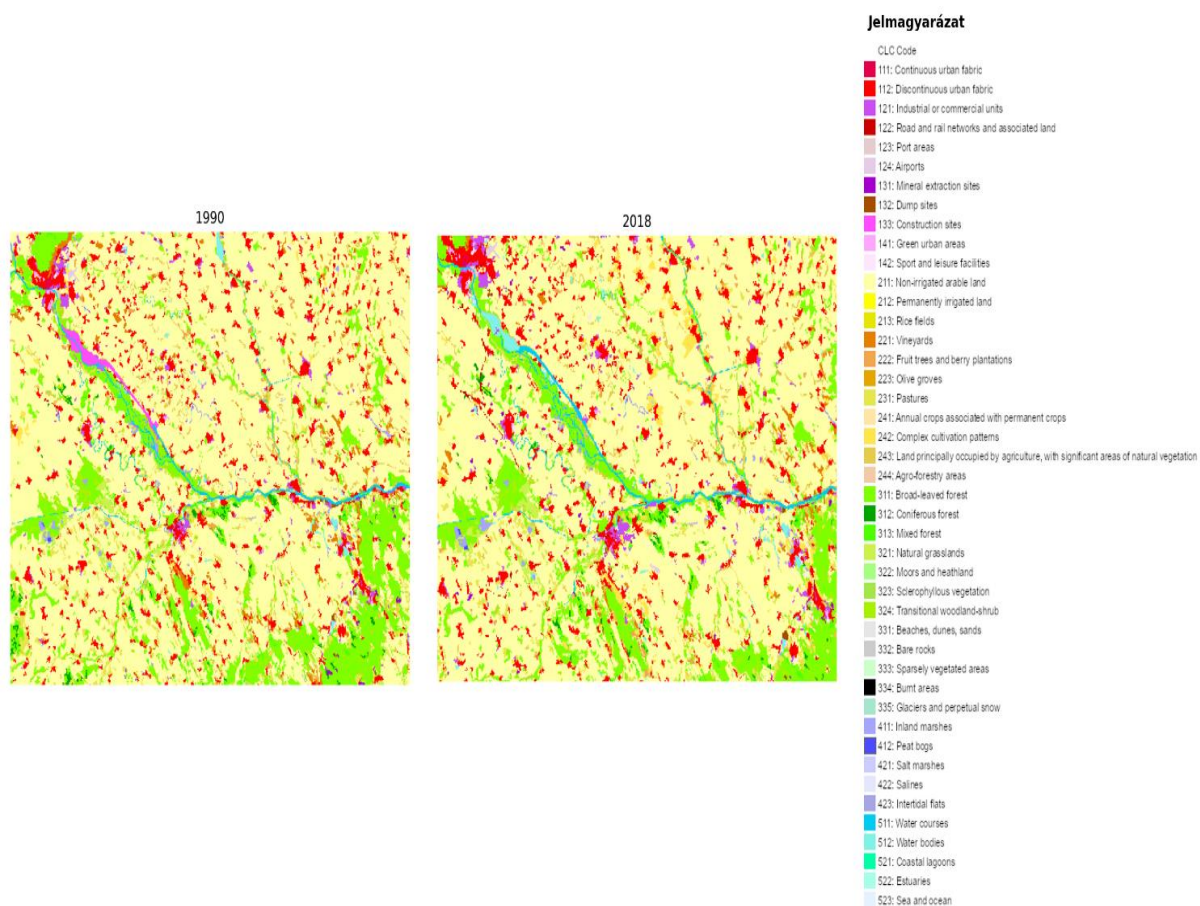
A 2010-es évek elején, az országos lakáspiaci válság közepette Győr országos szinten már akkor is kiemelkedett. A KSH szerint 2013-ban országosan alig volt olyan vidéki város, ahol az év során több mint 200 új lakás épült. Ezt a határt mindössze Győr, Kecskemét, Sopron és Szeged lépte át (KSH, 2014). A következő évtized elejére a lakásépítések száma jelentősen bővült az ingatlanpiaci helyzet jelentős javulásának köszönhetően. A KSH adatai szerint 2020-ban Magyarországon 28 208 új lakást adtak át. Ennek a növekedésnek csaknem felét Debrecen,

Győr és Szeged együtt adta, és mindhárom városban 1000-nél több új lakást vettek használatba egyetlen év alatt (KSH, 2021).

Győr gazdasági vonzerejének másik közvetett indikátora a lakóingatlanok árszintje. A KSH adatai alapján vidéki települések között Győr, az ország egyik legdrágább újlakás-piaca volt. 2022-ben Debrecen követően a második legdrágább város volt, 739 ezer Ft-os átlagos négyzetméter árral, 2024-re pedig Debrecen, Székesfehérvár és Szeged mellett Győrben is meghaladta az átlagos új építésű ingatlanok négyzetméter ára az 1 millió forintos lélektani összeget is.

A győri agglomeráció gazdasági szerkezetének erősségét jól mutatja a vállalkozások térbeli eloszlása és foglalkoztatási kapacitása. A térség településeinek több mint 80%-ában jelen vannak olyan gazdasági szervezetek, amelyek legalább 10 főt foglalkoztatnak, ami a helyi gazdasági aktivitás viszonylag széles körű jelenlétére utal. A nagyobb foglalkoztatók elsősorban a központi és kedvezőbb elérhetőséggel rendelkező településeken koncentrálódnak: Győr mellett például Győrladamér, Gönyű és Kunsziget esetében is találhatók olyan vállalkozások, amelyek 500 főnél több munkavállalót alkalmaznak (Porhajas, 2023).

A KSH Gazdasági Szervezetek regisztere alapján 2020-ban összesen 17 olyan vállalkozás működött a térségben, amely 500 főnél nagyobb létszámot foglalkoztatott, ami jól jelzi a várostérség gazdasági súlyát és regionális jelentőségét.



4. ábra A győri várostérség felszínborítása 1990-ben és 2018-ban 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. Várostérségi fejlődés a győri várostérségben az ingázási adatok alapján

A korábbi elméleti fejezetekben bemutatott metropolizációs folyamatok Győr térségében is egyre erőteljesebben megjelennek. Ennek egyik legfontosabb sajátossága, hogy a város és környezete közötti funkcionális kapcsolatok fokozatosan erősödnek, miközben a város tényleges vonzáskörzete egyre kevésbé írható le a közigazgatási határok alapján. Győr esetében ezt különösen jól mutatja a napi ingázás kiterjedtsége és elmúlt évtizedekben tapasztalható növekedése, a városhoz szorosan kapcsolódó települések nagy száma, valamint a vonzáskörzet megyehatárokon is túlnyúló jellege. Az alábbi elemzés ezért az ingázási kapcsolatokon keresztül azt vizsgálja, hogy miként rajzolódik ki Győr körül egy egyre kiterjedtebb és intenzívebb funkcionális várostérség, illetve ennek térbeli szerkezete hogyan változott az elmúlt évtizedekben.

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 a fővárosban helyben lakó népességhez viszonyítva 27-30%, míg a nagyvárosok térségében átlagosan 10-15% volt (Győr térségében nagyobb). A rendszerváltást követően bekövetkező jelentős munkahelymegszűnések következtében (amelyben különösen érintettek voltak például a mezőgazdasági termelőüzemek a városkörnyéki vidékies 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.

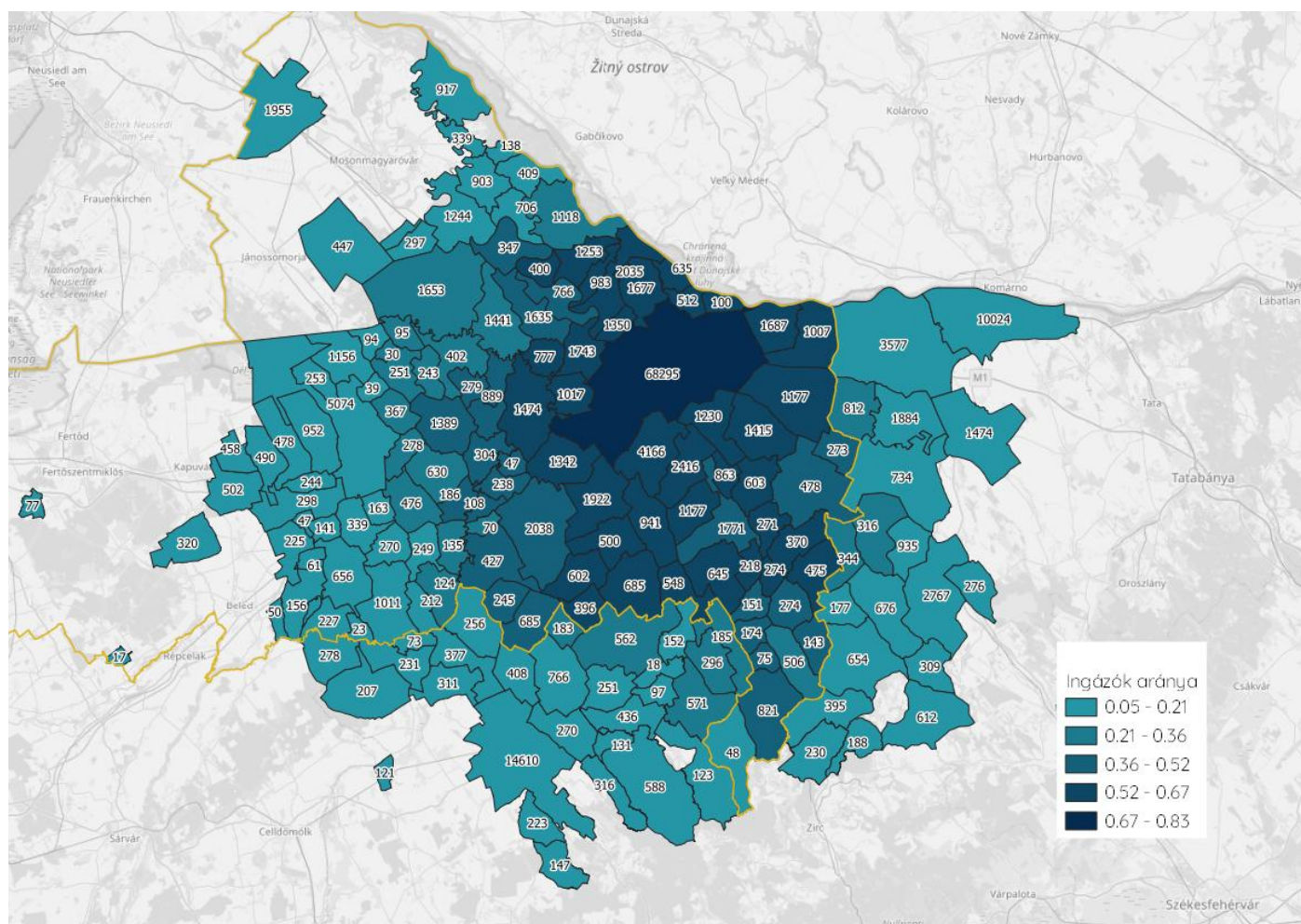
Habár Magyarországon a Központi Statisztikai Hivatal explicit küszöbértéket nem alkalmaz az ingázók arányára vonatkozólag és az agglomerációs lehatárolásaik során mindig szorosan követik a közigazgatási határokat (Tóth, 2024), én Győr 2022-es népszámlálás szerinti ingázási övezetének megállapításánál az OECD és az Eurostat sztenderdnek 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. és II. ütemének megépülése, enyhíteni tudtak az ingázók magas számán. A 2011-es népszámlálás adatai alapján – hasonlóan Székesfehérvárhoz – Győrbe valamivel többen, mint 30.000-en (KSH, 2011) ingáztak munkavégzés céljából. A 2022-es népszámlálás adatai alapján számuk jelentősen nőtt, hiszen napjainkban 47.000 fő ingázik 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, több mint ezren Nyúlról és közel 1.500-an pedig Győrújbarátról ingáztak a megyeszékhelyre. Több mint 600-an ingáztak még a további településekről: Abda, Győrzámoly, Gönyű, Tét, Pér, Pannonhalmáról, de Csornáról, Pápáról és Öttevényből is csak picivel kevesebb, mint 600 fő ingázott.

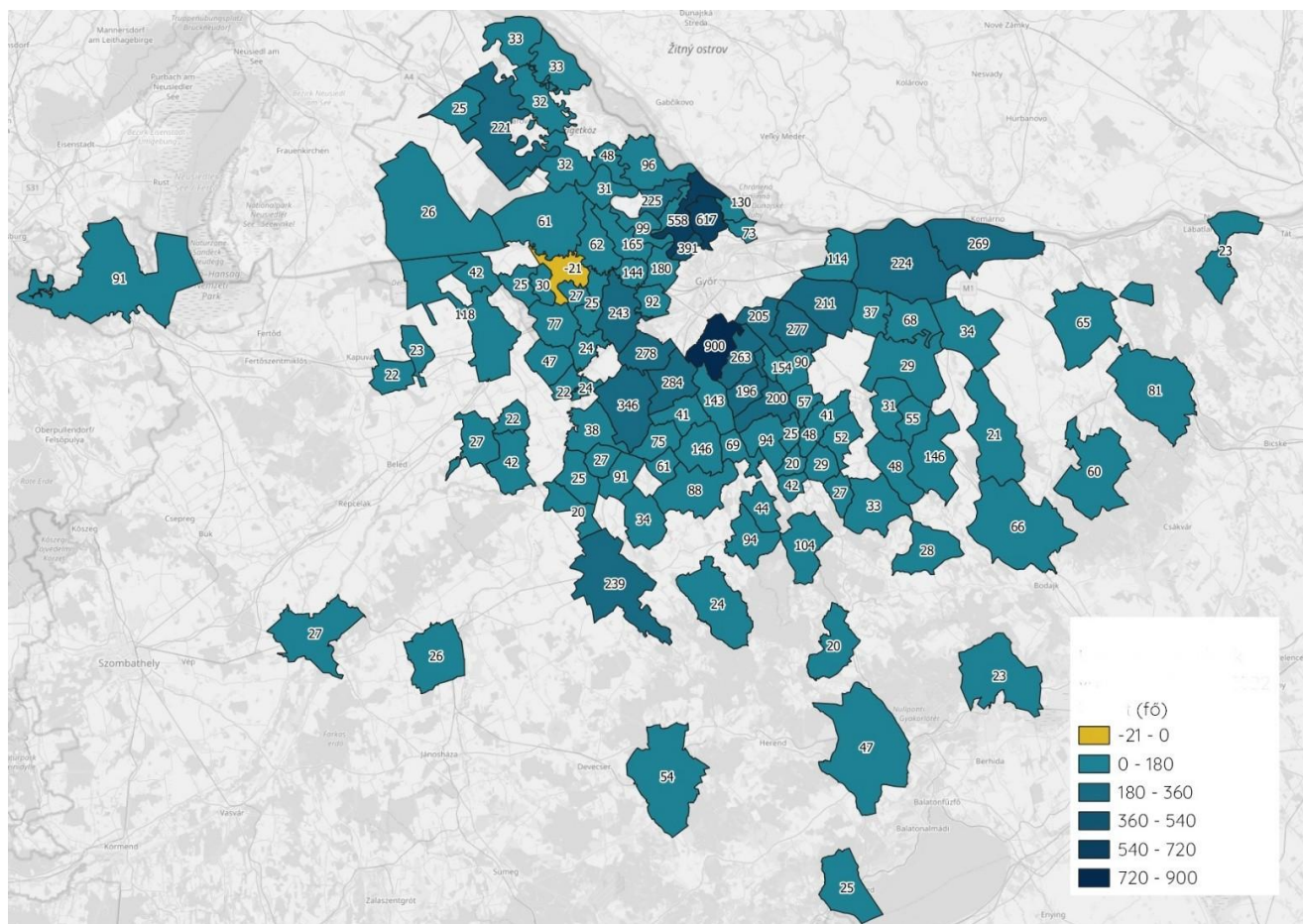
A 2022-es népszámlálási adatok alapján a legtöbben továbbra is Győrújbarátról és Nyúlról ingázott 2.399, illetve 1.333 fő, viszont meghaladta az ingázók száma már az ezer főt is Győrzámoly, Győrszemere és Vámoszabadi település esetében is. Több mint nyolcszázan ingáztak be Győrbe továbbá Pér, Abda, Gönyű,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

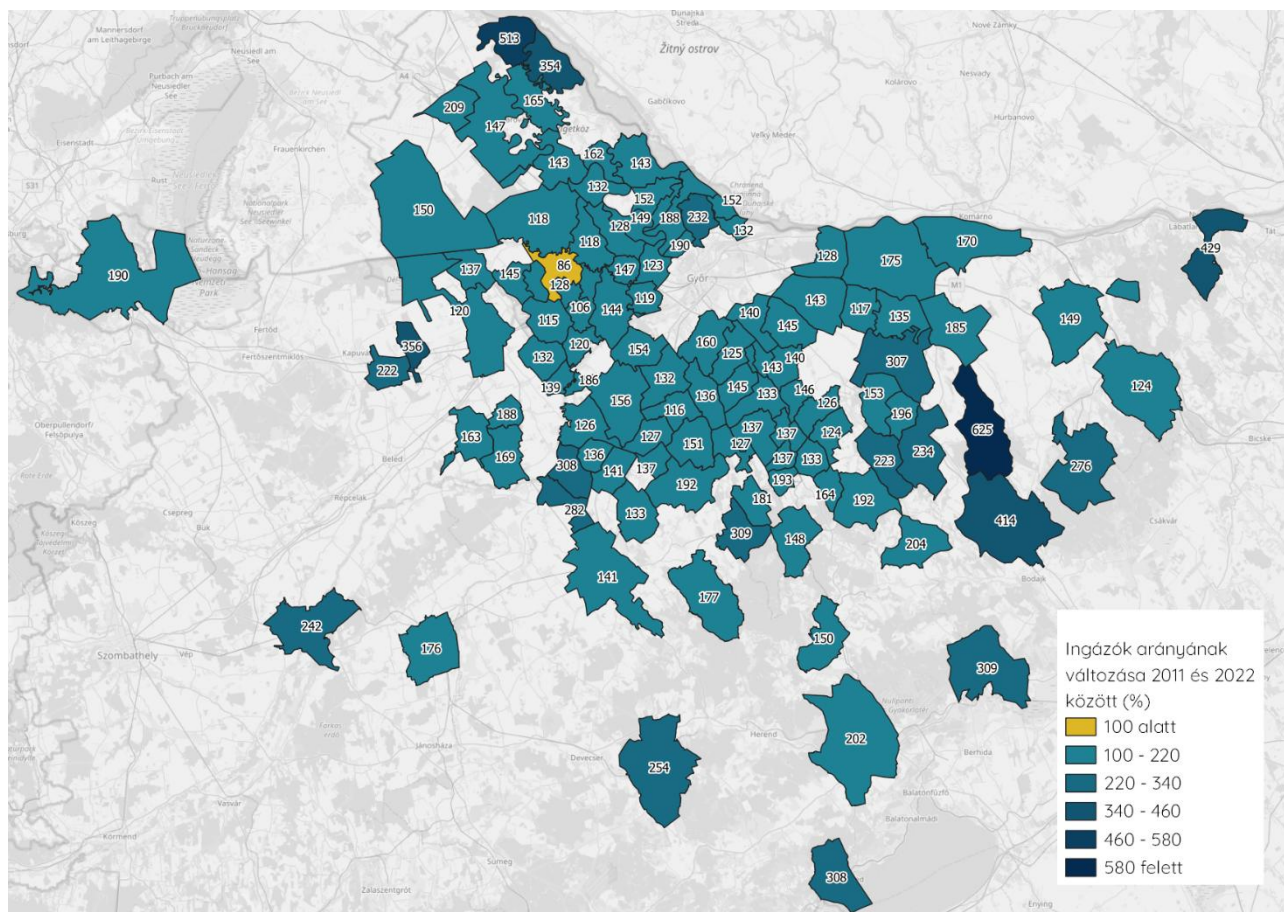
Amennyiben azt vizsgáljuk, hogy mely településekről ingázik a helyben élő foglalkoztatottak több mint 15%-a Győrbe, összesen 95 ilyen települést azonosíthatunk. Ez lényegesen meghaladja a Központi Statisztikai Hivatal hivatalos agglomerációs lehatárolása alapján a győri agglomerációhoz tartozó települések számát, ami jól jelzi, hogy Győr munkaerőpiaci vonzáskörzete az agglomeráció formálisan lehatárolt területénél jóval kiterjedtebb. Arányaiban a Pannonhalma mellett fekvő Nyúlról ingázik a legtöbb foglalkoztatott Győrbe, ahol ez az arány eléri a 67%-ot, de meghaladja a 60%-ot Nagybajcs, Tarjánpuszta, Győrújfalú, Győrszemere, Kajárpéc, Pér, Vámoszabadi és Győrasszonyfa esetében is. Az adatok ugyanakkor arra is

rámutatnak, hogy Győr munkaerőpiaci vonzásának intenzitása nem vezethető vissza kizárólag a földrajzi távolságra. A Veszprém megyei Gicről a foglalkoztatottak 29%-a, Pápateszerről pedig 25%-a ingázik Győrbe, miközben a Győr-Moson-Sopron megyei és Győrhöz mintegy 10 kilométerrel közelebb fekvő Csorna, illetve Farád esetében ez az arány mindössze 12–13%. Hasonló különbség figyelhető meg a Szigetközben is: a Győrhöz Gicnél és Pápateszernél mintegy 15–20 kilométerrel közelebb fekvő Lipótról és Darnózséliról a foglalkoztatottak kevesebb mint 10%-a jár Győrbe dolgozni. Mindez arra utal, hogy a győri munkaerőpiaci vonzáskörzet térszerkezete nem koncentrikus, és az ingázási kapcsolatok intenzitását a földrajzi közelség mellett más térszerkezeti és munkaerőpiaci tényezők is jelentősen befolyásolják.



5. térkép Győr ingázási övezete a Győrbe ingázók aránya alapján és a településenkénti helyben foglalkoztatottak száma
(Adatok forrása: KSH, saját szerkesztés).





7. térkép A napi ingázók arányának jelentősebb (20 főnél nagyobb) változásait mutató települések a győri várostérségben 2011-ről 2022-re, ahol 2011=100% (adatok forrása: KSH, saját szerkesztés)

4.2.1. Az ingázási szokások változása 2011 és 2022 között

A győri funkcionális várostérség fejlődésének egyik legfontosabb empirikusan mérhető dimenzióját a magváros és a környező települések közötti napi ingázási kapcsolatok jelentik. A várostérséggé fejlődés szempontjából ugyanakkor önmagában az ingázási kapcsolatok egy adott időpontban megfigyelhető intenzitása nem mutatja meg a térségi integráció dinamikáját. Ennek vizsgálatához arra is szükség van, hogy az ingázási kapcsolatok időbeli változását, valamint e változások térbeli mintázatait is feltárjuk.

Ennek érdekében önálló empirikus elemzés keretében hasonlítom össze a Központi Statisztikai Hivatal 2011. és 2022. évi népszámlálásának településszintű ingázási adatait. Az összehasonlítás célja annak vizsgálata, hogy a két népszámlálás között miként változott a Győrbe irányuló napi munkavállalási célú ingázás intenzitása és térbeli kiterjedése, illetve mely térségekben erősödtek vagy gyengültek leginkább a magvároshoz fűződő funkcionális kapcsolatok. Az elemzés során ezért egyaránt vizsgálom a Győrbe ingázók számának és településenkénti arányának változását, valamint e változások térbeli eloszlását. A két időpont

összevetése ezáltal nem pusztán az ingázás változásának leírására szolgál, hanem lehetőséget teremt a győri funkcionális várostérséggé fejlődés dinamikájának és területi irányainak empirikus megragadására. Az elemzés alapján azonosíthatóvá válnak azok a települések és összefüggő térségek, ahol 2011 és 2022 között a Győrhöz fűződő munkaerőpiaci kapcsolatok a legintenzívebben erősödtek.

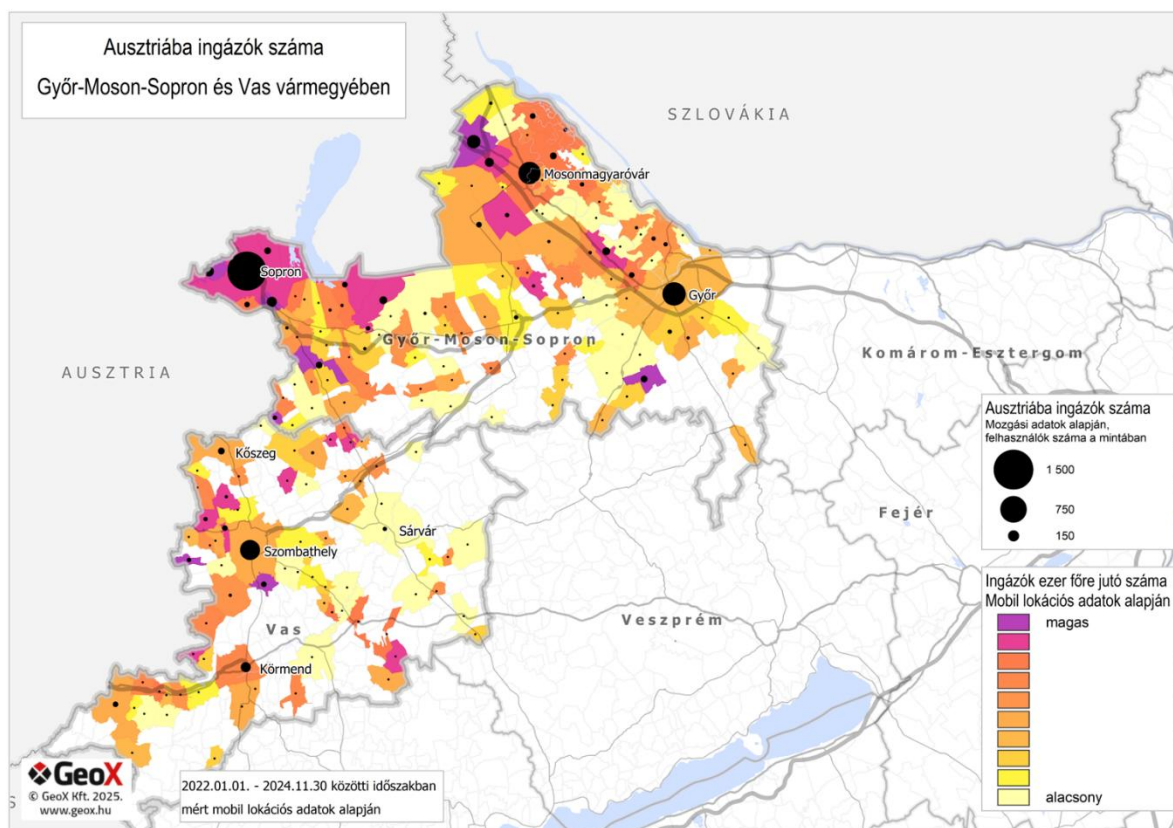
Összeségében azonosítható, hogy a Győrbe ingázók száma és aránya is jelentősen nőtt a legtöbb Győr környéki településen. A várostérség egyetlen települése, ahol csökkent az ingázók száma az Györsövényház, amelynek pontos okait mélyebb települési empirikus kutatás keretében lehetne kizárólag feltárni, mert teljesen egyedi települési esetről van szó. Alapvetően az ingázási számok változása is alátámasztja azt, hogy a győri várostérség települései és a magváros (Győr) közötti kapcsolatok dinamikusán növekednek. Az ingázók számának a bővülése egyértelműen megállapítható, különösen a Szigetközben és Győrtől déli, dél-nyugati településegységekben, jelentős összefüggést mutatva a települések népességszámának a növekedésével. Fontos kiemelni, hogy a Szigetközi térség és a Mosoni-Duna menti térségekben kifejezetten jelentős mértékben bővül az ingázók száma. Ilyenféle növekedés más irányokban nem tapasztalható. Ez részben a szigetközi településeinek népességszámbővülésének az eredménye, más szempontból viszont a kiváló közlekedési kapcsolatoknak (M1-es autópálya és a 1-es számú vasútvonal). Kiemelendő 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-konstanson kívül eső településekről, de érdekes jelenség azonosítható, 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 Szlovákiából mennyien ingáznak Győrbe, valamint az is közismert, hogy a népszámlálásokkal kapcsolatban számos kritika felmerülhet az adatfelvételi nehézségek vonatkozásában. Így a valós funkcionális várostérség, vonzási övezet meghatározása során érdemesebb 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-konstans plusz-mínusz 10 perc ökölszabályával. A rendelkezésemre álló információk alapján, így az úgynevezett győri járműipari körzet szerinti a várostól kb. 60-70 km-es távolságra lévő térség lehet Győr valódi funkcionális várostérségének a határa, így egyértelműen beletartozik a csornai, a mosonmagyaróvári, és a kapuvári járás településeinek a jó része is a vármegyéből, de más vármegyéből például a Komáromi, Kisléti, Pápai, Zirci járások is (Nárai, 2014).

Jelentős kérdés továbbá az is, hogy mennyien ingáznak Ausztriába vagy Szlovákiába munkavállalási vagy oktatási céllal. Erre vonatkozólag statisztikai adatok nem állnak rendelkezésre, így alternatív adatforrásokat kerestem kutatásom során. A GeoX Kft. 2022-2024 közötti nagy mintás (több mint tízezer felhasználó) bevonásával mobiltelefonos applikációk GPS lokációját vizsgálva azt láthatjuk, hogy Győr-Moson-Sopron megye településeinek a döntő többségében számottevő. Kutatási területemen, a Győrtől a déli agglomerációs térségben, a sokorói-dombság térségében és a Rábaközben a legalacsonyabb (de még nem elvétve jelentkező) ausztriai ingázás, kivéve Felpéc községből, ahonnan kiugróan magas az Ausztriába ingázók száma. A 82-es út térségében az Ausztriába való ingázás elvétve fordul csak elő, ezt interjú alanyaim is megerősítették (Pannonhalma intézmény vezető 2026). Ezzel szemben a 81-es út térségében lévő településeken, habár alacsony számban, de előfordul. Legmagasabb számban a Szigetköz a Mosoni-sík és a Hanság északi részén (Jánossomorja és Bősárkány térségében) a legjellemzőbb. Az ingázási adatokat megvizsgálva világosan látszik, hogy még Győrből is közepesen magas számban ingáznak Ausztriába. Győrtől távolodva az Alsó-Szigetköz, valamint az M1-es autópálya és az 1-es számú vasútvonal mentén elterülő településeken jellemzően mindenhol magas az Ausztriába ingázók száma.



8. térkép Ausztriába ingázók száma Győr-Ménfőcsanak és Vas megyéből mobiltelefonos applikációk helyadatai alapján
forrás: GeoX Kft. 2025

4.3. A Csallóköz kapcsolata napjainkban a győri várostérséggel

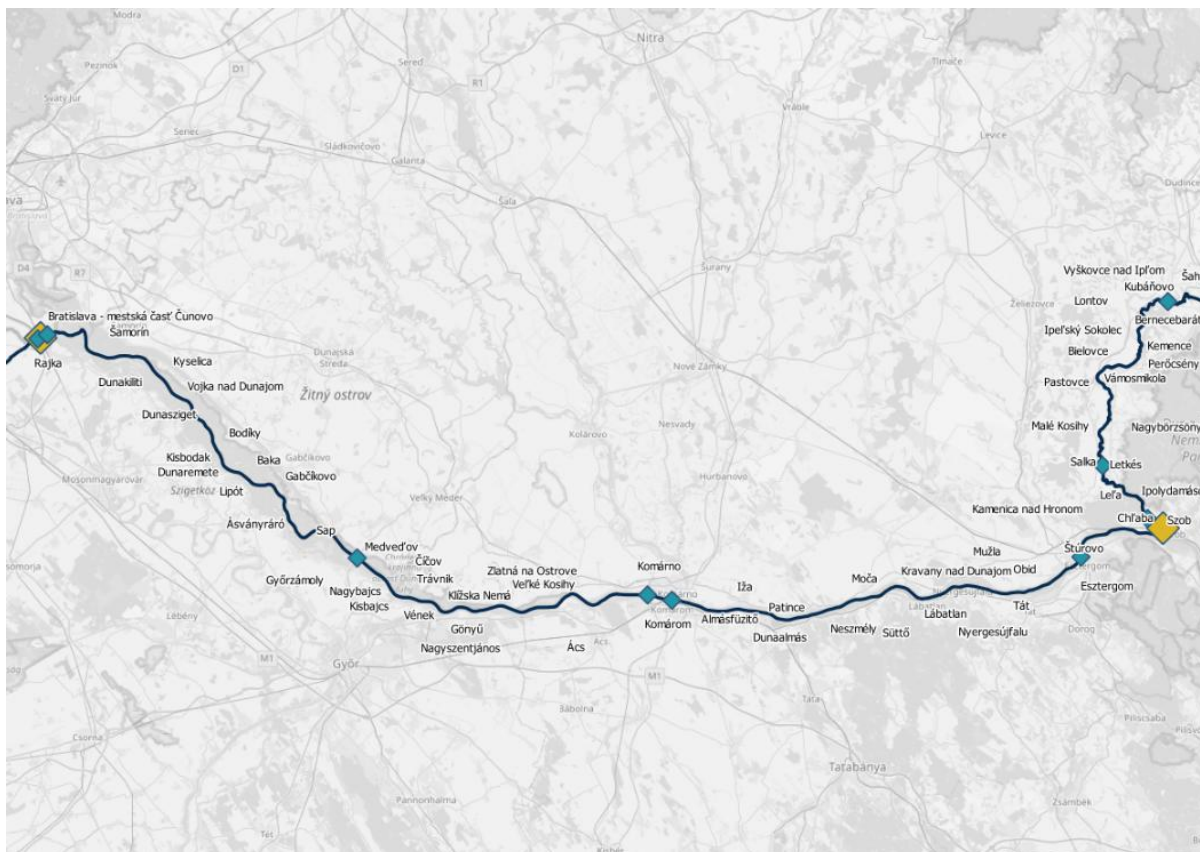
Az államszocializmus időszakában a magyar–csehszlovák államhatár elsősorban elválasztó funkciót töltött be. A két ország politikai vezetése a határforgalom szigorú ellenőrzésére törekedett, amelyet vámvizsgálatokkal és egyéb adminisztratív korlátozásokkal biztosítottak (Horbulák, 2017; Porhajás, 2023). Az 1980-as évektől ugyan Magyarországon fokozatos nyitás indult meg a határon átnyúló kapcsolatok irányába, a csehszlovák vezetés továbbra is a restriktív megközelítést részesítette előnyben, elsősorban nemzetiségi és ellátásbiztonsági megfontolások miatt (Horbulák, 2017; Porhajás, 2023).

A rendszerváltást és különösen Magyarország schengeni csatlakozását követően a határok szerepe alapvetően átalakult. A határellenőrzések megszűnésével jelentősen növekedett a határ menti térségek átjárhatósága, amely kedvező feltételeket teremtett a települések közötti együttműködések, a gazdasági kapcsolatok és a munkaerő mobilitásának erősödéséhez (Baranyi, 2007, 2014; Süli-Zakar, 2014). Ugyanakkor a trianoni békeszerződés következtében

kialakult periférikus térszerkezet hatásai napjainkban is érzékelhetők, ezért a schengeni integráció csak részben tudta helyreállítani a korábban egységes gazdasági és társadalmi kapcsolatokat (Baranyi, 2007).

A határok átjárhatóságának egyik fontos mutatója a határátkelőhelyek sűrűsége. Magyarország és Szlovákia között ugyan az ország leghosszabb, mintegy 654 km-es határszakasza húzódik, azonban az átkelőhelyek sűrűsége nemzetközi összehasonlításban alacsonynak tekinthető (Porhajas, 2023; Tózsá, 2017). A Győr–Pozsony térségben Győr-Moson-Sopron és Komárom-Esztergom vármegyék területén mindössze hat közúti határátkelő működik, míg a vasúti kapcsolatok Rajkánál és Komáromnál biztosítottak. A vasúti infrastruktúra azonban elsősorban teherforgalmi szerepet tölt be, a személyszállítás jelentősége korlátozott (Porhajas, 2023). Az átkelőhelyek viszonylag alacsony száma részben a Duna természetes akadályozó szerepével magyarázható, amely a schengeni integráció ellenére is mérsékli a térség fizikai összekapcsoltságát (Buskó, 2014).

A határon átnyúló ingázás a vizsgált térség egyik legjelentősebb társadalmi-gazdasági folyamata, különösen Rajka környezetében. A jelenség történeti gyökerei a trianoni határváltozásokig vezethetők vissza, amelyek több város – köztük Győr, Komárom és Esztergom – hagyományos vonzáskörzetét kettévágták (Porhajas, 2023). A schengeni övezet létrejöttével a korábban elválasztott munkaerőpiacok ismét szorosabban kapcsolódhattak egymáshoz, amit tovább erősít, hogy a szlovák oldalon fekvő határ menti települések számára számos esetben a magyarországi városok jelentenek könnyebben elérhető foglalkoztatási központot (Hardi & Lampl, 2008; Porhajas, 2023). A határ így napjainkban már nem elsősorban elválasztó, hanem egyre inkább összekapcsoló tényezőként jelenik meg, ugyanakkor az infrastruktúra hiányosságai továbbra is korlátozzák az integráció teljes kibontakozását.



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

Győr mindig is fontos szerepet töltött be a Csallóköz életében, viszont jelentősége az országhatártól távolodva jelentős mértékben csökken. Fontos azonban kiemelni, 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.

4.3.1. Munkaerőpiac

A határon átnyúló munkaerőpiaci kapcsolatok a helyi kormányzás szempontjából azért bírnak kiemelt jelentőséggel, mert a munkaerő mobilitása nem csupán gazdasági folyamatként értelmezhető, hanem közvetlen hatást gyakorol a települések társadalmi, demográfiai és infrastrukturális viszonyaira is. A határ menti térségekben élők munkavállalási döntései jelentősen befolyásolhatják a helyi munkaerő-kínálatot, a jövedelmi viszonyokat, a lakosság összetételét, valamint a települések fejlődési lehetőségeit. A helyi önkormányzatok ugyan nem rendelkeznek közvetlen hatáskörrel a munkaerőpiaci folyamatok alakítására, mégis azok következményei elsősorban helyi szinten jelentkeznek, így a települési szereplők számára

megkerülhetetlen alkalmazkodási feladatot jelentenek. A magyar–szlovák határtérségben különösen jól megfigyelhető, hogy a munkaerő mobilitása és az ingázás olyan összetett kihívásokat generál, amelyek túlmutatnak a foglalkoztatás kérdéskörén. A határon átnyúló munkavállalás hatással van a közlekedési infrastruktúra terhelésére, a lakhatási folyamatokra, az oktatási és egészségügyi szolgáltatások iránti keresletre, valamint a települések pénzügyi és fejlesztési prioritásaira. A Pozsony vonzáskörzetében fekvő magyarországi települések példája rámutat arra, hogy a munkaerőpiaci integráció következtében kialakuló népességnövekedés és szuburbanizáció jelentős önkormányzati alkalmazkodást tesz szükségessé, miközben a folyamatok mozgatórugói gyakran a települések határain kívül találhatók.

A helyi kormányzás szempontjából ezért a határon átnyúló munkaerőpiaci kapcsolatok nem pusztán gazdasági jelenségeként értelmezhetők, hanem olyan térségi kormányzási kérdésként, amely együttműködést és koordinációt igényel a különböző területi szereplők között. A munkaerő mobilitásából eredő kihívások kezelése gyakran meghaladja az egyes önkormányzatok cselekvési lehetőségeit, ezért felértékelődnek a települések közötti, illetve a határon átnyúló együttműködési formák. A munkaerőpiaci folyamatok vizsgálata így lehetőséget kínál annak feltárására is, hogy a helyi önkormányzatok milyen eszközökkel, partnerségekkel és kormányzási megoldásokkal képesek reagálni a határmenti térségekben zajló, egyre intenzívebb társadalmi-gazdasági integráció következményeire. Ez a gondolatmenet különösen releváns Győr térségében, ahol a Bécs–Pozsony–Győr gazdasági tengelyhez kapcsolódó munkaerőpiaci folyamatok egyszerre teremtenek fejlődési lehetőségeket és új kormányzási kihívásokat. A munkaerő mobilitása nem csupán a határ közvetlen közelében fekvő településeket érinti, hanem a teljes várostérség működésére hatással van, ezáltal a helyi kormányzás egyik meghatározó vizsgálati területének tekinthető.

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 (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 felbontására került sor Csehszlovákia 1992-es megszűnésével és az 1993-ban megalakuló önálló Szlovák

Köztársasággal az államközi szerződések nehezen születtek meg, ráadásul a Mečiar-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 vezérelvűségre 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; 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 rozsnyói (10,8%), mezőlaborci (10,5%) járásokban is. Eközben pedig az ország nyugati részében, (kiváltképp a Csallóközi 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 elöregednek és elnéptelenednek, ahol 60 év alatti embert elvétve lehet ma már csak találni (Somorja döntéshozó 2022, Pozsony államtitkár 2020, Pozsony államtitkár 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 adatok között egyértelmű korreláció figyelhető meg. Ráadásul a keleti országrészben 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 21.800 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 középvállalkozás 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 ők a magyar statisztikákban láthatatlanok voltak (Pozsony államtitkár 2023).

A 2000-es években a legtöbb szlovák állampolgárt foglalkoztató vállalatok a győri Audi, 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), amit valamennyi interjúalanyom egybehangzóan megerősített. 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 (Somorja döntéshozó 2023, Nagymegyer döntéshozó 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 ugyanakkor, 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 információi szerint az érintettek száma jelentéktelen (Somorja döntéshozó 2021, Somorja döntéshozó 2020, Pozsony államtitkár 2023). Részben ezt támaszthatja alá a Szlovák Köztársaság Belügyminisztériumának adata is, hiszen a törvény 2010-es elfogadása óta mindösszesen százhatvanegy személy veszítette el állampolgárságát a magyar felvétele miatt (MVSZK, 2023), ezzel szemben a cseh állampolgárság felvétele miatt tízszer többen.

A munkaerőpiaci trendforduló legjelentősebb oka egyértelműen a nagyszombati és különösen a pozsonyi terület 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 délkeleti 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 (Somorja döntéshozó 2021, Pozsony államtitkár 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. (Pozsony államtitkár 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 (Rajka döntéshozó 2024, Pozsony államtitkár 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. (Pozsony államtitkár 2023; Pozsony államtitkár 2020)

A bemutatott folyamatok alapján megállapítható, hogy Győr térségének és a Csallóköznek a munkaerőpiaci kapcsolatait napjainkban egyre erőteljesebben Pozsony és Bécs gazdasági vonzereje alakítja. Ennek következtében a korábban meghatározó Győr–Csallóköz munkaerőpiaci kapcsolatok jelentősége mérséklődött, miközben a térség egyre inkább egy Pozsony és Bécs központú, határokon átnyúló funkcionális munkaerőpiaci tér részévé válik.

A helyi kormányzás számára ebből fakad a legfontosabb kihívás: miközben a települések társadalmi és gazdasági folyamatait egyre inkább a funkcionálisan összekapcsolódó munkaerőpiac következményei alakítják, az ezek kezeléséhez szükséges döntési kompetenciák, információk és fejlesztési eszközök több szereplő és több ország között oszlanak meg. A

munkaerőpiaci integráció következményei ezért nem elsősorban foglalkoztatáspolitikai, hanem koordinációs kérdésként jelennek meg.

4.3.2. Kulturális együttműködés, testvértelepülési kapcsolatok

A kulturális együttműködések és a testvértelepülési kapcsolatok a helyi kormányzás fontos területét jelentik, mivel a helyi önkormányzatok kulturális feladatellátásának részét képezik, egyúttal pedig a települések közötti együttműködések egyik legfontosabb intézményi keretét biztosítják. A kultúra területén megvalósuló programok, rendezvények és közösségi kezdeményezések hozzájárulnak a helyi identitás erősítéséhez, a közösségi kapcsolatok fejlesztéséhez és különösen a határ menti térségekben a magyar-magyar kapcsolatok ápolásához, amely pedig Magyarország kiemelt nemzetstratégiai érdeke is egyben.

A helyi kormányzás szempontjából a testvértelepülési kapcsolatok jelentősége ugyanakkor túlmutat a kulturális együttműködések önmagukban vett értékén. Ezek a kapcsolatok olyan bizalmi és intézményi hálózatokat, informális kapcsolatokat hozhatnak létre, amelyek megalapozhatják a későbbi gazdasági, oktatási, turisztikai vagy településfejlesztési együttműködéseket. A határon átnyúló együttműködések Magyarország esetében különösen fontos szerepet töltenek be, hiszen a közös projektek, a rendszeres kapcsolattartás és a személyes együttműködések révén csökkenthetőek az államhatárokból fakadó intézményi távolságok és egyes társadalmi rétegekben még mindig mély nyomot hagyó Trianoni békeszerződés okozta sebek begyógyulását is elősegítheti. A testvértelepülési kapcsolatok pedig 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.

A győri várostérség települései is széleskörű testvértelepülési kapcsolatokat tartanak fenn és jellemzően van csallóközi településsel is testvértelepülési kapcsolata, habár több esetben maguk a települések nem is tudnak arról, hogy az aktív kapcsolatokat a valóságban még formális aktus formájában, lásd képviselőtestületek határozati formában nem fogadták el (Arrabona EGTC szakértő 2026). 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 fontosságúként tekintenek, mint az intézményesült testvértelepülési kapcsolatokra. Ennek legfőbb oka az, hogy az intézményesült testvérvárosi kapcsolatok sem tudtak a kulturális együttműködés szintjén továbblépni (Felbár döntéshozó 2023; Somorja döntéshozó 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, sport és turisztikai célú együttműködésekről szólnak (Felbárd 2023; Nagymegyerd 2023, Arrabonasz 2026), 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 kapcsolat közoktatási intézmények közötti kapcsolatból nőtt ki magát. Különösen érdekes jelenség, hogy több esetben a települések közötti kapcsolatokat a helyi civil szervezetek közötti kapcsolat előzte meg és ezek tudtak a későbbiekben önkormányzati szinten is formalizált kapcsolatokat eredményezni (Tényő döntéshozó2026).

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 várostérség 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

falunapok, kulturális találkozók, sportegyesületek közötti együttműködések. Ilyen irányú együttműködések ráadásul relatíve könnyű pályázati forrással is megtámogatni, hiszen a határon átnyúló INTERREG SKHU pályázatok jelentős része ezen a területen generálódott (Arrabona EGTC szakértő 2026).

- Hasonlóan a kulturális és sport területhez, a turisztikai együttműködések is könnyebben el tudnak indulni, hiszen a szereplők hamar látják benne a mind két fél számára kedvező eredmények elérésének a lehetőségét. Habár a turisztikai együttműködések és az ezeken keresztül létrejövő infrastrukturális fejlesztések befejezése időigényesebb folyamat a legtöbb település előbb indít el egy ilyen típusú együttműködést, hiszen a turisztikai fejlesztésektől a szereplők bevétel növekedést várnak. A Csallóköz és a Szigetköz térségében az elmúlt években az aktív és ökoturisztikai fejlesztések indítása kifejezetten népszerű együttműködési formának számított a települések között (Arrabona EGTC szakértő 2026).
- 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 menedzselt még ilyet (Komárom szakmai vezető 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 2026-ban, amelynek nem volt még ez ideig 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 (Bezi döntéshozó 2024; Bezi döntéshozó 2024; Lébény döntéshozó 2024; Fertőszentmiklós döntéshozó 2023), de előnyben részesítik a 100%-ban finanszírozott programokat.

A vizsgálatom eredményei arra utalnak, hogy a kulturális együttműködések és a testvértelepülési kapcsolatok fontos szerepet töltenek be a határon átnyúló kapcsolatrendszer fenntartásában, ugyanakkor ezek többsége nem lép túl a kulturális és közösségi együttműködések szintjén. A települések közötti kapcsolatok ugyan hozzájárulnak a bizalomépítéshez, a kapcsolati hálók fenntartásához és a kölcsönös megismeréshez, azonban csak korlátozott mértékben eredményeznek közös fejlesztési, tervezési vagy szolgáltatásszervezési együttműködéseket. Mindez a helyi kormányzás szempontjából arra világít rá, hogy a határon átnyúló kapcsolatok fejlesztésének legfontosabb kihívása nem elsősorban további új kapcsolatok létrehozása, hanem a már meglévő együttműködések tartalmi elmélyítése. A helyi önkormányzatok számára ebből fakadóan kiemelt feladatot jelent a kulturális kapcsolatokra épülő együttműködési hálózatok fejlesztési célú mobilizálása, a közös projektek előkészítése, a pályázati lehetőségek feltárása, valamint a különböző intézményi szereplők – önkormányzatok, oktatási intézmények, civil szervezetek és gazdasági szereplők – közötti koordináció erősítése. A kutatás eredményei arra is rámutatnak, hogy a határon átnyúló helyi kormányzás elmélyülésének egyik alapvető feltételét jelentő bizalmi és informális kapcsolati tőke a kulturális és testvértelepülési kapcsolatok által a térségben nagyrészt rendelkezésre áll, ugyanakkor ennek intézményesült fejlesztési együttműködéseké történő átalakítása továbbra is jelentős koordinációs kihívást jelent. A helyi önkormányzatok szerepe ezért nem pusztán a kapcsolatok fenntartásában, hanem azok stratégiai irányításában és a közös fejlesztési célok köré szerveződő együttműködések ösztönzésében is megjelenik.

4.3.3. Települési önkormányzatok közötti pályázati együttműködési nehézségek

A nemzetközi pályázati együttműködések napjainkra a helyi kormányzás és a településfejlesztés egyik kiemelt jelentőségű területévé váltak. Az önkormányzatok fejlesztési lehetőségeit egyre nagyobb mértékben határozza meg, hogy képesek-e külső forrásokat bevonni, nemzetközi partnerségeket kialakítani és bekapcsolódni a különböző európai fejlesztési programokba. Az elmúlt években a hazai operatív programokon keresztül elérhető fejlesztési források szűkülése és bizonytalansága tovább növelte a nemzetközi pályázatok jelentőségét, amelyek számos önkormányzat számára a fejlesztési célok megvalósításának egyik legfontosabb eszközévé váltak. A helyi kormányzás szempontjából a nemzetközi

pályázatok jelentősége ugyanakkor túlmutat a forrásszerzés kérdésén. A sikeres projektpartnerségek hozzájárulnak az önkormányzatok intézményi kapacitásainak fejlődéséhez, új együttműködési hálózatok kialakulásához, valamint a stratégiai tervezési és projektmenedzsment képességek erősödéséhez. Napjainkban a települések versenyképessége és alkalmazkodóképessége szoros összefüggésben áll azzal, hogy mennyire képesek bekapcsolódni a különböző hazai és nemzetközi együttműködési hálózatokba, valamint mennyire sikeresen tudják mozgósítani a rendelkezésre álló külső erőforrásokat. A határ menti térségekben mindez különösen fontos kérdés, hiszen a földrajzi közelség, a közös fejlesztési kihívások és a meglévő társadalmi kapcsolatok kedvező feltételeket teremthetnek a határon átnyúló projektpartnerségek kialakulásához. A nemzetközi pályázati együttműködések vizsgálata ezért lehetőséget nyújt annak feltárására, hogy a települések milyen mértékben képesek a meglévő kapcsolati tőkét és térségi együttműködési potenciált konkrét fejlesztési eredményekké alakítani, illetve milyen intézményi és kormányzási akadályok korlátozzák ezt a folyamatot.

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 mozgástere, 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 (Komárom szakmai vezető2023). 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 lakosságszáma 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 (Komárom szakmai vezető2023; Pozsony szakértő 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 (Komárom szakmai vezető2023). 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 elmaradtak, 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.
- A határon átnyúló önkormányzati együttműködéseknek semmiféle intézményesült vagy informális bevált egyeztetési fóruma nincsen (Pozsony szakértő 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.
- Ausztriai partnerekkel való együttműködés, habár rendkívül logikus és vonzó is lenne, mind a magyarországi és szlovákiai települések számára a nemzetközi pályázatokban a velük való együttműködés kialakítása különösen nehézkes, hiszen Ausztriában kevésbé jelent a települések számára problémát a forráshiány és általában nehezen válnak érdekeltté egy nemzetközi pályázaton történő együttműködéshez, hiszen a pályázatok jelentős adminisztrációs terhei elrettentő hatással vannak számukra (Westpannon szakértő, 2025).
- 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 (Lébény döntéshozó 2024; Vámoszabadi döntéshozó 2022, Tényöd, 2026). A kutatásom során vizsgált térségben egy kifejezetten jól működő együttműködési és kommunikációs felület működött Győr-Moson-Sopron 5-ös OEVK-ban, viszont a megye 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. (Lébény döntéshozó 2024; Bezi döntéshozó 2024)

- A térség magyarországi önkormányzatainak jelentős része elsősorban kapacitás és a humán erőforrás-hiány 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. A megye kohéziós források lehíváásszemponjtájából 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 megye, vagy éppen a belső periférikus jegyeket kiemelten felmutató Tolna megye ugyanabban a kategóriában küzd a forrásokért, mint a legfejlettebb Győr-Moson-Sopron megye (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 (Felbár döntéshozó 2023; Somorja döntéshozó 2021; Somorja döntéshozó 2020; Pozsony államtitkár 2023). Az elmúlt években Magyarország kormánya kiemelten kezelte a határon túli magyar közösségek támogatását, ennek köszönhetően számos csallóközi település is jelentős forrásokban részesült, és ezek által az oktatási és közművelődési intézményeiket jelentősen tudták fejleszteni. Ennek következtében viszont a szlovákiai településvezetők a magyar kormányzattal és azok háttérszerveivel kívánnak minél jobb kapcsolatokat kiépíteni, hiszen további forrásbevonást innen látnak legrealisabbnak rövid távon és ezáltal kevésbé fontos prioritás számukra az, hogy közeli magyarországi településekkel vagy éppen a vármegyével építsenek ki olyan kapcsolatokat, amelyek később közös nemzetközi projektreszvétellé tudnának fejlődni és formálódni.

- A nemzetközi pályázatokon keresztüli együttműködést az is akadályozza, hogy főleg kisebb települések nem rendelkeznek olyan pénzügyi erőforrással, amely lehetővé teszi azt, hogy egy olyan pályázati konstrukcióban elinduljanak, ahol alacsonyabb esély van a sikeres pályázat benyújtására. A nemzetközi pályázatírás teljesen más logikát és gondolkodást igényel, mint az operatív programokon vagy egyéb más hazai kiírású pályázatban való részvétel ráadásul angol nyelvtudást is igényel, amelyekkel kisebb települések a legtöbb esetben csak korlátozottan rendelkeznek. Ennek következtében a nemzetközi pályázatokon való elindulás kisebb települések számára erre szakosodott pályázatíró és projektmenedzsment cégek bevonása nélkül nem lehetséges. A pályázatírás költsége viszont pályázatonként több millió Ft-os költség, amelyekkel kisebb települések (jelentékeny iparüzési adó bevétel nélkül) nem rendelkeznek és a sikerdíj alapú pályázatírás lényegében teljesen kikopott napjaink pályázatírói piacáról (Böröcsd, 2026).

A nemzetközi pályázati együttműködések vizsgálata arra mutat rá, hogy a határon átnyúló fejlesztési kapcsolatok kialakulását nem elsősorban a földrajzi távolság vagy az együttműködési szándék hiánya korlátozza, hanem az a tény, hogy a potenciális partnerek közötti kapcsolatépítést és projektgenerálást támogató intézményi mechanizmusok csak korlátozottan állnak rendelkezésre. A vizsgált térségben jelenleg kevés olyan formális vagy informális fórum működik, amely lehetővé tenné a települések számára, hogy rendszeresen információt cseréljenek fejlesztési elképzeléseikről, pályázati lehetőségekről és az ehhez szükséges potenciális partnerség kialakítási lehetőségeiről. Ennek következtében a nemzetközi

együttműködések jelentős része továbbra is személyes kapcsolatokon, egyéni kezdeményezéseken vagy külső közvetítő szereplők aktivitásán alapul.

Ebben a folyamatban különösen felértékelődik azoknak a szervezeteknek a szerepe, amelyek képesek a különböző önkormányzati szereplők közötti kapcsolatok közvetítésére és a projektalapú együttműködések elősegítésére. A pályázatíró és projektmenedzsmenst szervezetek mellett a területi együttműködési intézmények, például az EGTC-k, olyan koordinációs funkciókat láthatnak el, amelyek részben pótolják a hiányzó intézményi kapcsolódási pontokat. Mindez ugyanakkor arra is ráirányítja a figyelmet, hogy a területi közép szint – különösen a megyék – a jelenleginél jóval jelentősebb szerepet tölthetne be a partnerségek szervezésében, az információáramlás támogatásában és a közös fejlesztési kezdeményezések ösztönzésében.

A fejezetben bemutatott finanszírozási és kapacitásbeli korlátok egyúttal arra is rámutatnak, hogy a nemzetközi együttműködésekben való részvétel lehetősége szorosan összefügg az önkormányzatok pénzügyi mozgásterével és intézményi kapacitásaival. A külső források bevonására épülő fejlesztéspolitikai környezetben a helyi önkormányzatok együttműködési képessége nem kizárólag a partnerségi hajlandóság függvénye, hanem nagymértékben meghatározza azt a rendelkezésre álló önerő, a szakmai apparátus felkészültsége és a fejlesztési döntések feletti autonómia mértéke is. A nemzetközi pályázati együttműködések ezért jól szemléltetik, hogy a helyi kormányzás működését a kapcsolati hálók és koordinációs mechanizmusok mellett alapvetően befolyásolják a települések rendelkezésére álló pénzügyi és humán erőforrások is.

4.3.4. Oktatási kapcsolatok

Az oktatás a helyi kormányzás egyik legfontosabb területe, mivel közvetlenül befolyásolja a települések társadalmi reprodukciós folyamatait, a humán tőke minőségét, valamint hosszabb távon a térségek gazdasági versenyképességét és népességmegtartó képességét. Bár az oktatási intézmények fenntartásában és irányításában az önkormányzatok szerepe Magyarországon az elmúlt évtizedben jelentősen átalakult, az oktatási infrastruktúra működése, az intézményekhez kapcsolódó szolgáltatások biztosítása, valamint a települések jövőbeli fejlődési lehetőségei továbbra is szorosan összefüggenek az oktatási rendszer működésével, és akár a települések közötti együttműködések is elősegíthetik az oktatási intézmények közötti partnerségek.

A határ menti térségekben az oktatás jelentősége túlmutat a helyi közszolgáltatások körén. Az oktatási intézmények közötti kapcsolatok, a tanulói és hallgatói mobilitás, valamint az eltérő

országok oktatási rendszerei közötti átjárhatóság olyan folyamatokat generálnak, amelyek közvetlenül befolyásolják a térségek népességmozgását, munkaerőpiaci folyamatokat és a helyi társadalom kapcsolatrendszerét. Különösen igaz ez a magyar–szlovák határtérségben, ahol az oktatási döntések nem csupán intézményválasztási kérdést jelentenek, hanem gyakran identitásbeli, nyelvi, munkaerőpiaci, nemzetstratégiai és hosszú távú lakóhelyválasztási következményekkel is járnak. A helyi kormányzás szempontjából az oktatási együttműködések és az oktatási célú mobilitás vizsgálata azért bír kiemelt jelentőséggel, mert jól érzékelteti, hogy a települések fejlődését meghatározó humán erőforrások milyen módon kapcsolódnak a határon átnyúló térfolyamatokhoz. Az oktatási kapcsolatok egyúttal fontos indikátorai annak is, hogy a különböző települések és intézmények milyen mértékben képesek együttműködni a közös kihívások kezelésében, valamint hogyan jelennek meg a térségben a népességmegtartás, a fiatalok helyben tartása és a képzett munkaerő utánpótlásának kérdései.

A határon átnyúló kapcsolatok terén kiemelt jelentősége van az oktatási együttműködésnek és a diákok másik országban történő tanulási/tanítási 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 alakulása 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 részesülők száma (Vámoszabadid. 2023). A magyar közoktatásban tanuló szlovákiai magyarok számának csökkenése összhangban van a magyar nemzetpolitika azon alapeszményével, 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 megalakult 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 járatni gyermekét, amelynek köszönhetően a helyi óvodában már szlovák nyelven beszélő óvópedagógust is el kellett kezdeni alkalmazni (Rajka döntéshozó 2024).

A felsőoktatás területét érdemes külön is megvizsgálni, hiszen ott jelentősen eltérő mintázatokat tapasztalhatunk (Pozsony államtitkár 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 jelenséggé magyar-szlovák relációban a kétirányúság is megfigyelhetővé vált, hiszen a komáromi Selye János Egyetem hallgatóinak egy jelentős hányada magyarországi hallgató (Krankovits, 2020; Pozsony államtitkár 2023).

Az anyanyelven történő felsőoktatásnak különösen nagy jelentősége van egy közösség hosszútávon történő fennmaradásának szempontjából, ez hatványozottan igaz a kisebbségben lévő közösségekre, mint például a szlovákiai magyarság (Tárnok, 2016; Papp, 2014; Pusztai & Sütő, 2017; Pozsony államtitkár 2023; Somorja döntéshozó 2023). A Szlovák Köztársaság felsőoktatási helyzetképet az I. számú függelékben mutatom be részletesen.

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 megmaradhasson a magyar nyelvű oktatás lehetősége (Pozsony államtitkár 2023; Somorja döntéshozó 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 forintos 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 (Nagymegyer döntéshozó 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 (Somorja döntéshozó 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, így 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 Egyetemenk, 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 (Somorja döntéshozó 2022; Pozsony államtitkár 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 (Somorja döntéshozó 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 választják, 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*) (Pozsony államtitkár 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 (Somorja döntéshozó 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, illetve 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 (Somorja döntéshozó 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 (Somorja döntéshozó 2022; Pozsony államtitkár 2023). Nemzetstratégiai szempontból tehát a Széchenyi István Egyetem stratégiája nem feltétlenül pozitív, hiszen a győri egyetem képzési portfóliója alapvetően alapszak-centrikus. 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-n, BME-n ennél némileg magasabb, míg az 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,

hiszen elsősorban nemzetpolitikai szempontból a mesterszakos csallóközi hallgatók bevonása lenne kívánatosabb cél.

A bemutatott folyamatok alapján megállapítható, hogy a határon átnyúló oktatási kapcsolatok jelentősége messze túlmutat az oktatási intézmények közötti együttműködések és a tanulói mobilitás kérdésén. Az oktatási döntések hosszú távon befolyásolják a térség humántőke-állományának alakulását, a fiatalok mobilitási mintázatait, a munkaerőpiaci lehetőségeket, valamint a helyi közösségek demográfiai és társadalmi reprodukcióját. Az oktatási kapcsolatok ezért a helyi kormányzás szempontjából nem kizárólag oktatáspolitikai, hanem egyben népességmegtartási, gazdaságfejlesztési és identitásmegőrzési kérdésként is értelmezhetők. Mindez olyan kormányzási kihívásokat eredményez, amelyek kezelése több szereplő összehangolt együttműködését igényli. Az önkormányzatok, az oktatási intézmények, a felsőoktatási szereplők, valamint az állami oktatásirányítás közötti koordináció jelentősége különösen felértékelődik a határmenti térségekben. Az oktatási kapcsolatok alakulása ugyanis közvetlenül befolyásolja, hogy a térség hosszú távon milyen képzettségű és nyelvi kompetenciákkal rendelkező munkaerővel rendelkezik, illetve milyen mértékben képes megtartani vagy visszavonzani a fiatal korosztályokat.

A fejezetben bemutatott folyamatok egyúttal arra is rámutatnak, hogy az oktatási mobilitás és az oktatási együttműködések alakításában az önkormányzatok mozgástere korlátozott, ugyanakkor azok következményei helyi szinten jelentkeznek. A települések számára ezért különösen fontossá válik az oktatási intézményekkel, a felsőoktatási központokkal és a térség más szereplőivel fenntartott kapcsolatok erősítése, hiszen a humán erőforrásokhoz kapcsolódó folyamatok egyre inkább a települések hosszú távú fejlődési lehetőségeinek egyik meghatározó tényezőjévé válnak.

4.3.5. Bevásárlóturizmus

A határon átnyúló bevásárlóturizmus a helyi kormányzás szempontjából azért bír kiemelt jelentőséggel, mert közvetlen kapcsolatot teremt a lakosság mobilitása, a helyi gazdaság teljesítménye és a települések bevételi lehetőségei között, hiszen a kereskedelmi és szolgáltató funkciók erőssége jelentős mértékben befolyásolja egy település gazdasági lehetőségeit, hiszen a helyi vállalkozások teljesítménye nemcsak munkahelyeket teremt, hanem fontos bevételi forrást is jelent az önkormányzatok számára a helyi iparüzési adó bevételeken keresztül. A határ menti térségekben a fogyasztók potenciális köre nem korlátozódik a település vagy akár az adott ország lakosságára, hanem kiterjedhet a szomszédos országhatár menti térségeire is. A helyi

kormányzás szempontjából ezért különösen fontos annak vizsgálata, hogy a települések milyen mértékben képesek kihasználni, illetve hogyan képesek gazdasági előnyöket kovácsolni a határ menti elhelyezkedésükből. A határon átnyúló vásárlói mobilitás pedig az előnykovácsolás egyik legfontosabb eszköze, hiszen hozzájárulhat a kereskedelmi szolgáltatások bővüléséhez, új vállalkozások megjelenéséhez és a települések gazdasági szerepkörének erősödéséhez.

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 el nem érhető üzletek rendkívül széles palettáját tudta a bevásárlóközpont nyújtani (Nagymegyer döntéshozó 2023). Habár 2007 októberében a Csallóközben hiánypótló jelleggel megnyílt Dunaszerdahelyen az Euromax Slovakia üzletközpontja, az Árkád sokszínűségét nem tudta felülmúlni. (Somorja döntéshozó 2021; Nagymegyer döntéshozó 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/euro 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 árakban kereshető (lásdpéldául különböző szósok, sörök, de akár ruházati kiegészítők). 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. A magyar határhoz két legközelebbi üzletet vizsgáltam (Nagymegyer, Komárom) a terepi megfigyelés eszközével. A nagymegyeri üzlet parkolójában a parkoló gépjárművek átlagosan 40-50%-a volt Magyarországon regisztrált, míg a komáromi üzlet esetében, jellemzően hétvégén ez az arány meghaladta akár a 60-70 %-ot is. A Kaufland alapvetően marketingstratégiájának megváltoztatásával 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) (Nagymegyer döntéshozó 2023), de egyre jelentősebb azon, különösen a határ 15-20 km-es 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 nagytáblájában a gázolaj közel azonos árban van, vagy Szlovákiában némileg alacsonyabb, viszont a 95-ös benzin még erős

forint esetén is jellemzően Magyarországon 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 kereskedési nap leforgása alatt 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.

A bevásárlóturizmus alakulása jól szemlélteti, hogy a határ menti települések gazdasági kapcsolatai egyre kevésbé értelmezhetők kizárólag nemzeti keretek között. A fogyasztói döntésekre ható tényezők – különösen az árfolyamváltozások, az árszínvonal-különbségek és a kereskedelmi kínálat átalakulása – rövid idő alatt is képesek jelentősen módosítani a vásárlói áramlások irányát és intenzitását. Ennek következtében a települések kereskedelmi szerepköre és gazdasági teljesítménye olyan külső folyamatoktól is függővé válik, amelyek alakítására helyi szinten csak korlátozott lehetőség áll rendelkezésre.

A helyi kormányzás szempontjából mindez arra hívja fel a figyelmet, hogy a határ menti települések gazdasági fejlődése egyre szorosabban kapcsolódik a szomszédos országok gazdasági folyamataihoz. A települések számára ezért nem csupán a saját helyi gazdaságuk működésének ismerete válik fontossá, hanem a határ túloldalán zajló kereskedelmi, gazdasági és fogyasztási folyamatok nyomon követése is. A bevásárlóturizmus jelensége így arra mutat rá, hogy a határ menti térségekben a gazdasági folyamatok értelmezése és a fejlesztési döntések megalapozása egyre inkább térségi és határon átnyúló perspektívát igényel.

4.3.6. Kulturális szolgáltatások, szabadidő

A kulturális és szabadidős szolgáltatások a helyi kormányzás szempontjából azért bírnak kiemelt jelentőséggel, mert meghatározó szerepet töltenek be különösen a magtelepülések és a térségi alközponti funkcióval rendelkező települések funkcionális központi szerepkörének kialakulásában és megerősítésében. A kulturális intézmények, a szabadidős létesítmények és a turisztikai attrakciók nem csupán a helyi lakosság életminőségét javítják, hanem hozzájárulnak

a települések térségi vonzerejének növeléséhez, gazdasági teljesítményének erősítéséhez és külső kapcsolatainak bővítéséhez. A kulturális szolgáltatások fejlesztése ezért egyre inkább a városfejlesztési és helyi gazdaságfejlesztési stratégiák szerves részét képezi. A határ menti térségekben a kulturális és szabadidős szolgáltatások jelentősége tovább erősödik, mivel a kulturális vonzáskörzetek gyakran túlnyúlnak az államhatárokon, különösen olyan térségekben, ahol a nyelvi akadályok nem jelentkeznek. A magas színvonalú kulturális intézmények és rendezvények képesek a szomszédos országok lakosságát is rendszeresen megszólítani, ezáltal a kulturális mobilitás a határon átnyúló kapcsolatok és a várostérségi integráció egyik fontos elemévé válik. A kulturális szolgáltatások ilyen értelemben nem csupán közművelődési feladatot látnak el, hanem hozzájárulnak a térségi kohézió erősödéséhez, és a városok nemzetközi láthatóságának az erősítéséhez, valamint a turizmus és a helyi gazdaság fejlődéséhez is.

Ennek megfelelően kulturális és szabadidős szolgáltatások területén Győr és térsége jelentős pozíciókkal rendelkezik. 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. Az épületállomány is relatíve jó állapotban van a városban, különösen a belvárosi területeken, de még 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 is (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 (Győr szakmai vezető 2022). A városrész komplexitását mutatja, hogy a teljes vízpart rehabilitációra kerülne, nagyarányú zöldfelületek, egy hajózható csatorna, 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 várostérség 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 állami források, vagy a magántőke bevonására lenne szükség, viszont eddig állami támogatást nem tudott a város kapni a projektre (Győr szakmai vezető 2022; Győr döntéshozó 2022; Széchenyi Egyetem szakértő 2022)

Győr habár történelmi jelentőségű város, már a római korból ismert Arrabona néven, mégis erre megfelelő identitást, brandet és tartalmat a város nem épít egyáltalán. Ezzel szemben Szombathely az immáron már XXIV. alkalommal rendezte meg 2026 nyarán a Savaria Történelmi Karnevált. A karnevál egyszerre szolgálja a kulturális hagyományőrzést, de egyben egy a kapcsolódó eseményekkel egy gasztrofesztiválként is tekinthető, amely az elmúlt években

az amúgy sok szempontból kedvezőtlenebb adottságokkal rendelkező Szombathelyt sikeresen felrakta a magyarországi fesztiválturizmus térképére.

Magyarország és Szlovákia közötti kulturális célú mobilitás kifejezetten gyenge (Pozsonyd. 2023; Somorja döntéshozó 2023). Ennek több, egymással összefüggő oka azonosítható. Egyrészt a csallóközi térség települései jellemzően jóval kevesebb kulturális attrakcióval rendelkeznek, mint például Győr-Moson-Sopron megye 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 rendelkezik. Emellett a város közigazgatási területén belül a magyar történelem több kiemelt emlékhelye is megtalálható, így például a pozsonyi vár és a dévényi vár (Pozsony államtitkár 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 invitálásra érkeznek csak ezekre a programokra (Rajka döntéshozó 2024).

A bemutatott folyamatok alapján megállapítható, hogy Győr kulturális és szabadidős szolgáltatásai funkcionálisan jóval túlmutatnak a város közigazgatási határain, hiszen vonzáskörzetük kiterjed Győr-Moson-Sopron vármegyén túli területek mellett a Csallóköz területére is. A város kulturális intézményei nem csupán a helyi lakosságot szolgálják ki, hanem rendszeres kulturális és szabadidős célpontot jelentenek a Csallóköz, valamint részben a pozsonyi kerület magyar lakossága számára is. A kulturális szolgáltatások tényleges hatóköre tehát már egy határon átnyúló funkcionális térben értelmezhető. A helyi kormányzás szempontjából ugyanakkor sajátos helyzetet eredményez, hogy miközben Győr kulturális intézményei egy határon (is) átnyúló közönséget szolgálnak ki, e térségi szerepkör finanszírozása, stratégiai tervezése és intézményi koordinációja továbbra is alapvetően a helyi önkormányzat feladata⁵. A kulturális vonzáskörzet és a kormányzási keretek közötti eltérés következtében a város olyan térségi közszolgáltatási funkciókat lát el, amelyekhez nem kapcsolódik intézményesült határon vagy térségeken átnyúló finanszírozási vagy

⁵ Győr kulturális intézményeinek a fenntartója Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata. A Győri Nemzeti Színház a 1095/2025. (IV. 7.) Korm. határozat értelmében úgynevezett közös állami és önkormányzati működtetésű színháznak minősül.

együttműködési rendszer. A kulturális kapcsolatok fejlesztése ezért nem kizárólag közművelődési tevékenységként jelenik meg, hanem egyre inkább koordinációs feladatként is. Továbbá fokozottan felértékelődnek a kulturális intézmények, a turisztikai szervezetek, a városmarketing, valamint a magyarországi és szlovákiai szereplők közötti együttműködés. A kulturális szolgáltatások területén tehát a funkcionális várostérség fejlődése megelőzte az azt támogató intézményi és finanszírozási keretek kialakulását. Ez a helyzet jól példázza a térségi vagy akár a határon átnyúló helyi kormányzás egyik alapvető kihívását: a közös térségi funkciók már léteznek, ugyanakkor azok hosszú távú működtetéséhez és fejlesztéséhez szükséges koordinációs és finanszírozási mechanizmusok csak nagyon kezdetleges formában állnak rendelkezésre például INTERREG pályázatok formájában.

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

A határon átnyúló közforgalmú közlekedés Közép-Európában, így a Csallóköz és Győr-Moson-Sopron megye 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 képesek 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 kialakulóban lévő metropolisztérség alapját jelentik, ezért részletesen is bemutatom azt, hogy a térségben, milyen közforgalmi közlekedési kapcsolatok állnak jelenleg rendelkezésre és azt is be kívánom mutatni, hogy milyen lehetséges fejlesztési lehetőségek vannak a kapcsolatok bővítésére.

4.4.1. Határon átnyúló közlekedés Rajka környékén

Jelen alfejezet a szerző korábbi szakdolgozatában (Porhajas, 2023) bemutatott empirikus elemzésre épül, amelyet a disszertáció keretében kibővített elméleti keretben értelmezek.

Győr-Moson-Sopron megye és Szlovákia között jelenleg négy közúti határátkelő működik, amelyek közül három Rajkán, egy pedig Vámoszabadinál található. Vasúti kapcsolat kizárólag Rajka és Oroszvár (Rusovce) között áll rendelkezésre (Porhajas, 2023). Bár a vasútvonal teljes hosszában villamosított, a személyszállításban a műszaki kompatibilitási problémák miatt hosszú ideig dízel motorvonatok közlekedtek, ami jól érzékelteti, hogy a fizikai infrastruktúra megléte önmagában nem elegendő a hatékony határon átnyúló közlekedési kapcsolatok kialakításához. A közösségi közlekedés másik fontos eleme a Rajka és Pozsony között közlekedő 801-es autóbuszjárat volt, amely 2010 és 2021 között biztosított közvetlen kapcsolatot a két település között. A járat a COVID–19 világjárvány idején bekövetkezett utasforgalom-csökkenés miatt megszűnt, és azóta sem indult újra, annak ellenére, hogy a Rajkán élő szlovák lakosság és az önkormányzat többször kezdeményezte helyreállítását. Ez jól mutatja, hogy a határon átnyúló közlekedési szolgáltatások fenntartása nem kizárólag keresleti kérdés, hanem a különböző állami és regionális szereplők közötti koordináció sikerességétől is függ. A vasúti személyszállítás 2017 decemberében indult újra Hegyeshalom és Pozsony-Ligetfalu között, kezdetben napi öt vonatpárral. A szolgáltatás első éveiben a kihasználtság mérsékelt volt, ugyanakkor saját helyszíni megfigyeléseim és a vasúttársaságok adatszolgáltatásai alapján fokozatos utasszám-növekedés volt megfigyelhető (18–21. ábra). Az adatok értelmezését ugyanakkor megnehezíti, hogy a magyar és a szlovák vasúttársaság eltérő értékesítési rendszert alkalmazott, ezért a rendelkezésre álló statisztikák nem fedik le teljeskörűen a tényleges utasforgalmat (Porhajas, 2023).

A járvány éveiben természetesen jelentős visszaesés következett be, azonban 2020 és 2022 között ismét növekedés volt tapasztalható, amelyet részben a pandémiát követő forgalomélénkülés, részben pedig a 801-es autóbuszjárat megszűnése magyaráz. Saját megfigyeléseim szerint különösen a csúcsidőszakban közlekedő járatok kihasználtsága volt kedvező, ami arra utal, hogy a hivatalos jegyeladási adatok valószínűleg alábecsülik a tényleges forgalmat, mivel a szlovák utasok jelentős része a ZSSK értékesítési rendszerét használja. A növekvő keresletre reagálva 2023 decemberétől jelentős fejlesztések történtek: a napi öt vonatpár helyett már napi tizenegy vonatpár közlekedik, korszerűbb, nagyobb befogadóképességű Stadler motorvonatokkal. Mindez azt jelzi, hogy a vasúti közlekedés iránti igény hosszabb távon is növekszik. Az empirikus vizsgálatok ugyanakkor arra is rámutatnak, hogy a jelenlegi szolgáltatás elsősorban Rajka és Hegyeshalom térségében jelent versenyképes alternatívát. A teljes Győr–Pozsony tengely számára egészen 2026 júliusáig nem volt biztosított megfelelő közösségi közlekedési kapcsolat. Habár továbbra is hiányzik a közvetlen,

átszállásmentes vasúti összeköttetés, amely egy funkcionálisan összekapcsolódó metropolisztérség alapvető eleme lenne, de új elemként viszont 2026 nyarán hat járatpárral a szlovák magántulajdonú Slovak Lines vállalat új közvetlen autóbuszjáratot indított Győr és Pozsony között a pozsonyi repülőtér érintésével. A járatok menetrendje egyértelműleg jól kapcsolódik az MR Stefániká repülőtér fapados járatindulási csúcsához és a marketing anyagokban is hangsúlyozzák, hogy Győrből a leggyorsabban megközelíthető légikikötő a pozsonyi, ahonnan 2025-2026-ban számos új járat indult szerte Európába, köszönhetően annak, hogy Közép-Európa két legnagyobb fapados cége a (WizzAir és a RyanAir) bezárta, illetve jelentősen csökkentette a bécsi bázisán állomásozó repülők számát és a felszabaduló kapacitás jelentős részét Pozsonyba helyezték át. A Slovak Lines járata jelenleg elsősorban a repülőtérre igyekvők számára igazán kedvező választás, így a vasúti közszolgáltatásra továbbra is jelentős igény mutatkozik a térségben. A problémát nem elsősorban az infrastruktúra hiánya okozza, hiszen a vasútvonal műszaki adottságai megfelelőek, hanem a nemzetközi vasútüzemeltetés, a menetrendi koordináció és a közlekedésszervezés hiányosságai.

Összességében megállapítható, hogy a Győr–Pozsony térség vasúti közlekedése jelentős, jelenleg csak részben kihasznált potenciállal rendelkezik. A bemutatott eredmények alapján a közlekedési rendszer fejlesztésének legfontosabb akadálya nem műszaki, hanem kormányzási jellegű: a különböző közlekedésszervezők és állami szereplők közötti együttműködés korlátai jelennek meg a szolgáltatás színvonalában is. Ez a példa jól szemlélteti, hogy a határon átnyúló mobilitás fejlesztése a helyi kormányzás és az intézményi koordináció egyik meghatározó kihívása a győri várostérségben.

Viszonylat / 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-Petrzalka együtt	20	584	944	1548
Hegyeshalom-Petrzalka menettér	3	33	31	67
Hegyeshalom-Petrzalka heti	0	0	1	1
Hegyeshalom-Petrzalka havi	0	0	0	0
Csorna-Petrzalka együtt	0	2	22	24
Csorna-Petrzalka menettér	0	3	0	3
Összesen	127	2084	1562	3773

4. táblázat 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
Csoma-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

5. táblázat 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
Csoma-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

6. táblázat 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
Csoma-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

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

4.4.2. Az autós közlekedés lehetőségei Rajka és Pozsony között

Az egyéni közlekedés lehetőségeit alapvetően meghatározza a gyorsforgalmi úthálózat kiépítettsége és elérhetősége. E tekintetben Rajka kedvező helyzetben van, mivel a település közvetlen közelében halad el az M15-ös autópályán, amelyet 2019-ben autópályává fejlesztettek, és amely a határnál csatlakozik a szlovák D2-es autópályához. Ez a kapcsolat lehetővé teszi, hogy Pozsony belvárosa még csúcsidőszakban is viszonylag rövid, körülbelül félórás menetidővel elérhető, ami a pozsonyi agglomeráció más térségeivel szemben kifejezetten kedvezőnek tekinthető (Porhajás, 2023). Összehasonlításképpen megjegyezhető, hogy a városon belüli közlekedés bizonyos esetekben – például Pozsonypüspöki irányából – akár ennél hosszabb időt is igénybe vehet a reggeli csúcsforgalom során (Rajkad, 2020).

Ugyanakkor a gyorsforgalmi úthálózat kedvező adottságai mellett jelentős korlátozó tényezőt jelentenek a Pozsonyhoz kapcsolódó belső szuburbán tapasztalható torlódások. A 2-es számú

főút, amely a „pozsonyi hídfő” településin keresztül vezet be a forgalmat, a reggeli órákban rendszeresen telítetté válik. A forgalom lassulása már Oroszvár térségében, a dunacsúni elágazás környezetében megfigyelhető, ami számottevő menetidő-növekedést eredményez azok számára, akik nem veszik igénybe az autópályát (Porhajas, 2023).

Ennek egyik oka, hogy az autópálya használata mind a szlovák, mind a magyar oldalon matricához kötött, így a szükséges jogosultságok hiányában az ingázók kénytelenek a túlterhelt alsóbbrendű úthálózaton közlekedni. Kutatásom eredményei alapján azonban a Rajkára költöző, jellemzően kedvezőbb anyagi helyzetű lakosság körében az autópálya-matricák beszerzése nem jelent jelentős terhet. A szlovák éves autópálya-matrica ára mintegy 60 euró, míg a magyar megyei matrica költsége 7190 forint, így a két országra érvényes jogosultság együttesen is viszonylag alacsony kiadást jelent. Az interjúim azt mutatják, hogy az ingázók túlnyomó többsége él ezzel a lehetőséggel, mivel az autópálya használata számottevő időmegtakarítást és kiszámíthatóbb közlekedést biztosít (Rajka döntéshozó 2024).

4.4.3. Autóbuszos személyszállítás Győr és a csallóközi települések között

A Győr és a Csallóköz települései közötti közösségi közlekedési kapcsolatok az elmúlt évtizedekben több kezdeményezés ellenére sem tudtak tartósan stabilizálódni. A 2010-es években több alkalommal is indultak autóbuszjáratok Dunaszerdahely és Nagymegyer irányába, azonban ezek a szolgáltatások a korlátozott utasforgalom miatt rövid időn belül megszűntek (Porhajas, 2023).

A térségi közlekedési kapcsolatok fejlesztésének egyik legjelentősebb példája a SAD Dunajská Streda által üzemeltetett, valamint Interreg Slovakia–Hungary támogatással megvalósított Nagymegyer–Győr autóbuszjárat volt. A projekt keretében korszerű autóbuszok álltak forgalomba, a szolgáltatás hétköznapi több járatpárral, hétvégén pedig csökkentett menetrenddel működött. A projekt fenntartási időszakának lezárulta után azonban az alacsony utasszám miatt az önkormányzat már nem tudta saját forrásból finanszírozni az üzemeltetést, ezért a szolgáltatás megszűnt (Porhajas, 2023; Nagymegyer, 2023). A példák jól mutatják, hogy az európai uniós támogatások képesek ugyan új közlekedési kapcsolatok létrehozására, azonban azok hosszú távú fenntarthatóságát végső soron a tényleges utazási igények határozzák meg. A közösségi közlekedés korlátozott sikeressége ugyanakkor nem jelenti azt, hogy a térségben ne léteznének határon átnyúló gazdasági kapcsolatok. Győr és a Csallóköz között már az államszocializmus időszakában is jelentős volt a munkaerő mobilitása, amely a rendszerváltást követően piaci alapon szerveződött újjá. A kilencvenes évek végétől számos csallóközi

munkavállaló helyezkedett el a győri Audi gyárban, illetve a komáromi ipari park vállalkozásainál (Porhajas, 2023). Az elmúlt években azonban ez a folyamat mérséklődött, mivel a pozsonyi és különösen az ausztriai bérek vonzóbb alternatívát jelentenek, ami csökkentette a Győr irányába történő napi ingázást és ezzel együtt a rendszeres közösségi közlekedés iránti keresletet is (Felbárd, 2023; Nagymegyer döntéshozó 2023). Az oktatási célú mobilitás szintén viszonylag alacsony volumenű. Bár a Széchenyi István Egyetemen tanulnak csallóközi hallgatók, számuk nem indokol önálló közforgalmú szolgáltatást. Ezzel szemben Győr kulturális, kereskedelmi és szolgáltató központként továbbra is jelentős vonzerőt gyakorol a Csallóköz lakosságára, azonban ezek az utazások jellemzően egyéni közlekedési eszközzel valósulnak meg, ami tovább rontja a közösségi közlekedés versenyképességét (Porhajas, 2023; Nagymegyer döntéshozó 2023).

Összességében megállapítható, hogy a Győr és a Csallóköz közötti közösségi közlekedés fejlődésének legfontosabb korlátját nem az infrastruktúra hiánya, hanem a rendszeres utazási igények korlátozott volumene jelenti. A bemutatott példák alapján a közforgalmú autóbusz-kapcsolatok hosszú távú fenntarthatósága csak olyan keresleti bázis mellett biztosítható, amely a jelenlegi gazdasági és társadalmi kapcsolatok intenzitása mellett még nem alakult ki.

4.5. A vizsgált magyarországi települések kapcsolata Győrrel ágazatok szerinti bontásban

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

4.5.1. Munkaerőpiac

A helyi önkormányzatok ugyan a munkaerőpiaci folyamatokat csak korlátozott mértékben képesek befolyásolni, azok következményeit azonban döntően helyi szinten kell kezelniük. A helyi kormányzás szempontjából a terület azért vált kiemelten fontossá napjainkban, mert a munkaerőpiac elsősorban ma már nem a közigazgatási határok mentén szerveződik, hanem szervező erőként a funkcionális térségek és a vonzáskörzetek jelennek meg. Kiváltképp a formálódó metropolisztérségekben, ahol a települések lakosságának jelentős része más településen dolgozik, mint ahol életvitelszerűen tartózkodik és miközben a vállalkozások munkaerő-vonzáskörzete is egyre nagyobb területre terjed ki. Mindez olyan koordinációs

feladatokat eredményez, amelyek túlmutatnak az egyes önkormányzatok kompetenciáin, és szükségessé teszik a közlekedési, gazdaságfejlesztési, területfejlesztési és közszolgáltatás-szervezési döntések térségi összehangolását.

A munkaerőpiac a legfontosabb és egyben legeggyértelműbb 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 kétszer két 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 megye 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 megye 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 autóipari beszállító települt. Közülük kiemelhető a Győrben működő Dana, amely járműmotor-alkatrészek gyártásával foglalkozik, és 2022-ben 991 főt foglalkoztatott. Ugyanakkor a megye 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 megye szempontjából kiemelkedő jelentősége van az autóiparnak. Ennek következtében a győri metropolisz térségben élő családok körülbelül 80 %-a csak szűk családi körét számítva is függőségben van az Audi-tól vagy a vállalat legszűkebb beszállítóitól (Bezi döntéshozó 2024; Győr döntéshozó 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 céljاراتokkal 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 (Bezi döntéshozó 2024; Gönyű döntéshozó 2023).

Fontos kiemelni ugyanakkor, hogy Győr számos más munkáltatóval rendelkezik és természetesen a tercier 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 (Bezi döntéshozóI. 2024; Bezi döntéshozóII. 2024; Lébény döntéshozó 2024; Öttevény döntéshozó 2022; Koroncó lokálpatrióta 2024). Az Ausztriába ingázók száma a téti járásban alacsonyabb, míg közvetlenül az M1-es autópálya mentén lévő településeken, különösen például Öttevényben nagyon jelentős. (Gyarmat szakmai vezető 2022; Öttevény döntéshozó 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 (Győrzámoly döntéshozó 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 vármegyékből (Lébényd 2024; Bezi döntéshozó 2024; Bezi döntéshozó II 2024). A megye 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 megyei szinten is nagyon jelentős ingatlanáraknak köszönhetően (Fertőszentmiklós döntéshozó 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”* (Fertőszentmiklós döntéshozó 2023).

A győri térség munkaerőmobilitása a metropolizálódás megjelenésének 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 munkavállalót foglalkoztat Győr városából is, de más Győr környéki településeken is a munkaerő egy része Győr városából érkezik (Győrszd. 2022; Gönyű döntéshozó 2023; Gönyű szakmai vezető 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. (Győr szakmai vezető 2022; Győr döntéshozó 2023). Az Ausztriába napi szinten ingázó 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 (Győr szakmai vezető 2022). Öttevényben, 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 (Öttevény döntéshozó 2022).

Összeségében megállapítható, hogy a győri várostérség munkaerőpiaca már egyértelműen a bécsi funkcionális munkaerőpiaci tér részeként működik, amelyben a munkaerőpiac térbeli szerveződése egyre kevésbé igazodik az egyes települések közigazgatási határaihoz. A munkaerő mobilitása, valamint a várostérségi munkahelyek térbeli átrendeződése, valamint az Ausztriába irányuló munkavállalás együttesen olyan térségi munkamegosztást alakítanak ki, amelynek következményei egyszerre jelennek meg településeken. A helyi kormányzás szempontjából mindez azt eredményezi, hogy a munkaerőpiaci folyamatokból fakadó kihívások már nem értelmezhetők kizárólag egy-egy település problémájaként. Ezek kezelése egyre inkább térségi koordinációt igényel a települések, a gazdasági szereplők, a területi középszint, valamint a központi kormányzati szint fejlesztéspolitikai szereplői között. A győri várostérség fejlődését meghatározó munkaerőpiaci folyamatok jelentős részét olyan külső gazdasági tényezők határozzák meg elsődlegesen, mint a nemzetközi autóipar működése vagy az osztrák munkaerőpiac elszívó hatása. Ezekre a helyi önkormányzatok közvetlen ráhatása rendkívül korlátozott. A helyi kormányzás feladata ezért elsősorban nem e folyamatok irányítása, hanem azon térségi következmények összehangolt kezelése, együttműködési mechanizmusok kialakítása, amelyek lehetővé teszik a funkcionálisan egységes munkaerőpiac által generált kihívások közös kezelését.

4.5.2. Kulturális szolgáltatások, mint települési versenyképességi tényező

A kulturális és szabadidős szolgáltatások a helyi kormányzás egyik legösszetettebb területe, mivel egyszerre járulnak hozzá a települések társadalmi kohéziójához, gazdasági

versenyképességéhez, a helyi közösség erősítéséhez és a települések élhetőségéhez és hosszú távú fenntarthatóságához. A közművelődési feladat ellátása az Mötv-ben meghatározott önkormányzati feladat, amelynek jelentősége napjainkban folyamatosan erősödik. A helyi kormányzás szempontjából mindez különösen a gyorsan növekvő várostérségekben válik meghatározóvá. Hiszen a gyors demográfiai struktúraváltás következtében megjelenő intenzív népességnövekedés, a beköltözők magas aránya és a társadalmi szerkezet átalakulása következtében az önkormányzatok számára egyre nagyobb kihívást jelent olyan települési környezet kialakítása, amely nem csupán lakóhelyként, hanem valódi közösségi térként is képes működni. Ebben a folyamatban a kulturális és szabadidős szolgáltatásoknak kiemelt szerepük van, hiszen a közösségi programok, a helyi rendezvények, a kulturális intézmények és a minőségi szabadidős lehetőségek hozzájárulnak a beköltözők integrációjához, a helyi identitás erősítéséhez, valamint a társadalmi kohézió erősítéséhez is. A kulturális és szabadidős szolgáltatások egyúttal a települések versenyképességének is meghatározó tényezői. A magas életminőséget biztosító települési környezet napjainkban egyre fontosabb szerepet játszik a lakóhelyválasztási döntésekben, miközben a kulturális kínálat, a szabadidős infrastruktúra a települési imázs alakításában is meghatározó szerepet töltenek be. A helyi kormányzás számára ezért a kulturális szolgáltatások fejlesztése nem pusztán közművelődési feladatként jelenik meg, hanem a településfejlesztés, a közösségépítés, a gazdaságfejlesztés és a helyi versenyképesség komplex eszközrendszerének részeként.

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 (Bezi döntéshozóI. 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. (Bezi döntéshozóII. 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 megye 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-kapacitások hiánya jelenti – gyakran kevés az olyan szakember, aki az eseményeket megfelelő színvonalon képes megszervezni (Bezi döntéshozó II., 2024; Gyarmat szakmai vezető 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 döntéshozó 2022; Győrzámoly döntéshozó 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 elvárna (Győrzámolyd 2022).

A könyvtári szolgáltatás biztosítása is minden település számára kötelező feladat. A könyvtárak szerepe viszont napjainkban jelentősen átalakult, hiszen a könyvkölcsönzésen túl számos település legfontosabb közösségi intézményévé vált, ahol a hagyományos olvasást népszerűsítő programok mellett a helyi közösségi életet szolgáló sokszínű programkínálat jött létre (Bezi döntéshozó II, 2024, Pannonhalma intézmény vezető 2026).

A könyvtárak sikeres működésével kapcsolatban számos kihívás felmerül napjainkban. A sikeresség kulcsa egyértelműen a humán erőforráson múlik, hiszen elkötelezett szakemberek nélkül (akiknek legalább annyira kell közösség-szervezőnek, kulturális menedzsernek lenniük, mint hagyományos könyvtárosnak) a kiskönyvtárakat kiemelten sújtó állománymegújításra

fordítható keretösszegek csökkenésének következtében kialakuló egyre idősödő könyvtárlomány rendkívül jelentős versenyképességi hátrányt okoz különösen az egyetemi és megyeszékhelyeken működő könyvtárakkal szemben. Ezt a versenyképességi hátrányt pedig kizárólag a könyvtárközi kölcsönzés rendszere által nem lehet orvosolni, szükség van egyéb kiegészítő közösségi és kulturális alkalmakra, amelyek képesek a könyvtár számára is kialakítani egy látogatói törzsközönseget (Pannonhalma intézmény vezető 2026)

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 fizetőképesség 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 érintették 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 (Győrzámoly döntéshozó 2023; Rajka döntéshozó 2024; Vámoszabadi döntéshozó. 2022).

Ugyanakkor, míg minden vizsgált településen találhatók egyszerű étkezde- és büféhelyek, viszont ezek jellemzően 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 rendelkezik, mint például Lébény a kulturális turizmus által, vagy éppen Győrzámoly az aktív turisztikai kikapcsolódást keresők körében (Győrzámoly döntéshozó 2022).

A szórakoztató szolgáltatások és rendezvények a települések legtöbbjén 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 (Vámoszabadi

döntéshozó. 2022; Bezi döntéshozó 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 (Bezi döntéshozóI. 2024; Bezi döntéshozóII. 2024; Lébény döntéshozó 2023). Ebből a szempontból Vámosszabadi és Rajka lehet kivétel, hiszen míg Vámosszabadiban 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 (Rajka döntéshozó 2024; Vámosszabadi döntéshozó. 2022).

További akadályt jelent az is, hogy hiába szerveznek sok esetben az agglomerációs települések 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 (Bezi döntéshozó 2024; Győr lokálpatrióta. 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 (Győr lokálpatrióta. 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 presztízstől 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 (Fertőszentmiklós döntéshozó 2023).

A bemutatott folyamatok alapján megállapítható, hogy a kulturális és szabadidős szolgáltatások a győri várostérségben nem pusztán közművelődési feladatként jelennek meg, hanem a helyi kormányzás egyik fontos közösség szervezési és településfejlesztési eszközeként is. A gyorsan

növekvő, illetve átalakuló társadalmi összetételű településeken ezek a szolgáltatások hozzájárulhatnak a helyi identitás erősítéséhez, a beköltözők integrációjához, valamint ahhoz, hogy a települések ne kizárólag lakóhelyként, hanem valódi közösségként is működni tudjanak. A helyi kormányzás szempontjából mindez konkrét koordinációs és szervezési feladatokat eredményez. Az önkormányzatoknak egyszerre kell figyelembe venniük a helyi lakosság eltérő igényeit, a rendelkezésre álló humán erőforrás, pénzügyi- és intézményi kapacitásokat, a civil szervezetek bevonásának lehetőségeit, valamint a közeli nagyváros, Győr kulturális és szabadidős kínálatának erős vonzerejét. A kulturális szolgáltatások szervezése ezért nem csupán programkínálat kialakítását jelenti, hanem a helyi közösségi élet tudatos menedzselését, a civil és intézményi szereplők koordinációját, valamint a települési identitás erősítését is. A fejezet arra is rámutat, hogy a várostérségben a kulturális és szabadidős szolgáltatások területén sajátos térségi munkamegosztás alakult ki: Győr a teljes spektrumú, magasabb rendű kulturális és szabadidős kínálat központja, míg a környező települések elsősorban a helyi közösségi élet, a hagyományőrzés, az identitásépítés és a mindennapi élet lehetőség biztosításában játszanak szerepet. A helyi kormányzás feladata ezért nem az, hogy minden település Győrrel versengő kulturális kínálatot hozzon létre, hanem az, hogy a saját léptékéhez, társadalmi szerkezetéhez és erőforrásaihoz igazodó szolgáltatási profilt alakítson ki, miközben térségi szinten is erősíti az együttműködést és az információáramlást.

4.5.3. Oktatás a várostérségben

Az oktatás a helyi kormányzás szempontjából napjainkban is meghatározó jelentőségű terület, annak ellenére, hogy a köznevelési rendszer fenntartásának legnagyobb része már nem önkormányzati, hanem állami feladat. Ennek ellenére az önkormányzatok nem tudnak a területről „kivonulni”, hiszen az oktatási intézmények minősége és működése meghatározó közvetlen hatást gyakorol a település vonzerejére és imázsára, amelynek közvetlen demográfiai hatásai vannak. Különösen a gyorsan növekvő várostérségekben válik meghatározóvá az oktatási infrastruktúra minősége és kapacitása, hiszen a családok lakóhelyválasztási döntéseiben egyre nagyobb szerepet játszik a bölcsődei, óvodai, általános és közép fokú oktatási intézmények elérhetősége és színvonala. A helyi kormányzás szempontjából az oktatás jelentősége ezért messze túlmutat a köznevelési feladatellátás intézményi kérdésein. A települési önkormányzatoknak folyamatosan alkalmazkodniuk kell a népességmozgásokból fakadó kapacitásigényekhez, együtt kell működniük az állami fenntartókkal, valamint össze kell hangolniuk a településfejlesztési, közlekedési és közszolgáltatás-szervezési döntéseiket az oktatási rendszer működésével. A várostérségekben különösen erőteljesen jelenik meg az a

jelenség, hogy az oktatás funkcionális térségekben szerveződik: a gyermekek és hallgatók mobilitása egyre kevésbé igazodik a közigazgatási határokhoz, miközben az oktatási intézmények vonzáskörzete folyamatosan bővül. Ennek következtében az oktatás a helyi kormányzás számára elsősorban koordinációs és stratégiai tervezési feladatként jelenik meg, amelynek kezelése egyre inkább térségi szemléletet igényel.

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 várostérség települései számos újszerű kihívással szembesültek a közoktatás területén. Habár a közoktatási feladatok biztosítása nem önkormányzati feladat, egyetlenegy 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 (Győrzámoly döntéshozó 2023; Bezi döntéshozó 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 (Vámosszabadi döntéshozó. 2022; Győrzámoly döntéshozó 2023), az ilyen települések főképpen 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 (Rajka döntéshozó 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 humánerőforrás biztosításának az érdekében. Ennek érdekében egyre nagyobb költségeket igényel a megfelelő számú óvópedagógus szakember biztosítása az önkormányzatok részéről (Öttevény döntéshozó 2022; Győrzámoly döntéshozó 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 (Gönyű szakmai vezető 2023; Győrzámolyd 2023).

Jellemzően néhány a magvároshoz nagyon közel elhelyezkedő forrópont településen előforduló jelenség az, hogy nem feltétlenül az adott településen található óvodákba íratják 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 (Vámoszabadi döntéshozó. 2022; Győrzámoly döntéshozó 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 (Győr döntéshozó 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, Győrújfalú.

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 találhatók, így például a Szigetköz településeiről érkező diákok a csúcsidőben jellemzően a Széchenyi hídon kelnek át a Dunán, ami jelentős forgalmi terhelést és torlódásokat eredményez (Győr lokálpatrióta. 2024; Győr szakmai vezető 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 (Győr lokálpatrióta. 2024; Bezi döntéshozóII. 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 megyei 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-Bécs közötti 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 Hungaricumos 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 megőrizni stabil vezető pozícióját a térségben és szerepének további bővülésének a kulcsa is lehet ezen ágazat sikere.

A bemutatott folyamatok alapján megállapítható, hogy az oktatás a helyi kormányzás egyik sajátos területe, ahol a települési önkormányzatoknak egy olyan szolgáltatási rendszer működéséhez kell alkalmazkodniuk és annak következményeit kezelniük, amely felett csak korlátozott döntési jogosítványokkal rendelkeznek. A fejezet eredményei arra is rámutatnak, hogy az oktatás a helyi kormányzás szempontjából olyan közszolgáltatási terület, ahol a felelősség és a döntési kompetenciák részben elválnak egymástól. Az önkormányzatoknak úgy kell reagálniuk a helyi oktatási igényekre, kezelniük a kapacitásproblémákat és képviselniük a lakosság érdekeit, hogy az intézményrendszer működésére csak korlátozott ráhatással rendelkeznek. Ennek következtében a helyi kormányzásban felértékelődik az intézményekkel, az állami fenntartókkal és a helyi közösségekkel folytatott folyamatos koordináció és érdekérvényesítés, amely egyre inkább a polgármesteri szerep egyik meghatározó elemévé válik.

4.5.4. Egészségügy

Az egészségügyi alapellátás biztosítása a települési önkormányzatok egyik legfontosabb kötelező feladata, amely közvetlenül befolyásolja a helyi lakosság életminőségét, a települések versenyképességét és hosszú távú népességmegtartó képességét. A helyi önkormányzatokról szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény alapján a települési önkormányzatok kötelesek gondoskodni az egészségügyi alapellátás megszervezéséről, amely magában foglalja többek között a háziorvosi, a házi gyermekorvosi, a fogorvosi és a védőnői ellátást. Bár az egészségügyi rendszer működésének szabályozása és finanszírozása döntően központi állami feladat, az alapellátás szervezése továbbra is meghatározó önkormányzati felelősség maradt.

A helyi kormányzás szempontjából az egészségügyi alapellátás jelentősége messze túlmutat az egészségügyi szolgáltatások biztosításán. A megfelelő színvonalú egészségügyi alapellátáshoz való hozzáférés lehetősége alapvető tényezője a települések lakoságmegtartó képességének, versenyképességének, különösen azokban a dinamikusan növekvő várostérségekben, ahol a népességszám gyors változása jelentős nyomást gyakorol a közszolgáltatásokra.

A győri várostérségben az egészségügyi alapellátás működését az elmúlt években egyre nagyobb kihívások elé állította a szuburbanizáció és a határon átnyúló mobilitás következtében bekövetkező gyors népességnövekedés. A várost övező települések jelentős része az elmúlt két évtizedben folyamatos lakosságszám-emelkedést tapasztalt, amelyhez azonban az egészségügyi infrastruktúra és az ellátórendszer fejlesztése nem tudott azonos ütemben alkalmazkodni, különösen a forrópont településeken. Az elmúlt években az egészségügyi alapinfrastruktúra fejlesztésére a térség legtöbb önkormányzata jelentős erőforrásokat tudott invesztálni és a térség legtöbb településén akut probléma nem tapasztalható egészségügyi szakemberhiány miatt sem (Rábapatonai döntéshozó2026, Tényődi, 2026). Különösen fontos viszont kiemelni, hogy az Alsó-Szigetközi térségben az elmúlt években viszont jelentős probléma alakult ki betöltetlen háziorvosi praxisok miatt, amely a térségben az ellátórendszer összeomlásával fenyegetett, végül nagyon jelentős plusz költségek mozgósításával az önkormányzatok fenn tudták tartani az ellátást (Győrzámolyi, 2023).

Különösen jelentős problémaként jelenik meg a házi gyermekorvosi ellátás túlterheltsége. A várostérség több gyorsan növekvő településén a fiatal családok magas aránya következtében jelentősen megemelkedett a gyermekek száma, miközben az ellátási körzetek és a praxisok kapacitása változatlan maradt. Az interjúk során több polgármester is hangsúlyozta, hogy a gyermekorvosi ellátás biztosítása ma már nem kizárólag egészségügyi kérdés, hanem a

települések fejlődését meghatározó stratégiai tényezővé vált. A megfelelő egészségügyi szolgáltatások hiánya ugyanis közvetlenül befolyásolja a családok lakóhelyválasztását és a települések vonzerejét (Győrzámolyd, 2023, Vámoszabadi döntéshozó, 2023). A kutatás során különösen jól érzékelhetővé vált ez a probléma Vámoszabadi és Győrzámoly esetében. Mindkét település a Győr körüli szuburbanizáció egyik legdinamikusabban fejlődő területe, ahol az elmúlt évek intenzív népességnövekedése következtében jelentősen megnőtt az egészségügyi alapellátás iránti kereslet. Az önkormányzati interjúk alapján a meglévő praxisok több esetben elérték vagy megközelítették kapacitásuk felső határát, miközben új praxisok létrehozását elsősorban nem az önkormányzatok szándéka, hanem az országosan is tapasztalható háziorvos- és különösképpen súlyos házi gyermekorvos-hiány akadályozza. Hasonló következtetésre jutott korábbi kutatásom is, amely rámutatott arra, hogy a szuburbanizáció következtében kialakuló közszolgáltatási feszültségek egyre hangsúlyosabban jelennek meg a győri várostérség önkormányzatainak mindennapi működésében (Kiss & Porhajas, 2024).

Az interjúk alapján egyértelműen kirajzolódott, hogy az önkormányzatok érzékelik a probléma súlyosságát, ugyanakkor megoldási lehetőségeik rendkívül korlátozottak. Több településvezető is hangsúlyozta, hogy megfelelő rendelők biztosításával, szolgálati lakások kialakításával vagy egyéb ösztönzőkkel igyekeznek vonzóbbá tenni településüket az orvosok számára, azonban ezek az intézkedések önmagukban már nem elegendők a humánerőforrás-hiány kezelésére. A problémát tovább erősíti, hogy a praxisok finanszírozása, az ellátási körzetek kialakítása és az egészségügyi humánerőforrás-politika döntően központi állami hatáskörbe tartozik, így az önkormányzatok mozgástere ezen a területen korlátozott (Győrzámolyd, 2023).

Mindez a helyi kormányzás szempontjából arra mutat rá, hogy a gyorsan növekvő várostérségekben a közszolgáltatások fejlesztése egyre kevésbé kezelhető kizárólag egy-egy település szintjén. Az egészségügyi alapellátás biztosítása olyan funkcionális feladattá válik, amelynek hatékony megszervezése térségi szemléletet és az önkormányzatok közötti együttműködés erősítését igényli. A jelenlegi intézményi környezetben azonban a települések közötti koordináció csak korlátozott mértékben jelenik meg, miközben a finanszírozási rendszer és a humánerőforrás-gazdálkodás továbbra is döntően központi szabályozás alatt áll. Ennek következtében a várostérségi önkormányzatok gyakran ugyanazokkal a problémákkal szembesülnek, mégsem rendelkeznek azok kezeléséhez szükséges közös intézményi vagy finanszírozási eszközökkel.

A kutatás eredményei ezért arra utalnak, hogy a győri várostérség egészségügyi alapellátásában jelentkező feszültségek nem csupán ágazati problémaként értelmezhetők, hanem a helyi kormányzás egyik fontos kihívását is jelentik. A népességnövekedés, a szuburbanizáció és a funkcionális várostérség kialakulása olyan közszolgáltatási igényeket generál, amelyek kezelése a jelenlegi önkormányzati és állami feladatmegosztás mellett egyre nehezebbé válik. Mindez alátámasztja, hogy a metropolizáció következtében kialakuló funkcionális kapcsolatrendszerekhez a közszolgáltatások szervezésének és a helyi kormányzás intézményi kereteinek is alkalmazkodniuk kell.

4.5.5. 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 (Bezi döntéshozóI. 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 %-kal csökkent, míg a motorizációs szint a városban 49 %-kal 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 & Porhajás 2024). Az egyéni közlekedés szempontjából az

alsó-szigetközi térség közlekedése jelent akut problémát, hiszen a térség egyetlen fontosabb közútja 1401-es számú út, amely Győrújfalut, Győrzámolyt és Győrladamért és Dunaszeget is felfűzi, kapacitásainak a határán van és szűk keresztmetszetként jelentkezik a térségben a folyamatosan gyorsuló agglomerációs nyomás miatt (Győrzámoly döntéshozó 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 (Bezi döntéshozó 2024, Öttevény döntéshozó 2022, Lébény döntéshozó 2024).

A vidéki térségek így a győri várostérség közforgalmú közlekedésének a problémái számos országos több évtizedre visszanyúló rendszerszintű anomáliára vezethetők 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 fellelhetők olyan rendszeranomáliák, hogy a megye határokon átívelő közlekedés, vagy a regionális volán szolgáltatók korából fennmaradó egykori volántársaságok határain átnyúló közlekedési lehetőségek még mindig helyenként gyengék.

A közlekedési infrastruktúra és a közlekedési szolgáltatások a helyi kormányzás egyik legmeghatározóbb területét jelentik, mivel alapvetően befolyásolják a települések gazdasági versenyképességét, elérhetőségét, népességmegtartó képességét és a lakosság életminőségét. Bár a közúti és közforgalmú közlekedési hálózatok fejlesztése és működtetése döntően állami feladat, azok működésének következményei közvetlenül a településeken jelentkeznek. A helyi önkormányzatoknak ezért egy olyan közszolgáltatási rendszerhez kell alkalmazkodniuk,

amelynek stratégiai alakítására csak korlátozott ráhatással rendelkeznek, ugyanakkor a lakosság mindennapi problémái és elvárásai elsősorban helyi szinten jelennek meg. A helyi kormányzás szempontjából a közlekedés jelentősége különösen a várostérségekben értékelődik fel. A települések közötti napi ingázás, a munkába járás, az oktatási és egészségügyi szolgáltatások elérése, valamint a gazdasági kapcsolatok működése egyre inkább a közlekedési hálózat minőségétől függ. Ennek következtében a közlekedési rendszer már nem kizárólag közlekedéspolitikai kérdés, hanem a települések fejlődését alapvetően meghatározó helyi kormányzási tényezővé válik. A megfelelő közlekedési kapcsolatok hiánya ugyanis közvetlenül befolyásolja a munkaerő mobilitását, a szolgáltatások hozzáférhetőségét, a vállalkozások működési feltételeit és végső soron a települések versenyképességét is.

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

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 (Salamín & 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 mozgástér 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 & Porhajas, 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, és a védelemhez való jog – maradéktalanul megköveteli (Nagy, 2000; Boros & Darák, 2018). A helyi jogalkotás tehát nem az önkormányzatok öncélja, hanem jogállami szűrőként 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 a „szerv–szervezet–szervezetrendszer” megkülönböztetésen múlik, és azon, 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

8. táblázat 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 metropolisztérégi 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 várostérégi 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 térségekben, 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 átvívelő valós térfolyamatok között keletkezik, és amely a klasszikus helyi kormányzási modelleket önmagukban elégtelenné teszi a metropolisztérségi léptékű problémák kezelésére.

4.6.1. A 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, humánerőforráskapacitását 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 éltek az államszocialista rendszerben kialakult megyékkel 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, 2014). A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló törvény (Mötv.) elfogadásával a megmaradó közigazgatási területi középszint, a megyék szerepe tovább szűkült, hiszen a törvény kötelező feladatként, kötelező feladataként 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 „vegytisza” esetben önkormányzatisággal csupán a települési szint rendelkezik és területi vagy régiós önkormányzatot ezekben az országokban nem találunk (Halász, 2014). A vegytisza 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 várostérségben

Számos területen jelentkezik az önkormányzatok életében kihívás a metropolizáció következtében, mint ahogy azt a korábbi fejezetekben is bemutattam. Vannak olyan klasszikus feladatok és kihívások, amelyeket a településeknek maguknak kell és maguk tudják hatékonyan megoldani. Ilyen feladatnak tekinthetők 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 (Öttevény döntéshozó 2022; Kiss & Porhajas, 2024). Ezekben az esetekben a települések állami segítségre szorúlnak, 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 (Bezi döntéshozó 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 adóbevételel) és ezáltal az állagmegóvó karbantartási feladatokra sem jut elegendő mértékű forrás a teljes önkormányzati szektort érintő jelentős alulfinanszírozottság okán (Bezi döntéshozó 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 (Gyarmat szakmai vezető 2022; Bezi döntéshozó 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 alapellátás 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 háziorvosi praxisok leterheltségének fokozódásához vezet. Ugyanakkor a háziorvosok száma az elmúlt évtizedekben jellemzően nem tartott lépést a demográfiai és egészségügyi igények növekedésével.

Az agglomerációs települések vonzerejét nagymértékben meghatározza a háziorvosi 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 rétegei igényeinek. Az önkormányzatok az ellátási színvonal fenntartása érdekében gyakran kénytelenek külsős vendégorvosok foglalkoztatására, ami azonban rendkívül magas költségekkel járhat (Győrzámoly döntéshozó 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 prevenciós gyakorlatok elmaradásához vezethet, habár ezen problémát napjainkban részben már orvosolni tudta az Elektronikus Egészségügyi Szolgáltatási Tér (EESZT) bevezetése (Kiss & Porhajas, 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 meg tudjanak 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 várostérségben 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 SKHU 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 részt vett 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 - Közös 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 projekttől, a fővárost érintő 34 projekttől, 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 megyei települések elsősorban a hazai irányítású projektekre pályáznak, ezeknél a projekteknél viszont kiemelkedően jó a térség forráslehívó képessége. A kiváló arányú projektfinanszírozások 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 ezen 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 volt képviselője kiválóan elvégzett, így az ebben a körzetben fekvő települések nagyon jó arányban tudtak pályázni. (Rajka döntéshozó 2024; Lébény döntéshozó 2024; Győrzámoly döntéshozó 2023; Bezi döntéshozó II 2024). Más választókörzetekben, 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 korábban Kara Ákos vezette győri 2-es választókörzetben a településvezetők közötti informális találkozók megszűntek interjúalanyaim információja szerint (Bezi döntéshozó 2024; Gyarmat szakmai vezető 2022) és a Gyopáros Alpár vezette csornai választókörzetben ezek a találkozók sosem voltak rendszeresek, a képviselő egyesével járta végig a településeket, de például a választókörzet néhány településére így Bezire is 2019 óta nem látogatott el az országgyűlési képviselő (Bezi döntéshozó 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 rentábilisan 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 számos polgármesteri cikluson keresztül rendkívül nehéz volt, mert a győri városvezetők nem érzékelték ennek kellő jelentőségét és súlyát, pedig például a Vámosszabadi közigazgatási területéhez tartozó, de Győrrel összenőtt Szitásdomb városrész helyzetét nem lehet a két település együttműködése nélkül kezelni, de más területeken is szükséges az együttműködés. (Vámosszabadi döntéshozó. 2022; Gönyűd 2023; Bezi döntéshozó 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 (Győrzámoly döntéshozó 2023).

4.6.3. A várostérségi koordináció és kormányzás Magyarországon

A várostérségi koordináció és kormányzás Magyarországon, így a győri várostérségben 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 (Bezi döntéshozó 2025; Győr tanácsadó 2025). Habár várostérségi kormányzási formának nem tekinthetők 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 a sok apró település önálló hivatallal pénzügyileg finanszírozhatatlan, így habár egészen 2011-ig a valami féle társuláshoz való csatlakozás önkéntes maradt, de néhány időszak kivételével összességében 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 létrejöttek, de a valódi működési alapot a körjegyzőségek működése biztosította elsődlegesen a nem hivatali székhelyközségek számára. 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 Mötv. 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 kötelmeknek 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 2.000 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 nehezekebb, ahol városi jogállású település is a közös önkormányzati hivatal tagja (Tényőd, 2026). 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 másikatípusú intézményesült együttműködési forma a magyarországi közigazgatási rendszerben az az úgynevezett önkéntes önkormányzati társulás formája. Magyarországon ezt az együttműködési formát a helyi önkormányzatok társulásairól és együttműködéséről szóló 1997. évi CXXXV. törvény ültette a hazai jogrendszerbe, 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 Mötv. 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 vízi közmű 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. A várostérségi kormányzás és koordináció akadályai napjainkban

A győri várostérség funkcionális kapcsolatainak erősödésével párhuzamosan az elmúlt évtizedekben több olyan területi intézmény és együttműködési forma is létrejött, amely részben vagy egészben érintette a kutatásom során vizsgált térséget. Ezek azonban eltérő területi léptékben, különböző feladat- és hatáskörökkel, működtek és jellemzően a jogi és szakpolitikai környezet változásai miatt stabil struktúrát nem tudtak kialakítani.

A területi kormányzás hagyományos középszintjét a megye jelenti. A megyei önkormányzat szerepe azonban az elmúlt évtizedekben jelentősen átalakult, és a közvetlen közszolgáltatási feladatok helyett egyre inkább a területfejlesztési, területrendezési és koordinációs funkciók kerültek előtérbe. 2012-től a megyei önkormányzat hatáskörébe került a megyei szintű területfejlesztés tervezése és koordinálása, jelenlegi feladatai között pedig a területfejlesztési koncepciók és programok kialakítása, végrehajtásuk követése, valamint a települési fejlesztési elképzelések összehangolása is megjelenik. A megye ugyanakkor csak részben alkalmas a győri funkcionális várostérség kormányzására, hiszen annak kapcsolatrendszere több ponton átlépi Győr-Moson-Sopron megye határát, miközben a megye egészének jelentős része nem tartozik Győr közvetlen funkcionális vonzáskörzetéhez.

A 2000-es években ennél kisebb területi léptékben a kistérségi rendszer és a kistérségi társulások jelentették a településközi együttműködés egyik meghatározó intézményi keretét (lásd. 2. 3. 2. fejezet A többcélú kistérségi társulások jelentősége abban állt, hogy nem kizárólag területfejlesztési együttműködést jelentettek, hanem konkrét önkormányzati közszolgáltatások közös megszervezésére is lehetőséget biztosítottak például a közös területfejlesztési programok mellett oktatási, gyermekjóléti, egészségügyi és belső ellenőrzési feladatok összehangolása is

szerepelt. A kistérségi rendszer ebből a szempontból a településközi együttműködés intézményesítésének fontos kísérlete volt, területi lehatárolása azonban szintén nem követte pontosan a Győr körül kialakuló funkcionális kapcsolatokat. A kistérségi társulások egyes szolgáltatások megszervezésében és működtetésében napjainkban is tovább él. Győr térségében ezek működtetését nem segíti az sem, hogy a Győri és a Pannonhalmi járás kialakításakor jelentős területi változások történtek a korábbi kistérségi rendszerhez képest. (Tényőd, 2026).

A kistérségi rendszer megszüntetését követően létrejövő a járások nem tudják teljes egészében betölteni a korábbi kistérségek szerepét, hiszen ezek alapvetően államigazgatási egység, amelytől idegen az önkormányzati együttműködési vagy várostérségi logika.

A formális közigazgatási struktúrák mellett különösen fontosak az önkéntes, alulról szerveződő településközi együttműködések. Ezek jelentősége éppen abban áll, hogy lehetőséget teremtenek a közigazgatási határokon átnyúló, konkrét problémák vagy közös érdekek mentén történő együttműködésre. A magyarországi várostérségek esetében azonban ezek az együttműködések jellemzően részterületekre, meghatározott feladatokra vagy projektekre szerveződnek, és nem alakult ki olyan önkéntesek társulások, amelyek a teljes funkcionális várostérséget tartósan és integrált módon fognák össze. Ebből a szempontból érdekes a Szigetköz példája is. A vármegyei önkormányzat 2024-ben kezdeményezte a Szigetköz kiemelt térséggé nyilvánítását és egy Szigetköz Kiemelt Térségi Fejlesztési Tanács létrehozását, viszont a Tanács szerepe inkább szimbolikus és a gyakorlatban sokkal inkább Nagy István korábbi agrárminiszter szakpolitikai vízióját tükrözi, akinek aktív szerepe volt a háttérben a Tanács megalakulása során (Bezi döntéshozó, 2025).

A vizsgálati térség egyik leginkább intézményesült, ugyanakkor sajátos területi együttműködési formája az Arrabona EGTC. A 2011-ben létrehozott szervezet alapítói Győr, Mosonmagyaróvár, Dunaszerdahely és Somorja voltak, tagsága azóta magyarországi és szlovákiai települések szélesebb körére terjedt ki. Elsődleges elméleti célja a határon átnyúló együttműködés és a gazdasági-társadalmi kohézió erősítése viszont a valóságban leginkább a közös európai uniós programok és projektek megvalósításában és létrehozásában képes igazán aktív szerepet vállalni (Arrabonasz, 2026). Az Arrabona EGTC ennek ellenére különösen érdekes a győri várostérség kormányzása szempontjából, hiszen működési területe és elve már nem kizárólag a magyar közigazgatási struktúrát követi, hanem a Szigetköz és Csallóköz közötti funkcionális és határon átnyúló kapcsolatok intézményesítésére tesz kísérletet (Arrabonasz, 2026).

A várostérségi kormányzás szempontjából a legfőbb akadályozó tényező az, hogy a jelenlegi közigazgatási rendszer jogi és valódi működési gyakorlata sem ösztönzi a szereplőket arra, hogy koordináltan rendszeresen együttműködjenek (Bezi döntéshozóI. 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 minél szélesebb körű partnerségben (akár önkormányzatok közötti is) valósuljanak meg (Voszka, 2024). Viszont a közvetlen brüsszeli forrású pályázatokon való részvétel kultúrája 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 választóköri területi települései között (Bezi döntéshozó 2024; Lébényd 2024).

A hazai önkormányzatok együttműködési képességével kapcsolatban sajátos látellelet mutatnak 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 Bácsalmás (bácsalmási járás) vízgazdálkodási területén innovatív és modellszerű együttműködési formát hozott létre, mint a vízgazdálkodás érdekegyeztető fórum, tehát a VÉF-ek. A VÉF egy, olyan fórum volt a projektben, ahol a két pilot terület önkormányzatai egyéb más stakeholderek széles körben történő bevonásával egy olyan a részvételi döntéshozatal módszere mentén működő fórumot hoztak létre, ahol további természetes vízmegtartó megoldások megvalósításáról határozott az adott vízgazdálkodási területen az elkülönített költségvetési keret erejéig (Teveli-Horváth, 2025). 2025 októberében fókuszcsoporthozos 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, minthogy 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. A városközi kormányzás kérdésének szempontjából kifejezetten előremutató lépésként értékelhető, hogy a 2026 májusában létrejövő Vidék és Településfejlesztési Minisztériumban önálló főosztály foglalkozik a várostérségi koordináció témakörével, amely jó lakmusza lehet a tématerület szakpolitikai súlyának az emelkedésének.

4.6.5. A győri városvezetés attitűdje a térségi településekkel való együttműködés során

Bármilyen térségről is beszélünk a települések közötti együttműködési lehetőségeket nagyban meghatározza az adott várostérség legnagyobb városának hozzáállása, szakpolitikája, valamint együttműködési gyakorlata a környező településekkel. A győri várostérségben ebből a szempontból két teljesen eltérő utat azonosíthatunk, míg Mosonmagyaróvár a települési együttműködések integrálója és motorja kíván lenni évtizedek óta saját mikrotérségében (Lébényd 2024; Bezi döntéshozó 2024), addig a Győrrel való együttműködés alapvetően rendkívül nehézkes (Győrd 2024; Vámoszabadi döntéshozó 2023; Gönyűd 2024). Ennek egyik legfőbb oka interjúalanyaim egyöntetű véleménye szerint az, hogy a győri városvezetések ciklusok óta lényegében nem találják Győr stratégiai szerepét és helyzetét a térségben, 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 (Győr tanácsadó 2025; Vámoszabadi döntéshozó 2023; Bezi döntéshozó 2024). Győr város 2024 októberében felálló új városvezetése, viszont változtatni szeretne a várostérség együttműködési kultúráján és ennek

előmozdítása érdekében külön polgármesteri tanácsadó foglalkozik ezzel a területtel (Győr tanácsadó 2025). A környező települések polgármesterei is érzékelték, illetve értékelték a hangsúlyváltást a megyeszékhely városvezetésének a részéről. Több környező település polgármestere kiemelt gesztusként értékelte, hogy Pintér Bence beiktatását követően nem sokkal a többi település polgármesterével közösen részt vett egy szakmai tanulmányúton. Mindezt a résztvevők számos korábbi polgármester esetén elképzelhetetlennek tartották és egy erős a többi település irányába tett gesztusként tudták értelmezni, akár csak a közös kézfogás és találkozás vagy éppen a beszélgetés lehetőségét (Tényőd, 2026; Börcsd, 2026). A győri járásban ennek köszönhetően kifejezetten zökkenőmentesen tudott a települések közötti együttműködés létrejönni a Versenyképes Járások Program során is (Tényőd, 2026, Rábapatonad, 2026, Győrt, 2025), amely maga nevében unikális kezdeményezésnek számított a Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium részéről 2025 és 2026-ban, hiszen a pénzügyi forrásokról döntés kizárólag a járásközpont székhelye és a többi környező település egyetértésével tudott létrejönni, így a települések rá voltak kényszerülve arra, hogy a sok esetben rendkívül különböző érdekek ellenére is egyezsége, valamint kompromisszumra tudjanak jutni egymással. Habár a Versenyképes Járások Program eredeti célja, nem is feltétlenül települések közötti együttműködés erősítése volt, mégis a várostársági kormányzás szempontjából egy unikális együttműködési fórum született, amelynek tapasztalatai alapján az új kormányzatnak is lehetősége nyílik egy újfajta várostársági együttműködési keretrendszer létrehozására is.

Győr helyzete az együttműködés előmozdításában összességében sajátos, hiszen a Pintér Bence vezetésével létrejövő városvezetés felismerte, hogy ezen a területen jelentős feladata van a megyeszékhelynek, viszont a 2024-es önkormányzati választás után bekövetkező sajátos politikai helyzet (a város közgyűlési többség nélkül történő vezetése) jelentős energiákat emészt föl az apparátus illetve a politikai döntéshozók részéről is, így jelenleg még az attitűd megváltozásán kívül kevés kézzelfogható eredményt tudott felmutatni ezen a területen az önkormányzat. Ennek legfőbb oka az, hogy amikor a város működőképességének a biztosítása, egyes kulcsfontosságú döntések, például az éves költségvetés elfogadása is jelentős és hosszadalmas politikai viták, alkuk és egyeztetések árán lehetséges csak, az nagyban lelassítja az olyan reformok előrevitelét, amely az önkormányzat működési kultúráját és szokásainak a megváltoztatásával jár együtt (Győrt, 2025).

4.6.6. Bécs szerepe a várostérség életében az önkormányzati percepciók alapján

A győri várostérség helyzetének értelmezésekor megkerülhetetlen kérdés Bécs közelsége és az osztrák főváros körül kialakuló metropolisztérség hatásának a vizsgálata. Az önkormányzati interjúk alapján a vizsgált települések vezetői kivétel nélkül érzékelik Bécs térségformáló szerepét, annak közvetlen jelentőségét azonban már eltérően értékelik. Az interjúk egyik fontos tapasztalata éppen az, hogy Bécs hatása nem egységesen jelenik meg a győri várostérségben. A települések földrajzi elhelyezkedése és közlekedési kapcsolatai alapvetően meghatározzák, hogy a helyi szereplők mennyire tekintik közvetlennek az osztrák főváros befolyását.

Különösen markáns különbség rajzolódik ki az M1-es autópálya és az 1-es számú vasúti fővonal térségében elhelyezkedő, illetve az ezektől távolabb fekvő települések között. Az utóbbiak önkormányzati szereplői Bécs közvetlen hatását jellemzően csekélynek ítélik meg (Tényöd, 2026, Pannonhalmi, 2026, Gyarmatsz, 2022) és településük mindennapi működésében sokkal inkább Győr meghatározó szerepét érzékelik. Számukra elsősorban Győr jelenti azt a központot, amelyhez a munkavállalás, a szolgáltatások igénybevétele, az oktatás, az ügyintézés és más mindennapi funkciók révén kapcsolódnak. Ez arra utal, hogy Bécs metropolisztérségi hatása a vizsgált térségben nem írja felül Győr központi szerepét. Sokkal inkább egy többszintű térszerkezet rajzolódik ki, amelyben Bécs tágabb térségi hatása mellett a települések jelentős része számára Győr marad a közvetlen funkcionális központ.

Az interjúk alapján ugyanakkor Bécs és általában Ausztria közelségének közelségének hatásai a Bécstől távolabbi településeken is érzékelhetők. Ezek közül egyértelműen a munkaerőpiaci hatás bizonyult a legerősebbnek. A térségből jelentős a napi vagy rendszeres ausztriai munkavállalás, amely nemcsak az ingázó munkavállalókat és családjaikat érinti, hanem visszahat a helyi munkaerőpiac egészére is. Az ausztriai munkavállalás lehetősége a jelentősen magasabb bérek által olyan összehasonlítási alapot jelent, amely a Magyarországon munkát vállalók bérigényeit is befolyásolja. Az interjúk során több önkormányzati szereplő is érzékelhető problémaként beszélt arról, hogy a helyi önkormányzatoknak munkáltatóként is alkalmazkodniuk kell ehhez a helyzethez. Mivel az alapbérek tekintetében mozgásterük sok esetben korlátozott, különböző illetménypótlékokkal és egyéb juttatásokkal igyekeznek megtartani munkavállalóikat (Lébényd, 2023, Öttevényd, 2022, Rábapatonad, 2026, Gyönyűsz, 2023). Bécs és Ausztria munkaerőpiaci hatása tehát olyan településeken is megjelenik, amelyek egyébként saját helyzetük értékelésekor nem tekintik magukat Bécs közvetlen vonzáskörzetéhez tartozónak.

Az interjúkban hangsúlyosan megjelenő másik folyamat a térség növekvő népességvonzó képessége. Az önkormányzati tapasztalatok szerint a győri várostérség települései egyre vonzóbb célterületet jelentenek Magyarország távolabbi, különösen észak- és kelet-magyarországi térségeiből érkezők számára is (Győrzámoly döntéshozó 2023, Fertőszentmiklós döntéshozó 2023, Bezi döntéshozó, 2025, Győrt, 2025). Ennek hátterében nem kizárólag Győr gazdasági és munkaerőpiaci ereje áll. A térség elhelyezkedése lehetőséget teremt arra, hogy az ideköltözők egy viszonylag erős magyarországi gazdasági központ közelében éljenek, miközben számukra az osztrák munkaerőpiac is elérhető közelségbe kerül. Bécs és Ausztria közelsége ebből a szempontból közvetetten a győri várostérség településeinek népességvonzó képességét is erősíti.

Az interjúk eredményeinek egyik fontos tanulsága ugyanakkor, hogy az önkormányzatok ezeket a folyamatokat többnyire különálló jelenségekként érzékelik. A külföldi munkavállalást, a növekvő bérigényeket, a munkaerő megtartásának nehézségeit vagy az ország más részeiből érkező beköltözőket a településvezetők jól azonosítják, ezek között azonban ritkán jelenik meg tudatos összefüggés. Kevésbé jellemző annak felismerése, hogy e folyamatok egy része ugyanannak a nagyobb léptékű térszerkezeti átalakulásnak az elemeként is értelmezhető, amelyben Győr és térsége fokozatosan egy erősebben integrálódó, határon átnyúló gazdasági és munkaerőpiaci tér részévé válik.

Mindez arra utal, hogy különbség van a metropolisztérségi folyamatok helyi érzékelése és azok komplex értelmezése között. Az önkormányzatok saját működésükben érzékelik Bécs, illetve Ausztria közelségének konkrét következményeit, ezeket azonban jellemzően a településük szempontjából, egy-egy ágazati vagy napi működési problémán keresztül értelmezik. A holisztikus, várostérségi vagy határon átnyúló perspektíva kevésbé jelenik meg a gondolkodásukban. Bécs így az önkormányzati szereplők számára egyszerre van jelen és marad távoli: közvetlen települési vonzasközpontként a vizsgált térség jelentős részében Győr mögött marad, miközben a munkaerőpiacon, a bérek alakulásában és a térség népességvonzó képességében közvetett hatása a győri várostérség egészében érzékelhető. Ez a kettősség jól mutatja, hogy Bécs metropolisztérségi szerepe a győri várostérségben elsősorban nem Győr funkcióinak kiváltásán, hanem egy magasabb térségi szinten érvényesülő gazdasági és munkaerőpiaci hatásrendszeren keresztül jelenik meg.

Ebből a szempontból különösen érdekes Pozsony helyzete. Miközben a szlovák főváros földrajzilag rendkívül közel helyezkedik el a vizsgált térséghez, az interjúk alapján Pozsony a megkérdezett önkormányzati döntéshozók többségének gyakorlatilag nincs jelen a térségi

gondolkodásában. A településvezetők saját településük fejlődésének és külső kapcsolatainak értelmezésekor spontán módon alig kapcsolják össze a helyi folyamatokat Pozsony közelségével. Ez alól elsősorban Rajka, valamint a Mosonmagyaróvárhoz közelebb fekvő települések jelentenek kivételt. Ebben a térségben a helyi döntéshozók előtt is közismert a Mosonmagyaróvár–Rajka–Dunasziget háromszögben és annak környezetében zajló, Szlovákiához és különösen Pozsonyhoz kapcsolódó határon átnyúló lakóhelyi mobilitás (Lébényi, 2023, Rajkad, 2023).

4.6.7. A várostérségi önkormányzatok alkalmazkodási lehetőségei

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 gyűrii között valamiféle intézményesült együttműködés jön létre (Mikula & Kaczmarek, 2016).

Ennek szükségessége és jelentősége alacsonyabb azokban az államokban, ahol klasszikusan nagyon erős területi középszint 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 (Somlyódyne Pfeil, 2008; 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 tekinthetők.

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 önkormányzat képviselőket delegálhat a szervezet különböző tanácsaiba (Lackowska, 2007; Somlyódyné 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 „öslakos–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. Összegzés és következtetések

A győri várostérségben végzett kutatás két évtized területi folyamatait vizsgálta a helyi kormányzás szempontjából. 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.

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.

5.1. A kutatás kérdéseire adható válaszok

K1: Milyen kihívásokat jelent a várostérség átalakulása a helyi önkormányzatok számára Győr térségében?

A kutatás eredményei alapján a győri várostérség átalakulása a helyi önkormányzatok számára összetett, rendszerszintű kihívásokat eredményez. A lakossági mobilitás növekedése, valamint a települések közötti funkcionális kapcsolatok erősödése következtében számos olyan kihívás jelent meg, amely már nem kezelhető kizárólag az egyes települések közigazgatási határain belül. Különösen az egészségügyi alapellátás, az oktatás, a közlekedés, a közműinfrastruktúra fejlesztése igényelnek egyre inkább várostérségi szemléletet és összehangolt tervezést.

A kutatás ugyanakkor arra is rámutatott, hogy miközben a várostérség funkcionális integrációja folyamatosan erősödik, az önkormányzati rendszer intézményi, szabályozási és finanszírozási keretei továbbra is alapvetően települési logika mentén működnek. Az interjúk alapján a települések közötti együttműködések hatékonyságát elsősorban a korlátozott pénzügyi és humánerőforrás-kapacitások, a centralizált finanszírozási és igazgatási környezet, valamint a települések eltérő érdekei és fejlettsége befolyásolják. A településvezetők többsége úgy ítélte meg, hogy a jelenlegi szabályozási környezet nem biztosít megfelelő ösztönzőket és mozgásteret a várostérségi szintű problémák közös kezelésére.

A határ menti térség sajátosságai tovább erősítik ezeket a kihívásokat. A magyar–szlovák lakossági mobilitás, a napi ingázás és a határon átnyúló gazdasági és társadalmi kapcsolatok új együttműködési igényeket teremtenek, miközben az intézményi és jogi keretek ezekhez csak részben alkalmazkodtak. Kutatásom ugyanakkor azt is igazolta, hogy a várostérségi alkalmazkodás sikeressége nem kizárólag a formális intézményi keretektől függ. Az interjúk alapján a településvezetők közötti személyes bizalomra épülő informális kapcsolatok meghatározó szerepet töltenek be a közös problémák kezelésében, a fejlesztési források megszerzésében, valamint a térségi és határon átnyúló együttműködések kialakításában. Mindezek alapján megállapítható, hogy a győri várostérség átalakulása olyan új kormányzási kihívásokat eredményez, amelyek kezelése egyre inkább térségi szemléletet, rugalmasabb intézményi kereteket és a települések közötti együttműködések megerősítését teszi szükségessé.

AKI: Milyen várostérségi kihívásokat érzékelnek a térség önkormányzatai és miképpen képesek e kihívásokat kezelni?

Kutatásom alapján a térség önkormányzatai a várostérségi kihívásokat elsősorban a gyorsan változó társadalmi, gazdasági és térszerkezeti folyamatok következményeként érzékelik, amelyek a mindennapi feladatellátásban elsősorban operatív problémaként jelennek meg. A növekvő lakossági mobilitás, a, a határmenti kapcsolatok átalakulása, valamint a közszolgáltatások iránti növekvő igény olyan kihívásokat eredményez, amelyek kezelése egyre inkább térségi szemléletet igényel. Az önkormányzatok válaszai ugyanakkor jellemzően rövid távúak és reaktívak, amelyeket jelentősen meghatároznak a korlátozott pénzügyi és humánerőforrás-kapacitások.

A várostérségi kihívások kezelésében a nemzetközi, közvetlen európai uniós pályázatok elvileg kitörési lehetőséget jelenthetnének, azonban különösen a kisebb települések esetében a

szükséges szakmai és adminisztratív kapacitások hiánya, valamint az önerő biztosításának nehézségei jelentős korlátot jelentenek. A forráshiány következtében az önkormányzatok többsége továbbra is a magas támogatási intenzitású, jellemzően hazai finanszírozási forrásokra támaszkodik, amelyek elérésében az interjúalanyok szerint az informális személyes és politikai kapcsolatok továbbra is fontos szerepet játszanak. A csallóközi magyar önkormányzatok esetében ehhez az is társul, hogy fejlesztési lehetőségeiket elsősorban a magyar kormányzati támogatásokban látják, míg a szomszédos magyarországi településekkel kialakított horizontális együttműködések kisebb jelentőséget kapnak.

- *K2: Mennyiben képes Győr regionális központként alakítani a várostérségi kihívások kezelését?*

Az empirikus eredmények alapján megállapítható, hogy Győr továbbra is a térség meghatározó gazdasági, munkaerőpiaci és funkcionális központja, amelynek vonzereje az elmúlt évtizedben tovább erősödött, amit az ingázási övezet bővülése is jelez. Győr regionális központként azonban jelenleg csak részben képes alakítani a várostérségi kihívások kezelését. A városi önkormányzat korábban kevésbé tekintette saját feladatának a környező településekkel való térségi szintű együttműködés kezdeményezését, 2024 óta azonban ebben érzékelhető attitűdváltás következett be. A várostérségi problémák hatékony kezeléséhez ugyanakkor széles körű és rendszeres településközi együttműködésre lenne szükség. Erre a szereplők részéről mutatkozik nyitottság és együttműködési szándék, azonban jelenleg nem működik olyan stabil, intézményesült fórum, amely ennek tartós keretet biztosítana.

AK2: Milyen szerepe van a győri várostérségre Bécsnek és a vezetésével formálódó metropolisz térségnek?

Bécs és a körülötte formálódó metropolisztérség jelentős, de területileg és funkcionálisan differenciált hatást gyakorol a győri várostérségre. Hatása elsősorban a munkaerőpiacon, a bérigények növekedésében, az Ausztriába irányuló ingázásban és közvetetten a térség népességvonzó képességének erősödésében jelenik meg. A közvetlen hatás különösen az M1-es autópálya és az 1-es vasúti fővonal mentén erős, míg az ezektől távolabb fekvő települések számára továbbra is Győr jelenti az elsődleges funkcionális központot. Bécs metropolisztérségi hatása tehát nem írja felül Győr központi szerepét, hanem egy magasabb területi szinten, azzal párhuzamosan érvényesül.

AK3: A csallóközi települések számára mennyiben tud Győr regionális központként funkcionálni?

Győr regionális központi szerepe a csallóközi települések számára napjainkra meglehetősen korlátozottá vált. A város elsősorban a kiskereskedelem és egyes kulturális szolgáltatások területén képes szélesebb körű vonzást gyakorolni, miközben korábbi munkaerőpiaci központi szerepe jelentősen visszaszorult. Ennek egyik legfontosabb oka, hogy a Csallóköz munkaerőpiaci kapcsolatai egyre erősebben Pozsony és Bécs felé irányulnak. Az infrastrukturális fejlesztések – különösen a csallóközi gyorsforgalmi közlekedési kapcsolatok javulása – tovább erősítik Pozsony elérhetőségét és térségi szerepét. Mindezek következtében Győr Csallóközre gyakorolt funkcionális vonzása fokozatosan gyengül, és csak néhány funkcióban őriz érdemi regionális központi szerepet.

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 csak részben támasztják alá. 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.

5.2. Disszkusszió és következtetések

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, és a területi koordinációt biztosító intézményi szint 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 interjús 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 vizsgált térségben hiányzik, lényegében egyáltalán nem jelenik meg egyetlen valódi koordinációs szint. Ennek az egyik oka 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 nemzetközi minták lásd a francia metropolisz önkormányzatok, hogy a centralizált állammal is összeegyeztethető lehetne 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 kielégítően, ha a közforgalmú közlekedési és munkaerőpiaci hálózatok integráltak. Mindezt kutatásom eredményei csak részben igazolják. Hiszen disszertációmban rámutattok arra, hogy a Bécs–Pozsony–Győr háromszög 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 metropoliszszintű önkormányzati vagy kormányzati intézmény létrehozásának jelenleg nem alakult ki kiforrott jogi és intézményi keretrendszere. Egy ilyen új struktúra bevezetése az önkormányzati szabályozás, valamint egyes közfeladatok ellátási és finanszírozási rendszerének jelentősebb újragondolását igényelné, ezért rövid távon inkább fokozatos intézményi fejlődés és a meglévő együttműködési formák megerősítése tekinthető reálisabb iránynak. Ugyanakkor egyes szakpolitikai dokumentumok – például az OFTK – és szakpolitikai megnyilvánulások az elmúlt években is jelezték a várostérségi és térségi koordináció erősítésének szükségességét.

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

A kutatás empirikus eredményeinek értelmezéséhez szükséges azok összevetése a helyi kormányzás és a települési (települések közötti) együttműködések hazai szakirodalmának fontosabb megállapításaival. A győri várostérség vizsgálata több ponton megerősíti a korábbi kutatások eredményeit, ugyanakkor egyes kérdésekben azok kiegészítésére és továbbgondolására is lehetőséget ad.

- Kutatásom eredményei alapján megállapítható, hogy a magyar önkormányzati rendszer működését továbbra is alapvetően egy erősen szabályozott bürokratikus intézményrendszer határozza meg, amely jelentősen korlátozza a stratégiai gondolkodás és az innovatív helyi kormányzás érvényesülését. E megállapítás összhangban áll Teveli-Horváth (2023) eredményeivel, amelyek szerint az önkormányzatok működésében a jogszabályi megfelelés és az adminisztratív működési logika dominál a fejlesztési szemlélettel szemben. Kutatásom ugyanakkor arra is rámutat, hogy e működési sajátosságokat tovább erősítik a pénzügyi erőforrások jelentős aránytalanságai, a feladat- és forrásrendszer feszültségei, valamint az önkormányzatok korlátozott autonómiája. Mindezek következtében a települési önkormányzatok működésében az operatív településüzemeltetés és a jogszabályi megfelelés gyakran

háttérbe szorítja a hosszú távú stratégiai tervezést, az innovatív problémamegoldást és a proaktív helyi kormányzást.

- Kutatásom alapján megállapítható, hogy a polgármesterek és a települési önkormányzatok tényleges szerepe jelentősen túlmutat az Mötv.-ben meghatározott feladat- és hatáskörökön. A településvezetők mindennapi munkájuk során nem csupán a jogszabályban előírt feladatok ellátására törekednek, hanem elsődleges céljuknak a helyi közösség problémáinak felismerését és azok lehetőség szerinti kezelését tekintik. Ezek a kihívások lényegesen összetettebbek és sokrétűbbek annál, mint amit a törvényi feladatkatalógus lefed. Ugyanakkor a problémák kezelésének lehetőségeit alapvetően meghatározza az önkormányzatok pénzügyi mozgástere, valamint a településvezetők szakmai tapasztalata, kapcsolatrendszere és kezdeményezőkézsége. Az interjúk alapján a sikeres polgármesterek jellemzően képesek a jogszabályi keretek között rendelkezésre álló mozgástér kreatív kihasználására, alternatív finanszírozási és együttműködési lehetőségek feltárására, valamint olyan innovatív megoldások alkalmazására, amelyek ugyan jogszerűek, de az önkormányzati gyakorlatban még nem tekinthetők általánosan elterjedtnek.
- Kutatásom eredményei összhangban állnak Teveli-Horváth (2023) és Bódi (2020) megállapításaival, amelyek szerint a polgármester szerepe napjainkban túlmutat a hagyományos közigazgatási és politikai vezetői funkciókon: egyre inkább integrátorként, hálózatépítőként és stratégiai vezetőként jelenik meg. Az interjúk alapján ugyanakkor kutatásom két további tényező jelentőségére is rámutat, amelyek alapvetően befolyásolják az önkormányzatok eredményes működését. Egyrészt elengedhetetlen a település legalább minimális önálló pénzügyi mozgástere, amely lehetővé teszi, hogy az önkormányzat ne kizárólag a napi működési feladatokra koncentráljon, hanem stratégiai fejlesztésekben is gondolkodhasson. Másrészt meghatározó jelentőségű a településvezető szakmai tapasztalata, amely kialakulhat a több önkormányzati cikluson átívelő vezetői gyakorlat, illetve a fejlesztéspolitikában és az önkormányzati működésben szerzett szélesebb körű szakmai tapasztalat eredményeként. Kutatásom alapján ezért Bódi (2020) sikeres önkormányzatokra vonatkozó modellje két további feltétellel egészíthető ki: a stratégiai mozgásteret biztosító pénzügyi autonómia minimális szintjével, valamint a településvezető felhalmozott szakmai tapasztalatával.

- Kutatásom eredményei összhangban állnak Teveli-Horváth (2023) megállapításaival, amelyek szerint a sikeres helyi kormányzás nem valósítható meg kizárólag formális intézményi keretek között, hanem alapvető szerepet játszik benne a helyi szereplők közötti bizalom, a folyamatos kommunikáció és az informális koordináció. Kutatásom ugyanakkor e tényezők jelentőségét tovább árnyalja és erősíti. Az interjúk alapján különösen a kisebb települések esetében az informális kapcsolatrendszer a helyi kormányzás egyik legfontosabb erőforrásaként jelenik meg. Eredményeim azt mutatják, hogy az informális kapcsolatok számos esetben képesek részben pótolni vagy kiegészíteni a települések közötti intézményesült együttműködések hiányosságait. Meghatározó szerepet játszanak a településfejlesztési források megszerzésében, a lobbierdekek érvényesítésében, a térségi és határon átnyúló együttműködések kialakításában, valamint a testvértelepülési kapcsolatok működtetésében is. A csallóközi településekkel kialakított együttműködések vizsgálata különösen jól szemlélteti, hogy a személyes bizalomra épülő vezetői kapcsolatok sok esetben megelőzik és megalapozzák a formális intézményi együttműködések kialakítását. Kutatásom egyik általános következtetése ezért az, hogy a kisebb települések esetében az informális kapcsolati tőke önálló kormányzási erőforrásként értelmezhető. A személyes kapcsolatokra épülő bizalom és együttműködés nem csupán a helyi kormányzás hatékonyságát növeli, hanem számos esetben képes mérsékelni a települések eltérő pénzügyi adottságaiból és intézményi kapacitásaiból fakadó versenyhátrányokat is.
- Kutatásom eredményei összhangban állnak Pálné Kovács (2019) megállapításaival, amelyek szerint a magyar önkormányzatok fejlesztő és helyi kormányzási szerepének kiteljesedését alapvetően korlátozza kompetenciáik, pénzügyi mozgásterük és mérlegelési autonómiájuk beszűkülése. Pálné Kovács rámutat arra, hogy a többszereplős, partnerségi és helyi erőforrásokra épülő kormányzás erős önkormányzati kapacitásokat és tényleges döntési mozgásteret feltételez, miközben a 2010 utáni centralizáció ennek lehetőségeit jelentősen szűkítette. Kutatásom ezt azzal egészíti ki, hogy e korlátozott autonómia nem kizárólag az egyes települések fejlesztési lehetőségeit befolyásolja, hanem a települések közötti együttműködések kialakulását és a várostérségi szintű stratégiai gondolkodást is. Az interjúk alapján a településvezetők együttműködési szándéka önmagában nem elegendő, amennyiben ehhez nem társul megfelelő pénzügyi, intézményi és döntési mozgástér. A települések folyamatos pénzügyi nehézségei és a túlélésért való küzdelem pedig a stratégiai szintű gondolkodás hiányát okozza, hiszen nemhogy középtávú jövőképe nem marad egy településnek,

ilyen helyzetben, hanem rövidtávú sem és a napról-napra történő pénzügyi túlélés ösztönszerű reflexé válik a települések életében.

- A várostérségi együttműködések vizsgálatának eredményei szorosan kapcsolódnak Somlyódyné Pfeil (2008; 2023) megállapításaihoz is, amelyek szerint a funkcionálisan összekapcsolódó városi térségek kormányzása nem igazítható kizárólag a hagyományos közigazgatási határokhoz, hanem együttműködésre, hálózati struktúrákra és megfelelő intézményesülési formákra van szükség. Somlyódyné Pfeil hangsúlyozza, hogy a városi vonzaskörzetek és agglomerációk egységes térként történő kezelése új szereplőket, kooperációs formákat és kormányzási módszereket igényel, miközben Magyarországon a várostérségi és policentrikus szemlélet intézményesülése továbbra is korlátozott. Kutatásom győri eredményei ezt empirikusan is alátámasztják: a funkcionális kapcsolatok – különösen a közlekedés, az ingázás, a gazdasági kapcsolatok és a határon átnyúló folyamatok – túllépnek az önkormányzati és államhatárokon, miközben az ezeket kezelni képes tartós várostérségi intézményi mechanizmusok lényegében egyáltalán nincsenek jelen a túlzottan centralizált közigazgatási működésrendszer következtében. Ez alapján a győri várostérség egyik alapvető kormányzási problémája a funkcionális tér és az intézményi tér közötti eltérés rendkívül jelentős, és a közigazgatási határok elválasztó szerepe továbbra is óriási még megyén belül is.

5.2.1. Általános következtetések a helyi kormányzás szempontjából

A győri várostérség vizsgálatából hat olyan általános következtetés fogalmazható meg, amely túlmutat a konkrét esettanulmányon, és hozzájárulhat a határ menti metropolizáció, a funkcionális integráció és a helyi kormányzás kapcsolatának értelmezéséhez.

- A funkcionális integráció, a metropolizáció és az intézményi integráció egyáltalán nem párhuzamos folyamatok. A győri eset azt mutatja, hogy a munkaerőpiaci, gazdasági és lakossági kapcsolatok jelentős mértékben átléphetik a közigazgatási és államhatárokat anélkül, hogy ezzel párhuzamosan kialakulna az ezeket kezelni képes térségi kormányzási rendszer. A metropolizáció tehát intézményi integráció nélkül is előrehaladhat, ebben az esetben azonban a helyi önkormányzatok jellemzően utólagos és reaktív alkalmazkodásra kényszerülnek.
- A határmenti metropolizáció nem vezet szükségszerűen kiegyensúlyozott policentrikus térszerkezet kialakulásához. A győri várostérség példája arra mutat rá, hogy a nagyobb metropoliszközpontokhoz történő kapcsolódás térben és funkcionálisan szelektív lehet.

Egy közepes méretű regionális központ úgy is részévé válhat egy tágabb metropolisztérégi kapcsolatrendszernek, hogy közben nem válik önálló metropoliszközponttá. Győr esetében ezért a metropolizáció elsősorban a Bécs és Pozsony által formált tágabb térhez való differenciált kapcsolódásként értelmezhető. A győri eset ugyanakkor arra is rámutat, hogy egy ilyen helyzetű regionális központ fejlődése szempontjából kettős integráció válik szükségessé: egyszerre kell erősítenie saját funkcionális várostériségével fennálló kapcsolatait és hálózati csomópontként kapcsolódnia a tágabb Bécs központú nemzetközi metropolisztériséghez. Amennyiben e két irány közül valamelyik tartósan gyenge marad, a nagyobb metropoliszközpontokhoz való közelség előnyei területileg és társadalmilag is egyenlőtlenül érvényesülhetnek.

- A határ menti térségekben az államhatár funkcionális és intézményi szerepe eltérően változhat. A győri várostériség vizsgálata azt mutatja, hogy a határ átjárhatóságának növekedése és a határon átnyúló lakossági, munkaerőpiaci és gazdasági kapcsolatok erősödése nem jelenti automatikusan az államhatárok közigazgatási elválasztószerepének és jelentőségének csökkenését. Miközben a mindennapi térhasználatban és a gazdasági kapcsolatokban a határ elválasztó szerepe jelentősen mérséklődhet, az eltérő közigazgatási, finanszírozási, közszolgáltatási és területfejlesztési rendszerek miatt intézményi értelemben továbbra is erős választóvonalként működhet. A határ menti funkcionális integráció ezért olyan aszimmetrikus folyamatként értelmezhető, amelyben a társadalmi és gazdasági tér integrációja gyorsabb lehet, mint a kormányzási és intézményi tér közeledése.
- A funkcionális és az intézményi tér közötti eltérés a várostérégi kormányzás egyik alapvető problémája. Miközben az ingázás, a gazdasági kapcsolatok, a lakóhelyi mobilitás és egyes közszolgáltatási igények egyre kevésbé követik a települési és államhatárokat, a döntési, finanszírozási és feladatellátási struktúrák továbbra is alapvetően ezekhez kötődnek. Ez az ellentmondás különösen erősen jelentkezik az alapvetően centralizált magyar közigazgatási rendszerben, ahol a helyi szereplők korlátozott pénzügyi és intézményi autonómiája tovább szűkíti a horizontális együttműködések lehetőségét.
- A formális várostérégi intézményrendszer hiányában az informális kapcsolati tőke részben kormányzási erőforrássá válik, de nem képes teljes mértékben helyettesíteni az intézményi koordinációt. A személyes bizalom, a polgármesterek kapcsolatrendszere és az informális együttműködések elősegíthetik a közös projektek létrejöttét, a források megszerzését és akár a határon átnyúló kapcsolatok kialakítását is. A formális

intézményi együttműködés hiányában ezért felértékelődnek a „soft” együttműködési eszközök, az informális hálózatok, valamint a civil, gazdasági, felsőoktatási és egyéb térségi szereplők közötti partnerségek. Ezek azonban személy- és projektfüggők, ezért önmagukban nem képesek tartósan helyettesíteni a hosszú távú, több ágazatot érintő várostérségi koordináció intézményi és finanszírozási kereteit.

- A várostérségi együttműködések kialakulásának korlátai nem vezethetők vissza kizárólag a helyi szereplők együttműködési hajlandóságára, hanem jelentős részben a közigazgatási rendszer strukturális és szabályozási adottságaiból fakadnak. A kutatás alapján a településvezetők jelentős része felismeri, hogy a dinamikusan átalakuló várostérségek és a metropolizáció által létrejövő új problémák egy része csak a települések közötti együttműködés erősítésével kezelhető. Gyakorlati tapasztalataik ugyanakkor azt mutatják, hogy az együttműködési szándék önmagában nem elegendő: a jelenlegi szabályozási, finanszírozási és feladatellátási környezet csak korlátozott lehetőséget biztosít tartós, stratégiai jellegű településközi együttműködések kialakítására. Az önkéntes és projektalapú együttműködések alkalmasak lehetnek egyes közös problémák kezelésére és a szereplők közötti bizalom erősítésére, a több települést érintő strukturális problémák – különösen a közlekedés, a területfejlesztés vagy egyes közszolgáltatások – hosszú távú kezeléséhez azonban stabilabb koordinációs, finanszírozási és intézményi feltételek szükségesek. Ennek következtében a várostérségi együttműködések megerősítése nem kizárólag helyi, hanem többszintű kormányzási kérdés, amely az állami szabályozási és finanszírozási környezet alkalmazkodását is igényli.

A fenti következtetések együttesen arra mutatnak rá, hogy a határ menti metropolizáció nem kizárólag térszerkezeti vagy gazdasági folyamat, hanem alapvetően kormányzási kihívás is. A győri eset alapján a funkcionális integráció gyorsabban haladhat előre, mint az annak kezelésére alkalmas intézményi struktúrák kialakulása, miközben az államhatárok gazdasági és társadalmi elválasztó szerepének csökkenését nem feltétlenül követi azok közigazgatási jelentőségének mérséklődése. A helyi szereplők informális együttműködései e különbségeket részben képesek áthidalni, tartós várostérségi koordinációt azonban önmagukban nem képesek biztosítani. A győri várostérség példája ezért tágabb értelemben arra világít rá, hogy a közép-európai határ menti várostérségek fejlődésének egyik meghatározó kérdése a funkcionális tér és a kormányzás intézményi tereinek egymáshoz közelítése.

5.3. Szakpolitikai ajánlások

A kutatás eredményei alapján megfogalmazott szakpolitikai ajánlások négy szereplői szint köré rendezhetők. A javaslatok abból indulnak ki, hogy a győri várostérség problémái nem kezelhetők kizárólag Győr közigazgatási határain belül, ugyanakkor a térségi együttműködések intézményesítéséhez nem minden esetben szükséges új közigazgatási szint létrehozása. Elsődlegesen a meglévő önkormányzati és együttműködési keretek megerősítésére, valamint az ezekhez szükséges pénzügyi és szakmai kapacitások biztosítására van szükség.

1. Győr kezdeményező és koordináló szerepének megerősítése a várostérségben

Győrnek térségi központként a jelenleginél aktívabb koordináló szerepet célszerű vállalnia a környező településekkel fennálló kapcsolatok szervezésében. A kutatás eredményei alapján a város és a várostérség közötti funkcionális kapcsolatok – különösen a foglalkoztatás, az ingázás, a közlekedés, a lakhatás és egyes közszolgáltatások területén – jóval túlnyúlnak Győr közigazgatási határain, miközben ezek kezeléséhez nem alakult ki valamiféle várostérségi koordináció lehetősége se informális se intézményesült formában.

Első lépésként Győr kezdeményezésére létrehozható lenne egy rendszeresen működő győri várostérségi egyeztető fórum például a Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács mintájára, amelyben Győr mellett a közvetlenül érintett környező települések vennének részt és megye valamint a kormányhivatal venne részt. A fórum kezdetben nem igényelne új közigazgatási szervezetet vagy kötelező feladat és hatáskör-átruházást, hanem a közös problémák azonosítását, a fejlesztési tervek összehangolását és közös projektek előkészítését szolgálná. Kiemelt témái lehetnek a közforgalmú közlekedés és ingázás, a lakó- és gazdasági területek fejlesztése, a klímaadaptáció és vízgazdálkodás, alapvető közinfrastruktúra fejlesztése valamint az alapvető térségi szolgáltatások összehangolása. A hosszabb távú cél az együttműködés fokozatos intézményesítése lehetne azokon a területeken, ahol a résztvevő települések számára bizonyíthatóan előnyt jelent a közös feladatellátás.

2. A Győr környéki települések horizontális együttműködésének és kapacitásainak erősítése

A kutatás eredményei arra is rámutatnak, hogy a várostérségi együttműködés nem épülhet kizárólag Győr központi szerepére. A kisebb településeknek saját érdekeik megfogalmazására és egymással történő koordinációjára is szükségük van annak érdekében, hogy a térségi

együttműködés ne alá és fölérendeltségi viszonyként, hanem a kölcsönös partnerség elvén működjön.

Ennek érdekében a környező önkormányzatok számára célszerű lenne közösen igénybe vehető és finanszírozott humánerőforrás kapacitásokat létrehozni. Ezeknek a kapacitásoknak a kiépítése kezdetben, akár járási szinten biztosítva is előnyös lehetne. Különösen indokolt lehet közös pályázati és projekt-előkészítési szakértők alkalmazása, illetve egyes fejlesztési, klímavédelmi, közlekedési vagy területrendezési feladatokhoz értő humánerőforráskapacitások létrehozása közös szakmai előkészítése. Ez elsősorban azoknak a kisebb önkormányzatoknak jelenthet segítséget, amelyek önállóan nem rendelkeznek megfelelő humán és pénzügyi kapacitással közvetlen európai uniós programok – például Interreg, LIFE vagy Horizon Europe – eléréséhez, vagy éppen a stratégiai gondolkodás kialakításához szükséges ismeretekkel.

A települések együttműködésének fontos területe lehet továbbá a közlekedés kérdése. A Győrbe irányuló jelentős ingázás miatt a településeknek Győrrel és a közlekedési szolgáltatókkal, valamint a megrendelő minisztériummal közösen célszerű lenne azonosítaniuk azokat a viszonylatokat, ahol a menetrendek összehangolása, a ráhordó járatok fejlesztése vagy új szolgáltatások kialakítása érdemben csökkentheti az egyéni gépjárműhasználatot. Egy ilyen modell jelentősen átalakítaná a menetrendtervezés folyamatát, hiszen a településeknek jelenleg a szakminisztérium és a KTI által összeállított menetrendet véleményezhetik és a menetrendek kialakítása még az önkormányzatok valódi és folyamatos bevonása mellett történik napjainkban.

3. A csallóközi önkormányzatokkal kialakított együttműködések projektalapú megerősítése

A kutatás egyik fontos eredménye, hogy a magyar–szlovák határ nem szünteti meg a funkcionális és társadalmi kapcsolatokat, ugyanakkor az intézményi együttműködés intenzitása elmarad a térségben rejlő lehetőségektől. A csallóközi településekkel való együttműködés fejlesztését ezért első lépésben nem egy új, a teljes Bécs–Pozsony–Győr térségre kiterjedő szervezet létrehozásával, hanem konkrét, kölcsönös érdekeltséget teremtő projektekre célszerű alapozni, amely által valóban létrejöhetnek élő települések közötti kapcsolatok.

Kiemelt terület lehet a határon átnyúló közlekedés fejlesztése. Rövid távon indokolt megvizsgálni a Győr–Rajka–Pozsony és a Győr–Dunaszerdahely kapcsolatok fejlesztésének lehetőségeit, beleértve a vasúti és autóbuszos szolgáltatást is. Hasonló együttműködési

lehetőséget jelentenek a közös klímaadaptációs és vízgazdálkodási projektek, amelyekre jelentős közvetlen Európai Unió források is igénybevehetők.

A formális projektek mellett indokolt támogatni azokat a kulturális, oktatási és személyes kapcsolatokat is, amelyek a kutatás eredményei alapján a későbbi intézményi együttműködésekhez szükséges bizalom kialakulását segíthetik. Ennek része lehet a Széchenyi István Egyetem, valamint szlovákiai oktatási intézmények közötti együttműködések és kapcsolatok megerősítése, összhangban az egyetem szlovákiai hallgatók számának növelését célzó stratégiájával. Nemzetpolitikai szempontból is hasznos lenne a mesterszakos képzési portfólió fejlesztése a potenciális csallóközi hallgatói igényeknek megfelelően.

4. A várostérségi együttműködés állami és térségi intézményi feltételeinek megteremtése

A kutatás eredményei alapján a települési együttműködések fejlődésének korlátai nem vezethetők vissza kizárólag az önkormányzatok együttműködési hajlandóságára. A jelenlegi szabályozási és finanszírozási rendszer lényegében egyáltalán nem ösztönzi a funkcionális várostérségekben történő közös gondolkodást, miközben számos közlekedési, gazdasági, lakhatási és környezeti probléma már nem kezelhető egyetlen település közigazgatási határain belül. Országos szinten ezért olyan szabályozási és finanszírozási környezet kialakítása indokolt, amely érdekeltté teszi az önkormányzatokat a tartós együttműködések kialakításában, valamint megteremti az intézményesült együttműködések létrejöttének lehetőségét, vagy jogszabályokból eredő szükségességét. Ennek nem feltétlenül kell új közigazgatási szint létrehozását jelentenie, habár erre a tervezet közigazgatási reform jó lehetőséget adhat a szakpolitika számára. Első lépésként a meglévő önkormányzati társulások és egyéb együttműködési formák számára kellene kiszámítható, többéves finanszírozást és valódi közös feladatellátási ösztönzőket kialakítani. Például támogatási konstrukció formájában ösztönözhetné az állam azokat a településeket, amelyek egyes közfeladatokat közösen üzemeltetnek és látnak el.

A győri várostérség sajátos határ menti helyzete miatt mindezt határon átnyúló dimenzióval is szükséges kiegészíteni. Hosszabb távon olyan magyar–szlovák–osztrák térségi koordinációs mechanizmus kialakítása indokolt, amelyben az önkormányzatok mellett más érintett állami, illetve térségi szereplők is részt vesznek. Ennek elsődleges feladata nem újabb intézményi szint létrehozása, hanem azoknak a problémáknak a koordinált kezelése lenne, amelyek jellegükből fakadóan átlépik az államhatárokat.

5.4. A kutatás folytatásának lehetőségei

A győri várostérség vizsgálata számos olyan kérdést vet fel, amelyek megválaszolása további kutatásokat indokol. A metropolizáció dinamikájának pontosabb feltárásához mindenekelőtt hosszabb időtávot átfogó, kvantitatív elemzésekre lenne szükség. A települések közötti ingázási kapcsolatok rendszeres, lehetőség szerint éves bontású vizsgálata lehetővé tenné a funkcionális kapcsolatok időbeli változásának pontosabb nyomon követését, valamint annak feltárását, hogy a térség egyes települései milyen mértékben kapcsolódnak Győr, Béc és Pozsony munkaerőpiacához. Ehhez kapcsolódóan a lakáspiaci folyamatok, a foglalkoztatás, a népességmobilitás és a szolgáltatások térbeli elérhetőségének együttes elemzése pontosabb képet adhatna a várostérségen belüli fejlődési különbségekről és a policentrikus térszerkezet formálódásáról.

Jelen disszertáció alapvetően kvalitatív megközelítésre épült, amelyben meghatározó szerepet kaptak az önkormányzati döntéshozók és szakértők tapasztalatai, illetve a térségi folyamatokra vonatkozó percepciói. A kutatás folytatásának egyik fontos iránya ezért a kvalitatív eredmények kvantitatív módszerekkel történő kiegészítése és ellenőrzése lehet. Különösen indokolt lenne a Győr és a Csallóköz közötti, illetve a Béc–Pozsony–Győr térben kialakuló funkcionális kapcsolatok hálózatelemzési és adatvezérelt módszerekkel történő vizsgálata. A mobiltelefonos cellainformációkon vagy más, nagy elemszámú mobilitási adatbázisokon alapuló elemzések a hagyományos statisztikai adatforrásoknál részletesebb képet adhatnának a tényleges napi mozgásokról, ezáltal hozzájárulhatnának a funkcionális várostérség pontosabb lehatárolásához is.

A cellainformációs adatok felhasználásának lehetősége jelen kutatás során is felmerült, azok alkalmazását azonban jelentősen korlátozta a megfelelő részletességű adatokhoz való hozzáférés magas költsége. A mobilszolgáltatóktól beszerezhető adatok költsége meghaladta a kutatás rendelkezésére álló pénzügyi kereteket, ezért ezek bevonására nem nyílt lehetőség. Egy későbbi, megfelelő kutatási finanszírozással rendelkező vizsgálatban ugyanakkor ezek az adatforrások jelentős hozzáadott értéket képviselhetnének, különösen a közigazgatási és országhatárokat átlépő napi mobilitás feltárásában.

További kutatási irányként azonosítható a térségen belüli tőke-, tudás- és innovációáramlás vizsgálata, valamint a közlekedési infrastruktúra fejlesztése által kiváltott gazdasági és területi hatások modellezése. Ez utóbbi különösen fontos lehet annak megértésében, hogy az elérhetőség változása miként alakítja át Győr, Béc és Pozsony egymáshoz viszonyított

térszervező szerepét, illetve hogyan befolyásolja a vizsgált térség egyes településeinek fejlődési pályáját.

A kutatás eredményeinek általánosíthatóságát jelentősen erősíthetné a győri várostérség más magyarországi határtérségekkel történő összehasonlítása is. A Debrecen–Nagyvárad, illetve a Szeged–Szabadka–Arad–Temesvár térségek vizsgálata lehetőséget teremtené az eltérő határon átnyúló várostérségi fejlődési modellek összevetésére. Az összehasonlító elemzések hozzájárulhatnának azon intézményi, gazdasági, társadalmi és infrastrukturális tényezők azonosításához, amelyek elősegítik vagy éppen korlátozzák a határon átnyúló funkcionális integrációt, továbbá lehetővé tennék a más térségekben kialakult jó gyakorlatok győri alkalmazhatóságának értékelését.

Végül indokolt lehet a metropolizáció és a határon átnyúló urbanizáció társadalmi és környezeti következményeinek mélyebb vizsgálata is. További kutatások tárhatnák fel, hogy a növekvő mobilitás, a szuburbanizáció és a határon átnyúló lakóhelyi mobilitás miként alakítja a helyi közösségek identitását, társadalmi kapcsolatait és nyelvhasználatát, illetve milyen következményekkel jár a települési infrastruktúrára, a területhasználatra és a környezeti fenntarthatóságra. E kutatási irányok együttesen a győri várostérség metropolizációs folyamatainak komplexebb, a jelen disszertáció eredményeire épülő értelmezését tehetik lehetővé.

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.

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>

Amiri, S., & Sevin, E. (Eds.). (2020). City diplomacy: Current trends and future prospects. Palgrave Macmillan. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-45615-3>

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.

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>

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>

Balázs, I., Árva, Z., & Barta, A. (2014). A magyar közigazgatási jog: általános rész. I. kötet. Debrecen: Debreceni Egyetemi Kiadó

- 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
- 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 határokon kívül* (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-Kořelis, 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-Kořelis, 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.

Barton, H., & Grant, M. (2006). A health map for the local human habitat. *The Journal of the Royal Society for the Promotion of Health*, 126(6), 252–253. <https://doi.org/10.1177/1466424006070466>

Baumann, E. (2002). *Der Einfluß der internationalen Besteuerung auf die Erzielung grenzüberschreitender Einkünfte* [Unpublished doctoral dissertation]. Dresden: Technische Universität Dresden.

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., & Győri, R. (2005). *Magyar városhálózat a 20. század elején*. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó.

Bende, Z., & Halász, I. (eds.) (2014). *Összehasonlító alkotmányjog*. Budapest: Nemzeti Köszolgálati Egyetem.

Benevolo, L. (1994). *A város Európa történetében*. Budapest: Atlantisz Kiadó.

- 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., & 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>
- Bianchini, F., & Parkinson, M. (Eds.). (1993). *Cultural policy and urban regeneration: The West European experience*. Manchester: Manchester University Press.
- Bitušíková, A. (2016). Dominique Perrault–Michal Bogár–Lubomír Králik–Ludovít Urban (eds.): Bratislava metropolis. *Sociológia-Slovak Sociological Review*, 48(3), 314–316.

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* (pp. 22–29). Verlag der ARL

Bódi, F. (2020): A helyi önkormányzatok születése Magyarországon Lakitelek: Antológia Kiadó

Bodor, Á., Grünhut, Z., & Ragadics, T. (2019). Kapcsolati hálók és bizalom a vidéki Magyarországon: Baranyai kistépülési 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 Köszolgálati Egyetem.

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

Bovaird, T., & Löffler, E. (Eds.). (2015). *Public management and governance* (3rd ed.). 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.

Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>

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)

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.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [BMVBS]. (2011). *Metropolitane Grenzregionen: Abschlussbericht des Modellvorhabens der Raumordnung (MORO) „Überregionale Partnerschaften in grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen“*. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

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.

- 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>
- Carter, N., Bryant-Lukosius, D., DiCenso, A., Blythe, J., & Neville, A. J. (2014). The use of triangulation in qualitative research. *Oncology Nursing Forum*, 41(5), 545–547. <https://doi.org/10.1188/14.ONF.545-547>
- 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. (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>
- Cervero, R. (1998). *The transit metropolis: A global inquiry*. Island Press.
- 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.
- Council of Europe. (1985). *European Charter of Local Self-Government*. Council of Europe.
- Council of Europe. (2007). Spatial development glossary: European Conference of Ministers responsible for Spatial/Regional Planning (CEMAT) (Territory and Landscape No. 2). Council of Europe Publishing.
- Csák, L. (2011). *A területi tervezés elméleti alapjai és alkalmazásának feltételei Romániában* [Doktori disszertáció, Pécsi Tudományegyetem]. Pécs: PTE.
- Csanádi, G., & Csizmady, 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>

Dahl, R. A., & Tufte, E. R. (1973). *Size and democracy*. Stanford University Press.

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>

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>

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>

Delanty, G. (2017). *The European Heritage: A Critical Re-interpretation*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315177229>

Denzin, N. K. (2017). *The research act: A theoretical introduction to sociological methods*. London: Routledge.

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.

Dőry, T., & Tilinger, A. (2014). Hatékonyabbak-e a nyílt innovációs módszereket alkalmazó kis- és középvállalkozások? In M. Lados (Ed.), *A gazdaságszerkezet és vonzáskörzet alakulása* (pp. 201–215). Universitas-Győr Nonprofit Kft

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 = Sivilie Ingenieurswese*, 29(10), 22–23.

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>

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. (2017). A külföldre ingázás statisztikai, demográfiai és területi jellemzői Magyarországon. *Területi Statisztika*, 57(4), 385–405. <https://doi.org/10.15196/TS570403>

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>

Egyed, I. (1947). A magyar közigazgatási jog aaptanai. Budapest: Szent István Társulat

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. (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.

ESPON. (2024). *Stocktaking paper on functional urban areas*. Luxembourg: ESPON

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 (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.

European Commission. (2001). *European governance: A white paper (COM(2001) 428 final)*. Office for Official Publications of the European Communities

- Evans, G. (2005). Measure for measure: Evaluating the evidence of culture's contribution to regeneration. *Urban Studies*, 42(5–6), 959–983. <https://doi.org/10.1080/00420980500107102>
- 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>
- Faggian, A., & McCann, P. (2009). Human capital, graduate migration and innovation in British regions. *Cambridge Journal of Economics*, 33(2), 317–333. <https://doi.org/10.1093/cje/ben042>
- 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. (2019). A Modern Városok Program mint fejlesztéspolitikai rezsim 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.

- Fasman, 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. (2017). *Közigazgatási jog. Általános rész III.* Budapest: ELTE Eötvös Kiadó.
- Fazekas, M. (ed.) (2021). *Közigazgatási jog. Általános rész I.* Budapest: ELTE Eötvös Kiadó.
- 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.
- Finka M. et al., (2021): *Prognóza rozvoja hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy do roku 2050* Bratislava: Slovak University of Technology in Bratislava, SPEKTRUM publishing
- 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. (2014). *The rise of the creative class—Revisited: Revised and expanded*. Basic Books.

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.

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.

- Garcia, B. (2004). Cultural policy and urban regeneration in Western European cities: Lessons from experience, prospects for the future. *Local Economy*, 19(4), 312–326. <https://doi.org/10.1080/0269094042000286828>
- 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.
- 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)

- Glaeser, E. L., Scheinkman, J. A., & Shleifer, A. (1995). Economic growth in a cross-section of cities. *Journal of Monetary Economics*, 36(1), 117–143. [https://doi.org/10.1016/0304-3932\(95\)01206-2](https://doi.org/10.1016/0304-3932(95)01206-2)
- 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>
- Green, Nick (2007): “Functional Polycentricity: A Formal Definition in Terms of Social Network Analysis.” *Urban Studies*, 44(11), 2077–2103. DOI: 10.1080/00420980701518941
- 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>
- 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.
- 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. (2005). Határon átnyúló ingázás, munkavállalás az osztrák–magyar határtérségben. *Tér és Társadalom*, 19(2), 65–81, 199. <https://doi.org/10.17649/TET.19.2.1000>

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., & Nárai, 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., & Nárai, 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. (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.
- Hidas, Zs. (ed.) (2014). *Agglomerációk, településegységek*. Budapest: Központi Statisztikai Hivatal.
- 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 gazdaságszerkezet 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. (2003). 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 pártokumentumai 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 M., T. (2002). Helyi közszolgáltatások szervezése. Budapest-Pécs: Dialóg Campus Kiadó.

- 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>
- Husár, M. & Jaššo, M. & Dillinger, T. (2020). *Centrope as a laboratory of cross-border cooperation – lessons from 17 years of the Centrope region (2003-2019)*
- 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>
- Illéssy, M., T Nagy, J., & Számadó, R. (2019). *A 21. századi önkormányzati sikertényezők vizsgálata az ÖFFK II. projekt kutatásainak tükrében: Összegző tanulmány= Assesment of Success Factors in the Operation of Local Governments in the 21st Century based on Research Conducted Within the Framework of the MDPLG II Project: Synthesis Study*. Belügyminisztérium Önkormányzati Koordinációs Iroda.
- 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.

Jaššo, M. (2007). Competition and Cooperation of the Cities : Vienna-Bratislava Metropolitan Region In *Proceedings from conference 2nd Central European Conference in Regional Science, Nový Smokovec* (pp. 10-13)

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.

Kákai, L. (2004). Önkormányzunk értetek, de nélkületek! Pártok és civil szervezetek a helyi társadalmakban. Századvég Kiadó.

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>

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>

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.

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.

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>

Knoll, S., & Röhrlich, E. (2024). Das neutrale Österreich als Sitz internationaler Organisationen: Entstehung und Verselbständigung politischer Narrative. *Österreichische Zeitschrift für Politikwissenschaft*, 53, 1–8. <https://doi.org/10.15203/4185.vol53.2024>

Knox, P. L., & Marston, S. A. (2001). *Human Geography: Places and Regions in Global Context*. Heidelberg–Berlin: Spektrum.

Kocsis, J. B. & Csanádi, G. & Mező J. & Nothart, P. & Varga, Á. (2018) *Helyi településfejlesztési fókuszú közszolgáltatások inkluzív faktorainak azonosítását célzó kutatás. Kutatás II. Kutatási jelentés*. Kutatási jelentés. Belügyminisztérium – Önkormányzati Koordinációs Iroda, Budapest

Kocsis, J. B. (2000). A szuburbanizáció jelenségének főbb elméleti megközelítései a városszociológiai és más rokon tudományterületek irodalmában. *Tér és Társadalom*, 14(2-3), 311–321. <https://doi.org/10.17649/TET.14.2-3.599>

Kocsis, J. B. (2005). A kertváros a századfordulón: a Bírák és Ügyészek telepe. In Farkas, J. & S. Nagy, K. (szerk.) *Társadalmi térben*. Budapest: BME, 223–228.

Kocsis, J. B. (2009). *Városfejlesztés és városfejlődés Budapesten, 1930–1985*. Budapest: Gondolat Kiadó.

Kocsis, J. B. (2013). Városi szétterülés folyamatai Budapesten és környékén [Kutatási zárójelentés]. OTKA.

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>

- Kocsis, J. B., & Varga, V. (2025). Emerging subcenters in the inner Budapest metropolitan area. *Journal of Urban Affairs*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1080/07352166.2025.2573629>
- 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>
- Kooiman, J. (2003). *Governing as Governance*. London: Sage.
- Koós, B. (2004). Adalékok a gazdasági szuburbanizáció kérdésköréhez. *Tér és Társadalom*, 18(1), 59–71. <https://doi.org/10.17649/TET.18.1.931>
- Koppány, K., Kovács, N., & Szabó, D. R. (2014). Város és vonzáskörzete: gazdasági kapcsolatrendszer és növekedés. Vázlat a győri járműipari körzet regionális makromodelljének kidolgozásához. *Tér és Társadalom*, 28(2), 128–158. <https://doi.org/10.17649/TET.28.2.2611>
- 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., & 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.

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>

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

Kvale, S. (2005). *Az interjú. Bevezetés a kvalitatív kutatási interjúba*. Budapest: Jósöveg Műhely Kiadó

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.

Ladner, A., Keuffer, N., & Baldersheim, H. (2016). Measuring local autonomy in 39 countries (1990–2014). *Regional & Federal Studies*, 26(3), 321–357. <https://doi.org/10.1080/13597566.2016.1214911>

- Lados, M. (1997). Önkormányzati gazdálkodás és a területfejlesztés az Északnyugat-Dunántúlon. *Tér és Társadalom*, 11(1), 197–217. <https://doi.org/10.17649/TET.11.1.411>
- Lados, M. (2001). A területi tervezés kihívásai a kilencvenes években Magyarországon: A területfejlesztési stratégiák kialakításától a programozásig és az értékelésig. *Tér és Társadalom*, 15(2), 25–69. <https://doi.org/10.17649/TET.15.2.802>
- Lados, M. (2005). A határmentiségtől az integrált határ régióig. *Tér és Társadalom*, 19(2), 1–5. <https://doi.org/10.17649/TET.19.2.996>
- Lados, M. (szerk.). (2014). *A gazdaságszerkezet és vonzáskörzet alakulása*. Universitas-Győr Nonprofit Kft.
- Lados, M., & Rechnitzer, J. (1997). Az Északnyugat-Dunántúl területfejlesztési stratégiája (tervezet). *Tér és Társadalom*, 11(1), 219–269. <https://doi.org/10.17649/TET.11.1.412>
- Lados, M., Süle, E., & Tóth, T. (2014). Klaszterhálózat fejlesztés Győr-Moson-Sopron megyében. In M. Lados (szerk.), *A gazdaságszerkezet és vonzáskörzet alakulása* (pp. 189–200). Universitas-Győr Nonprofit Kft.
- 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.
- Lampl, Zs. (2010). Túl a város peremén: Esettanulmány a Pozsonyból kiköltözött felsőcsallóközi és Rajka környéki lakosságról. In T. Hardi, M. Lados, K. Tóth, & A. Kocsis (Eds.), *Magyar–szlovák agglomeráció Pozsony környékén* (pp. 76–119). MTA Regionális Kutatások Központja, Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet– Fórum Kisebbségkutató Intézet.

Le Galès, P. (2002). *European Cities: Social Conflicts and Governance*. Oxford: Oxford University Press.

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>

Leibenath, M., Korcelli-Olejniczak, E., Knippschild, R., & Jaško, 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.

Leigh, N. G. (2025). *Planning local economic development: Theory and practice* (7th ed.). London: SAGE.

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. (2021). *Regionális és városgazdaságtan*. Szegedi Egyetemi Kiadó

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, A. (2014). Kreatív gazdaság értelmezése Győr térségében. In M. Lados (szerk.), *A gazdaságszerkezet és vonzáskörzet alakulása* (pp. 151–165). Universitas-Győr Nonprofit Kft.

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. (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 rozhl'ady*, 46(3), 245–272.

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).

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.

Magyary, Z. (1942). *Magyar közigazgatás: A közigazgatás szerepe a XX. század államában, a magyar közigazgatás szervezete, működése és jogi rendje*. Királyi Magyar Egyetemi Nyomda.

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

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. (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.
- Meijer, A., & Rodríguez Bolívar, M. P. (2016). Governing the smart city: A review of the literature on smart urban governance. *International Review of Administrative Sciences*, 82(2), 392–408. <https://doi.org/10.1177/0020852314564308>
- 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., 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., Rátz, 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>
- 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>
- Mikuła, Ł., Kaczmarek, T., & Lackowska, M. (2024). Emerging metropolitan spaces. *Urban Affairs Review*. <https://doi.org/10.1177/10780874241228551>
- Mill, J. S. (1991). *Considerations on representative government*. Prometheus Books. (Original work published 1861)
- 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>
- Mouritzen, P. E., & Svara, J. H. (2002). *Leadership at the Apex: Politicians and Administrators in Western Local Governments*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press
- 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>
- 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 gazdaságszerkezet és vonzáskörzet 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>
- Newman, P., & Kenworthy, J. (1999). *Sustainability and cities: Overcoming automobile dependence*. Island Press.
- Nocentini, M. G. (2024). The governance of climate adaptation in metropolitan regions: A systematic review of emerging themes and issues. *Urban Climate*, 55, 101944. <https://doi.org/10.1016/j.uclim.2024.101944>

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 (2012), *Redefining “Urban”: A New Way to Measure Metropolitan Areas*, Paris: OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264174108-en>

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>

OECD (2025), “Five years of the OECD Principles on Urban Policy”, *OECD Regional Development Papers*, No. 169, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/e1104359-en>

OECD/European Commission (2020). *Cities in the World: A New Perspective on Urbanisation*, OECD Urban Studies, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/d0efcbda-en>.

Oliveira, V. (2013). Morpho: A methodology for assessing urban form. *Journal of Urban Morphology* Vol. 17 No. 1

Olson, G. M., & Olson, J. S. (2000). Distance matters. *Human-Computer Interaction*, 15(2), 139–178. https://doi.org/10.1207/S15327051HCI1523_4

Ondrejčka, V., Ladzianska, Z., Finka, M., Jamečný, L., Husár, M., & Pauditšová, E. (2021). Expert insight into the spatial aspects and challenges facing metropolitan regions in Central Europe–Case study Bratislava region. In *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering* (Vol. 1203, No. 2, p. 022088). IOP Publishing.

Ongjerth, R. & Számadó R. (2019). A sikeres önkormányzati működés kulcstényezői - az ÖFFK II. kutatás eredményei alapján *Jegyző és Közigazgatás* 2019/6. 14-17. o.

Osborne, S. P. (2006). The new public governance? *Public Management Review*, 8(3), 377–387. <https://doi.org/10.1080/14719030600853022>

Ostrom, E. (2010). Beyond markets and states: Polycentric governance of complex economic systems. *American Economic Review*, 100(3), 641–672. <https://doi.org/10.1257/aer.100.3.641>

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>

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. (2008a). *Helyi kormányzás Magyarországon*. Budapest-Pécs: Dialóg Campus Kiadó.

Pálné Kovács, I. (2008b). 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. (2014). Jó kormányzás és decentralizáció. Magyar Tudományos Akadémia

Pálné Kovács, I. (2019). A magyar önkormányzatok korlátai a helyi gazdaságfejlesztésben. *Tér és Társadalom*, 33(2), 3–19. <https://doi.org/10.17649/TET.33.2.3088>

Pálné Kovács, I. (2020). 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. (Szerk.). (2016). A magyar decentralizáció kudarca nyomában. Dialóg Campus Kiadó.

Pálné Kovács, I., Finta, I., Brucker, B., & Péncs, 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.,
- 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>
- 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>
- Patton, M. Q. (2015). *Qualitative research & evaluation methods* (4th ed.). SAGE.
- 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>

Petrétei, J., & Tilk, P. (2014). *Magyarország alkotmányjogának alapjai*. Pécs: Kodifikátor Alapítvány.

Pfaffenbichler, P. (2012). The Bipolar Metropolitan Region Vienna–Bratislava. In: Bazzanella, L., Caneparo, L., Corsico, F., Roccasalva, G. (eds) *The Future of Cities and Regions. Springer Geography*. Springer, Dordrecht. https://doi.org/10.1007/978-94-007-2518-8_11

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>

Pflieger, G., & Rozenblat, C. (2010). The City as the Connector of Multiple Networks. *Urban Studies*, 47(13): 2723–2735

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.

Pike, A., Rodríguez-Pose, A., & Tomaney, J. (2017). *Local and regional development* (2nd ed.). London: Routledge.

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>

Poreisz, V. (2014). Dinamikus klasztersúly meghatározása a Győri Ipari Körzetben. In M. Lados (szerk.), *A gazdaságszerkezet és vonzáskörzet alakulása* (pp. 166–188). Universitas-Győr Nonprofit Kft.

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. (2023). *A határon átnyúló közforgalmú közlekedés fejlesztési lehetőségei a győri agglomerációs térség és a Szlovák Köztársaság között* szakdolgozat Győr: Széchenyi István Egyetem

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>

Pratchett, L. (2004). Local autonomy, local democracy and the new localism. *Political Studies*, 52(2), 358–375. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9248.2004.00484.x>

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. (2021). Soft spaces as a traveling planning idea. *Journal of Planning Education and Research*, 41(4), 557–569. <https://doi.org/10.1177/088541222199228>

Purkarthofer, E., & Granqvist, K. (2021). Soft spaces as a traveling planning idea: Uncovering the origin and development of an academic concept on the rise. *Journal of Planning Literature*, 36(3), 312–327. <https://doi.org/10.1177/0885412221992287>

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.

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. (2005). Az osztrák–magyar határ menti együttműködés múltja, jelene. *Tér és Társadalom*, 19(2), 7–29, 135. <https://doi.org/10.17649/TET.19.2.997>

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>

Rechnitzer, J. (2019). Nagyvárosok a magyar területi politikában és területfejlesztésben a rendszerváltozástól napjainkig. *Tér és Társadalom*, 33(1), 3–26. <https://doi.org/10.17649/TET.33.1.3069>

Rechnitzer, J., Kecskés, P., & Reisinger, A. (2016). A Győri Modell – Az egyetem, az ipar és a város együttműködési dimenziói. In I. Lengyel & B. Nagy (szerk.), *Térségek versenyképessége, intelligens szakosodása és újraiparosodása* (pp. 225–239). JATEPress.

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>

Rító, E. (2018). A helyi önkormányzatok autonómiája és a helyi önkormányzáshoz 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>
- 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>
- 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*

Sassen, S. (2001). *The Global City: New York, London, Tokyo* (2nd ed.). Princeton, NJ: Princeton University Press..

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>

Schläpfer, M., Bettencourt, L. M. A., Grauwin, S., Raschke, M., Claxton, R., Smoreda, Z., West, G. B., & Ratti, C. (2014). The scaling of human interactions with city size. *Journal of the Royal Society Interface*, 11(98), 20130789. DOI: 10.1098/rsif.2013.0789

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. (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>
- 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.
- Sharpe, L. J. (1970). Theories and values of local government. *Political Studies*, 18(2), 153–174. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9248.1970.tb00867.x>
- 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.
- Siket, J. (2020). *A helyi önkormányzatok közigazgatási autonómiája Magyarországon: Az autonómia egyes tárgykörei intézménytörténeti és nemzetközi kitekintéssel* (No. 81). Szeged: Iurisperitus Kiadó.
- Small, K. A., Verhoef, E. T., & Lindsey, R. (2024). *The economics of urban transportation*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315157375>
- 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. (2008). A városi térségek a közigazgatási struktúra és a „governance” keresztmetszetében. *Tér és Társadalom*, 22(1), 27–43. <https://doi.org/10.17649/TET.22.1.1154>

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.

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>

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.
- 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>
- Suhai, F. (1984). A győri térség agglomerálódásának komplex leképezése. In: Boros I. (szerk.): *IV. Tudományos ülésszak*. Győr: KTMF Nyomda, 18–22.
- 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>
- 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, T. (2019). Együttműködések és kistéleplési 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 – Teleplési Önkormányzatok Országos Szövetsége.

Szegvári, P. (2022). 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.

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>

Szőke, V. (2023). Klasszikus telephelyelméletek összefüggései Vas megyei települések mezőgazdasági vállalkozásainak gazdasági tevékenysége alapján. *Településföldrajzi Tanulmányok*, 12(1–2), 51–65.

Szörényiné Kukorelli, I. (1997a). A kistérségek gazdasági és társadalmi jellemzői és trendjei Észak-Dunántúlon. *Tér és Társadalom*, 11(1), 147–181. <https://doi.org/10.17649/TET.11.1.409>

Szörényiné Kukorelli, I. (1997b). Fejlesztési koncepciók a kistérségek számára. *Tér és Társadalom*, 11(3), 93–99. <https://doi.org/10.17649/TET.11.3.432>

Szörényiné Kukorelli, I. (2001). Vidékkutatás előzményekkel és tényekkel. *Tér és Társadalom*, 15(2), 71–85. <https://doi.org/10.17649/TET.15.2.803>

Szörényiné Kukorelli, I. (2007). *Relation analysis in rural space: A research method for exploring the spatial structure in Hungary*. Centre for Regional Studies. Discussion Papers, No. 56.

Szörényiné Kukorelli, I. (2014). Város és vidéke – térkapcsolatok elemzése Győr térségében. In M. Lados (szerk.), *A gazdaságszerkezet és vonzáskörzet alakulása* (pp. 22–49). Universitas-Győr Nonprofit Kft.

Szörényiné Kukorelli, I. (2015). Vidéki térségeink innovációt befogadó képessége – Egy kutatás tapasztalatai. *Tér és Társadalom*, 29(1), 97–115. <https://doi.org/10.17649/TET.29.1.2686>

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>

Tiebout, C. M. (1956). A pure theory of local expenditures. *Journal of Political Economy*, 64(5), 416–424. <https://doi.org/10.1086/257839>

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>

Tocqueville, A. de. (2000). *Democracy in America* (H. C. Mansfield & D. Winthrop, Trans.). University of Chicago Press. (Original work published 1835)

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>

Tózsá, I. (2017). *A közigazgatás földrajza*. Budapest: Nemzeti Közszerzői Egyetem.

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 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>

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

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>

World Health Organization. (2016). *Global report on urban health: Equitable, healthier cities for sustainable development*. World Health Organization.

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:

Arbeitsmarktservice Österreich. (2024). *Arbeitsmarktlage 2023*. Arbeitsmarktservice Österreich.

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.

Felsőoktatási Információs Rendszer <https://firstat.oh.gov.hu/intezmenyi-letszamstatisztika> utolsó letöltés: 2025. 11. 27.

Központi Statisztikai Hivatal [KSH]. (2025a). *21.1.2.1. Bruttó hazai termék (GDP) megye és régió szerint*. STADAT. Budapest: Központi Statisztikai Hivatal.
https://www.ksh.hu/stadat_files/gdp/hu/gdp0077.html

Központi Statisztikai Hivatal [KSH]. (2025a). *21.1.2.1. Bruttó hazai termék (GDP) megye és régió szerint*. STADAT. Budapest: Központi Statisztikai Hivatal.
https://www.ksh.hu/stadat_files/gdp/hu/gdp0077.html

Központi Statisztikai Hivatal [KSH]. (2025c). *Debrecen város napja – 2025. április 11*. Budapest: Központi Statisztikai Hivatal.
https://www.ksh.hu/infografika/2025/debrecen-varos-napja_2025_hu.pdf

Központi Statisztikai Hivatal [KSH]. (2026b). *20.2.2.10. Foglalkoztatási ráta, megye és régió szerint, negyedévente*. STADAT. Budapest: Központi Statisztikai Hivatal.
https://www.ksh.hu/stadat_files/mun/hu/mun0170.html

Központi Statisztikai Hivatal [KSH]. (2026d). *20.2.2.5. Munkanélküliségi ráta, megye és régió szerint, negyedévente*. STADAT. Budapest: Központi Statisztikai Hivatal.
https://www.ksh.hu/stadat_files/mun/hu/mun0171.html

Központi Statisztikai Hivatal 2011. évi népszámlálása

<https://www.ksh.hu/nepszamlalas/> utolsó letöltés: 2026. 01. 03.

Központi Statisztikai Hivatal 2022. évi népszámlálása

<https://nepszamlalas2022.ksh.hu/eredmenyek/vizualizaciok/a-telepulesek-legfontosabb-adatai/> utolsó letöltés: 2026. 01. 03.

Központi Statisztikai Hivatal Gazdasági Szervezetek Regisztere

<https://statinfo.ksh.hu/Statinfo/QueryServlet?ha=VB3A05> utolsó letöltés: 2025. 10. 09.

Központi Statisztikai Hivatal T-STAR Magyarország lakónépessége (továbbszámított népesség száma 2024) <https://statinfo.ksh.hu/Statinfo/QueryServlet?ha=NT6C01> utolsó letöltés: 2025. 12. 3.

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.

SUSR (2024). *Statistical Yearbook of the Slovak Republic 2024*. Pozsony: Statistical Office of the SR

7. Függelék

I. számú függelék

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 (Porhajas, 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 / szakpárosítás 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

9. táblázat 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 Megyei 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.

II. számú függelék

Suhai (1984) klaszteranalízise az agglomeráció településeit nyolc csoportba sorolta. Bár a vizsgálat több mint négy évtizeddel ezelőtt készült, a kialakított kategóriák jelentős része a jelenlegi térszerkezetben is értelmezhető. A kutatás eredményei szerint Győr önálló egységet alkotott, így nem tartozott egyik klaszterhez sem, ami már akkor is a város domináns szerepére utalt a térségben.

Az első klaszterbe azok a települések kerültek, amelyek már az 1980-as években is szoros kapcsolatban álltak Győrrel, különösen a napi ingázási kapcsolatok tekintetében. Ide sorolhatók például Győrújfalú, Győrladamér, Abda és Öttevény, amelyek a város közvetlen vonzáskörzetének meghatározó elemei voltak. A második klaszterbe tartozó települések esetében szintén erős funkcionális integráció volt megfigyelhető, azonban ezek a települések inkább az agglomeráció kialakulásának korai szakaszában jártak. Ilyen például Győrújbarát, Győrzámoly és Nyúl, amelyek napjainkra a várostérség dinamikusan fejlődő, meghatározó településeivé váltak (Porhajas, 2023).

A negyedik klaszter településein a mezőgazdasági tevékenység dominanciája volt jellemző. Bár ezen települések gazdasági szerkezete az elmúlt évtizedekben jelentős átalakuláson ment keresztül, és a mezőgazdaság súlya csökkent, rurális jellegük részben továbbra is fennmaradt. Ebbe a csoportba sorolható többek között Gyarmat, Koroncó, Ásványráró, Bezi és Bágyogszovát. A hatodik klaszterbe tartozó települések esetében valamiféle ipari vagy kulturális tevékenység jelenléte volt meghatározó, amely hozzájárult ahhoz, hogy e települések később városi rangot szerezzenek (Porhajas, 2023). Ide tartozik például Pannonhalma, Tét és Lébény. Az ötödik, hetedik és nyolcadik klaszter települései elsősorban az agglomeráció peremterületein helyezkedtek el, és közülük több a mai napig periférikus helyzetben van. Ilyen települések például Hédervár, Mórchida, Kisbábó, Vaszar vagy Felpéc (Suhai, 1984; Honvári, 2014).

Köszönetnyilvánítás

Hálásan köszönöm témavezetőimnek, Dr. Kocsis János Baláznak és Dr. Salamin Géznak a doktori tanulmányaim során végzett kitartó munkájukat, folyamatos támogatásukat, valamint azt, hogy szakmai tudásukkal, véleményükkel és tanácsaikkal mindvégig segítettek kutatásomat és disszertációm elkészítését. Különösen hálás vagyok azért a bizalomért, amellyel munkámat a doktori képzés teljes időszaka alatt kísérték. Köszönettel tartozom a Budapesti Corvinus Egyetem egykori Regionális és Környezetgazdaságtan MSc képzés oktatóinak és kollégáinak, akik az elmúlt években inspiráló szakmai és emberi környezetet biztosítottak számomra, és akiknek tudása, gondolkodásmódja és szakmai közössége jelentősen hozzájárult tudományos szemléletem formálódásához. Köszönetet mondok továbbá Kovács Lajosnak és Rózsa Zoltánnak, munkahelyi vezetőimnek, akik a Klímabarát Települések Szövetségénél olyan rugalmas és szakmailag inspiráló munkakörnyezetet teremtettek számomra, amely mindvégig támogatta doktori tanulmányaimat és kutatómunkámat. Az itt végzett munkám során szerzett tapasztalatok egyúttal lehetőséget biztosítottak arra is, hogy közvetlen közélről ismerjem meg az önkormányzatiság, a helyi kormányzás és az önkormányzatok mindennapi működésének számos gyakorlati kérdését. Az ezekből szerzett tudás és tapasztalat jelentősen gazdagította szakmai látásmódomat és doktori kutatásomat is. Köszönetemet fejezem ki értekezéstervezetem opponenseinek, Dr. Lieszkovszky József Pálnak és Dr. Hardi Tamásnak, akik szakmai észrevételeikkel, javaslataikkal és kritikai megjegyzéseikkel jelentősen hozzájárultak disszertációm továbbfejlesztéséhez és véglegesítéséhez. Mérheterlenül hálás vagyok szüleimnek, nagymamámnak és keresztszüleimnek, akik gyermekkorom óta mindenben támogattak, segítettek tanulmányaimat, és biztos háttérrel nyújtottak ahhoz, hogy eljuthassak ideig. Az ő szeretetük, türelmük és támogatásuk nélkül ez a disszertáció nem jöhetett volna létre. Végtelenül hálás vagyok barátaimnak, akik az elmúlt években mellettem álltak, és különösen Dr. Teveli-Hám Dorottyanak, Kiss Bence Álmosnak és Kisbali Bencének, akik a legnehezebb időszakokban is erőt adtak, támogattak, meghallgattak, és szakmai véleményükkel is segítettek munkámat. Jelenlétük és támogatásuk sokat jelentett számomra a doktori tanulmányok és a disszertáció elkészítésének hosszú folyamatában.

Külön köszönettel tartozom barátomnak, Szöllőssy Anitának, aki a disszertációban szereplő térképek elkészítésében nyújtott értékes segítséget.

Végül köszönettel tartozom mindazoknak, akik interjúalanyként, szakmai beszélgetőpartnerként vagy más módon hozzájárultak kutatásom megvalósításához. Nyitottságuk, tapasztalataik és gondolataik nélkül a győri várostérség működésének és a települések közötti együttműködéseknek az a részletes vizsgálata, amelyre ez az értekezés vállalkozott, nem valósulhatott volna meg.