

Határon átnyúló területi integrációs folyamatok elemzése strukturális szempontból egy kelet-közép-európai térségben¹

Jelen tanulmány célja többrétű. Egyrészt igyekszik definiálni a határon átnyúló területi integráció fogalmát a hazai és nemzetközi szakirodalom alapján, amely támpontot adhat az olvasó számára annak megértéséhez, hogy milyen tényezők befolyásolják az egyes határ menti terek közötti egységesülési folyamatot. Másrészt, ezeket az elméleti szakirodalom alapján feltárt – integrációban szerepet játszó – tényezőket a gyakorlatban, egy létező határtérség példáján keresztül is megvizsgálja, teszteli. Természetesen, a tanulmány – terjedelmi korlátok miatt – nem tér ki valamennyi integrációalakító faktorra, a határ menti terek integrációs folyamatát csupán strukturális szempontból vizsgálja részletesebben. Ennek megfelelően a térszerkezeti adottságokra, a társadalmi-gazdasági mutatók alakulására, valamint a közlekedési összekapcsoltság fejlettségére, e tényezők integrációformáló szerepére helyezi a hangsúlyt.

Az integrált határtérségek kialakulását befolyásoló tényezők

A tanulmány szempontjából az egyik legfontosabb fogalom az *integráció*, amelyet számtalan tudományterület használ, különböző megközelítésekben. Általánosságban azonban igaz rá, hogy jellemzően részek közeledését, összekapcsolódását, összeolvadását, egységesülését és egy új, minőségileg magasabb rendű és növekvő hatékonyságú egység létrejöttét értik alatta (Varsádi 1987; Juhász 1989; Kulcsár – Rostás 1989; Kovács 2001; Kiss 2005; Losonc 2005). Ebből következően olyan további jellegzetességekkel is rendelkezik, mint a beilleszkedés, a részek együttműködése, azok egymásra hatása, összekapcsolódása és működésük összehangolása az új egész által és keretein belül (Abonyiné et al, 2014).

Az integráció fogalmán belül a *területi integráció*nak is számtalan megközelítése létezik, de rendszerint a szomszédos térségek közötti (kulturális, gazdasági, stb.) interakciók lehetőségeire és intenzitására vonatkozik és az együttműködési hajlandóságot is magában foglalhatja. Ezek az interakciók különböző területi szinteken mehetnek végbe, a különféle városok közötti integrációtól a régiók, vagy nemzetek közötti integrációs szintekig. Az interakciók jellemzően nem csupán gazdasági tevékenységeket jelentenek, hanem külön-

féle politikai, társadalmi, kulturális kapcsolatokat is, ideértve például a migrációs mozgásokat is. Összességében tehát a határkutatásokban használt definíciókban közös vonás, hogy a határon átnyúló területi integrációt egy olyan regionális fogalomként határozzák meg, amely a nemzetállami határok mentén vizsgálandó jelenség és a különböző szereplők határon átnyúló kapcsolataira vonatkozik (Sohn 2014).

E ponton merül fel a kérdés, hogy tulajdonképpen mitől válhat egy határtérség integrált határregióvá, milyen támogató és gátló tényezők játszanak szerepet ebben? Ennek – a tanulmány szempontjából alapkérdésnek – a megválaszolására Durand (2015) kategória-rendszerére támaszkodom, aki dimenziók szerint határozta meg a határon átnyúló területi integráció mozgatórugóit, megkülönböztetve strukturális, intézményi, funkcionális és humán dimenziót. Kategorizálása szerint a *strukturális dimenzió* a határon átnyúló terek jellemzői alapján vizsgálja az integrációt, ami nem más, mint egy összehasonlító elemzés a területi egységek között, ami arra keresi a választ, vajon csökkentek, vagy növekedtek-e a közöttük észlelhető területi különbségek, konvergencia vagy divergencia, homogenizálódás, vagy specializálódás mutatható-e ki. E tekintetben tehát a területi és társadalmi összetétel kerül a vizsgálatok

fókuszába. Az *intézményi dimenzió* a különböző formájú együttműködésekben indul ki, a határon átnyúló kooperációban részt vevő szereplők hálózatosodására, valamint a szereplők együttműködési hajlandóságára, közös projektek és stratégiák megalkotására összpontosít. A *funkcionális dimenzió* a határon átnyúló áramlásokon alapszik, ideértve az egyéni és kollektív területi gyakorlatokat, valamint a kommunikációs hálózatok is. A *humán dimenzió* az integrációs folyamat sokkal szubjektívebb elemeit foglalja magában. A határtérségben élők értékrendje, szimbólumrendszere és identitása is ide sorolható, továbbá figyelembe veszi az integrációs folyamatban résztvevő szereplők percepcióit, különösen a másik három dimenzióra vonatkozóan (1. táblázat).

Azt azonban mindenképpen meg kell említeni, hogy a fenti kategorizálás dimenzióinak elemei a gyakorlatban sokszor olyannyira átfedésben vannak, oly mértékben összekapcsolódnak, hogy egymástól való elhatárolásuk sokszor nehézséget okoz. Ez azt jelenti, hogy miközben a nagy kiterjedésű, határon átnyúló infrastrukturális rendszerek (pl. közlekedési hálózatok)

alapvetően a strukturális dimenzióhoz sorolhatók, mégis, a rajtuk keresztül zajló utasforgalom – áramlási természete miatt – már a funkcionális dimenzióhoz tartozik. Ha pedig az utasokra helyeződik egy elemzés hangsúlya, máris humán dimenzióról beszélünk. Annak ellenére, hogy az elkülönítés nehézkes lehet, Durand (2015) négyes felosztásának elemei kiválóan megfigyelhetők az integráció elméleti és gyakorlati kutatásai során. Így jelen tanulmány erre a felosztásra támaszkodik, és a továbbiakban a területi integráció strukturális dimenzióját vizsgálja meg részletesebben.

A határon átnyúló integráció megközelítése strukturális szempontból

A határon átnyúló integráció *strukturális dimenziója* Durand (2015) kategóriarendszere szerint a térségek fejlődésének konvergencia és divergencia folyamataira fókuszál, a közöttük lévő területi egyenlőtlenségeket vizsgálja. Egyes szerzők azt állítják, hogy a területi integrációt a benne résztvevő területi egységek közötti strukturális különbségek csökkentésére vonatkozó folyamatként is fel lehet fogni (De Boe – Grasland – Healy 1999; Decoville et

1. táblázat: A határon átnyúló integráció dimenziói Durand (2015) alapján

A határon átnyúló integráció dimenziói	Mozgató rugók	Magyarázat
Strukturális	Strukturálódás	- területi és társadalmi összetétel - a térségek területi fejlődésének konvergencia vagy divergencia folyamata
Intézményi	Szervezeti kapcsolatok	- a szereplők hálózatosodása (politikai, gazdasági, civil, kulturális) és együttműködések kialakítása - a szereplők hajlandósága az együttműködésre, stratégiák és közös projektek megalkotására - határon átnyúló tervezés és politikák
Funkcionális	Cserekapcsolatok	- határon átnyúló áramlások - egyéni és kollektív területi és társadalmi gyakorlatok - kommunikációs hálózatok
Humán	Reprezentáció	- hasonló kulturális, társadalmi és politikai beállítottság - identitások közeledése és határon átnyúló élettér érzése - a szereplők percepciói

Forrás: Durand (2015) alapján saját fordítás

al. 2010). Ebből a nézőpontból kiindulva, az integráció nem más, mint a területi egységek konvergenciájához és politikai, társadalmi, kulturális homogenizálódásához vezető folyamat (De Boe – Grasland – Healy 1999; Markova 2014). A Metrolux kutatás (2011-2013), amely a határon átnyúló területi integrációt az európai nagyvárosi térségekben vizsgálta, a területi integráció fogalmát úgy határozta meg, mint egy olyan konvergencia-folyamat az elválasztott területek között, amely az interakciók intenzívebbé válásából ered a különböző földrajzi egységek szereplői között (Metrolux 2013).

Más források (pl. Markova, 2014) szerint a közvetlen kapcsolat a területi integráció és a konvergencia között a határ menti térségek fejlődési folyamatait látva távol állnak a valóságtól. Valójában az integrációs területek közötti kapcsolatok a területi egységek közötti jelentős különbségeken alapulnak és lehetnek erősen aszimmetrikusak is. Ezen körülmények erős és stabil integrációhoz vezethetnek az interakciók szempontjából, de a területi homogenitás tekintetében ezek divergáló területi egységek lesznek. Az állandó és erős interakciók nem szükségszerűen jelentik a területek konvergenciáját. Ugyanakkor, a területi kon-

vergencia sem garantálja a határon átnyúló stabil kapcsolatokat (Uszkai 2013; 2014a; 2014b).

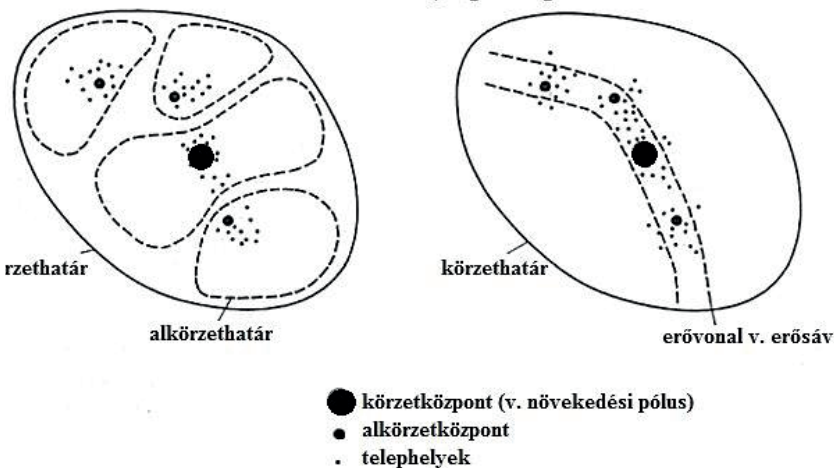
Úgy vélem, a határon átnyúló területi integráció strukturális dimenzióját a térségek konvergencia-divergencia folyamatain túlélve, tágabban kell értelmeznünk, és nem hagyhatjuk figyelmen kívül a vizsgálandó határtérségek *térszerkezeti adottságait és az infrastrukturális összekapcsoltság* (pl. közlekedési elérhetőség) szempontjait sem. E tényezőkre az integráció más dimenziói sem fordítanak kellő figyelmet, annak ellenére, hogy a korábbi kutatások (Hardi 2009a; 2012) és a gyakorlati tapasztalatok is azt igazolják, hogy az integrációs folyamatot a térszerkezet jellege, valamint a határ túloldalának fizikai elérhetősége is befolyásolhatja.

Azt, hogy a térszerkezetnek² milyen szerepe lehet a határon átnyúló integrált tér kialakulásában, többféle megközelítésből vizsgálhatjuk. Magára a térszerkezet modellezésére (csakúgy, mint a fogalom értelmezésére) számtalan lehetőség kínálkozik, e tanulmány Zoltán (1984) földrajzi térszerkezeti modelljeire támaszkodik, ugyanis véleményem szerint a szerző körzetelmélet („A” modell) és erővonal-elmélet modellje („B” modell) a határon átnyúló integrált tér vizsgálatához kiváló támpontot adhat (1. ábra).

1. ábra: Földrajzi térszerkezeti modellek – a körzet- és az erővonal-elmélet párhuzama

A) A körzetelmélet térszerkezeti modellje

B) A gazdasági erővonal-elmélet térszerkezeti modellje



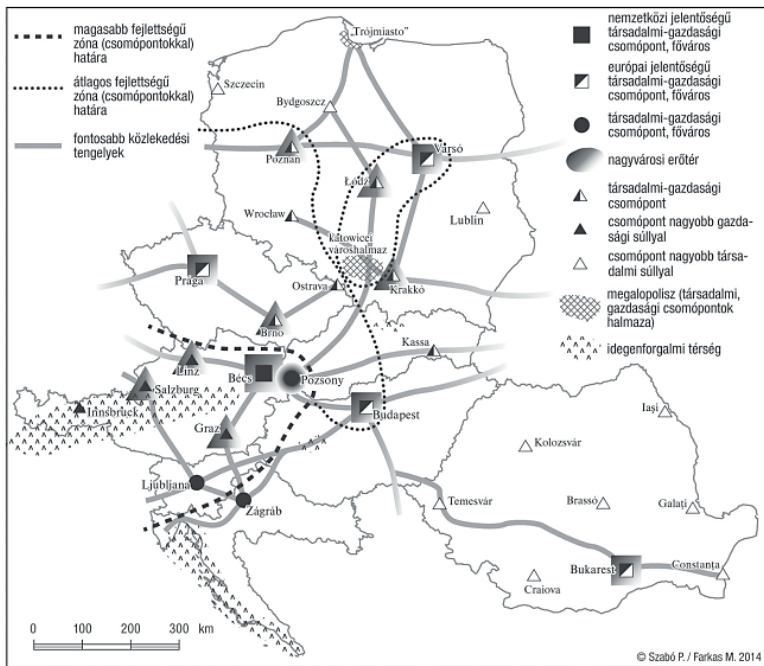
Forrás: Zoltán 1984 alapján újraserkesztve

Az „A” jelű térszerkezeti modell azért érdekes a határon átnyúló integrált tér kutatásának szempontjából, mert a nagyobb központok (mint körzetközpontok), a kisebb városok (mint alkörzetközpontok) és a hozzájuk kapcsolódó (körzet-és alkörzethatárok által körülírt) vonzaskörzetek kialakulását, térbeli kiterjedését az államhatár is befolyásolhatja. Egy államhatárhoz közeli város nem tudja kialakítani minden irányban maga körül a vonzaskörzetét, ugyanis a határ másik oldalára nem vagy, csak részlegesen gyakorolhat vonzást. Még nyitott határok esetében is a piacterület beszűküléséhez vezet az a tény, hogy a szomszédos ország gazdasági-társadalmi, műszaki rendszerei kisebb-nagyobb mértékben eltérők, ezért a város nem tudja vonzaskörzetét a szomszédos határ menti területekre olyan szabad-sággal kiterjeszteni, mint saját nemzeti területeire. Viszont figyelembe kell vennünk azt is, hogy bizonyos funkciókban (pl. bevásárlás, fogorvosi szolgáltatások, stb.) kiterjesztheti vonzaskörzetét

a határ túoldalára is (Hardi 2009b), ami viszont hozzájárulhat egy integrált, vagy integráltabb határon átnyúló tér kialakulásához.

Zoltán (1984) „B” jelű térszerkezeti modelljének hasznosíthatósága jelen kutatás szempontjából akkor mutatkozik meg, ha a modellben ábrázolt erővonalakat fejlődési tengelyekként értelmezzük. Kelet-Közép-Európa térszerkezeti képét áttekintve (2. ábra) könnyen belátható, hogy ahol a fejlődési tengelyek, fő közlekedési vonalak összefutnak, keresztezik az államhatárt, ott fejlettebb térségek alakultak ki, míg ahol nem halad át ilyen tengely, fejletlenebb, perifériális helyzetű térségekkel találkozunk. Itt érdemes említeni például Tóth (2017) azon – empirikus vizsgálatokkal alátámasztott – megállapítását, miszerint a gazdasági fejlődésnek nem lehet önmagában alapja a kedvező közlekedési helyzet. Az ugyanis nem független az adott régió általános gazdasági állapotától, illetve attól, hogy a konkrét útszakasz milyen gazdasági állapotú térségeket érint. Mind-

2. ábra: Kelet-Közép-Európa térszerkezeti képe a 2010-es évek elején



Forrás: Szabó – Farkas 2014

azonáltal, a térségek fejlettségi szintje az integráció vizsgálatának szempontjából azért érdekes, mert jellemzően a fejlettebb térségekben a határ túloldalával való interakciók intenzívebbek, mint a fejletlenebb területek esetében, a gyakori interakciók pedig az integrált tér kialakulásának egyik alapvető (ugyanakkor nem feltétlenül elégséges) tényezője lehet.

A Centrope mintatárság vizsgálata a határon átnyúló integráció strukturális dimenziója mentén

A továbbiakban a tanulmány a Bécs és Pozsony köré szerveződő Centrope térség példáján keresztül vizsgálja a területi integrációs folyamatot, Durand (2015) kategóriarendszerét tágabban értelmezve, a társadalmi-gazdasági mutatók elemzésén kívül a térszerkezet és a közlekedési összekapcsoltság szempontjait is figyelembe véve.

A vizsgált Centrope (közép-európai) térséggel kapcsolatban elsőként meg kell jegyeznünk, hogy földrajzi lehatárolását a 2003. szeptemberi Kittsee-i Nyilatkozat jelentette. Az (akkori) 14 tartomány, régió, megye és város politikai döntéshozóinak találkozáját a Közép-európai Régió

létrehozásának alapvető szándékának szentelték. A Centrope régiót az osztrák Bécs, Alsó-Ausztria és Burgenland tartományok, Dél-Morvaország cseh régió, Pozsony (Bratislava) és Nagyszombat (Trnava) szlovákiai kerületek, a magyarországi Győr-Moson-Sopron és Vas megye, valamint Eisenstadt, St. Pölten, Brno, Pozsony (Bratislava), Nagyszombat (Trnava) városok alkotják³ (3. ábra).

Ami az integrációs folyamat térszerkezeti szempontját illeti, fontos megjegyezni, hogy a térség négy ország és négy nyelv találkozási pontjánál terül el, ahol mintegy hat és félmillió ember él. A két főváros, Pozsony és Bécs, melyek agglomerációi mindössze 60 kilométerre találhatók egymástól, Brno és Győr városai, amelyek szintén régiókn túlnyúló jelentőséggel bírnak, továbbá a több kisebb város jelentik a gazdaságilag és kulturálisan is növekvő európai régió motorjait (centrope.com 2013). Jelentős részben kedvező földrajzi fekvésének köszönheti sikerességét, hiszen az a szerencsés helyzet alakult ki a történelem folyamán, hogy négy ország gazdaságilag legdinamikusabban fejlődő régiói egymás szom-

3. ábra: Centrope partner régiók és városok



Szerkesztette: Hardi 2013

szédságában helyezkednek el a közép-európai térben. Azt is mindvégig szem előtt kell tartanunk, hogy a Centrope-ot alkotó közép-európai országoknak hosszú időre visszanyúló közös történelmi múltjuk van, gondoljunk csak az 1918-ig létező Osztrák-Magyar-Monarchia soknemzetiségű államalakulatára, vagy a cseh-szlovák együttélésre, amely egészen 1992-ig fennállt. Ezek az együttélési folyamatok nyilvánvalóan hosszú időre meghatározták ezen országok fejlődési folyamatait. Szükséges tehát a történelmi eseményeket is potenciális integrációformáló erőként kezelni. Hardi (2007) megállapítása szerint Magyarország összes határa közül talán a nyugat-dunántúli térségben van a legnagyobb esély arra, hogy az „integrált határrégió” megszülethessék. A dunai határszakasz központjai (Pozsony, Győr, Komárom, Esztergom) fontos földrajzi tengelyek metszéspontjaiban helyezkednek el, ide sorolhatjuk magát a Dunát, valamint a Bécs–Budapest közúti és vasúti tengelyt. Mindezek a földrajzi tények felértékelik a térséget. A határrégióvá válást nagyban elősegíti, hogy a politikai határ magyar többségű etnikai területeket metsz, a határ mentén nagy kiterjedésű és népességű, magyar többségű területek helyezkednek el.

Fontos demográfiai mutató a Centrope térség egészének és tagrégióinak népességszáma, amely esetében 2001. és 2011. évi népszámlálási éveket és a jelenlegi állapotot jellemző 2016. évi adatok összehasonlítása történik. Amennyiben a népességszám alakulását a Centrope egészére vizsgáljuk, láthatjuk, hogy az Eurostat adatai szerint 2001-ben a térség teljes népessége 6,35 millió fő volt, amely 2011-re 264 ezer fővel emelkedett, 2016-ra pedig további 235 ezer fővel, így jelenleg már több mint 6,8 millió fővel számolhatunk. Ha a tendencia nem változik, akkor a Centrope népessége még 2020 előtt elérheti a 7 millió főt (4. ábra).

Egy adott térség népességszámának alakulását két tényező, a természetes szaporodás (élvesztések-és halálozások egyenlege), valamint a vándorlási különbözet (ki- és bevándorlások egyenlege) határozza meg. A természetes szaporodás és a vándorlási egyenleg együttes figyelembe vételével számított tényleges szaporodás a Centrope tagrégiók népességnövekedését egyértelműen mutatja, kivételt képez ez alól Ma-

gyarország egésze, Vas megye, valamint a 2001-2005 közötti időszakban a szlovák Centrope térség. Ez utóbbi esetében azonban a későbbi időszakokban már népességnövekedést tapasztalunk (5. ábra).

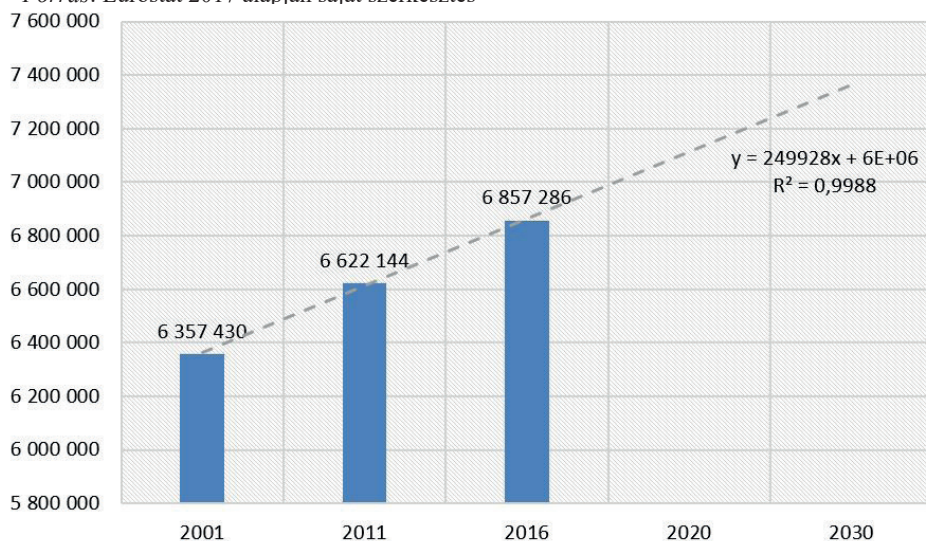
A következő térkép a népességszám változását települési szinten ábrázolja, és kiválóan szemlélteti a 2006-2016 közötti időszak alatt jellemző szuburbanizációs folyamatot is a térségben. Jól kirajzolódik a kisebb centrumok (pl. Győr, Brno) és a nagyvárosi magok (pl. Pozsony) stagnáló, kismértékben növekvő népessédsi tendenciája mellett a városkörnyéki agglomerációk intenzív népességvonzása. Mindemellett, egy ilyen kedvező földrajzi-gazdasági helyzetben lévő nagyteréségben is szembetűnő a perifériális területek jelentős népességvesztése. Ezen területek a Centrope régióon belül szintén összefüggő zónákat alkotnak, főként Győr-Moson-Sopron megye déli, Vas megye keleti határán, Alsó-Ausztria rurális, a fővárostól és a tartomány központjától távolabb eső vidékein, ideértve a cseh oldal rurális térségét is (6. ábra).

A társadalmi jelenségeket jellemző mutatók után a gazdaságra helyeződik a hangsúly. Ha a Centrope tagjait gazdasági teljesítőképességük szempontjából vizsgáljuk, érdemes figyelmet fordítani arra, hogy az egyes tagrégiók milyen mértékben járulnak hozzá a Centrope teljes GDP-jéhez. A térségen belül termelt GDP-hez való hozzájárulást 2000-től vizsgálva egy érdekes átalakulási folyamat figyelhető meg. Míg a kezdő évben a Centrope GDP-jének 83,5%-át Ausztria adta, addig ez az aránya 2015-re 11,5%-kal, 71,9%-ra csökkent, a cseh és a szlovák Centrope régiókban termelt GDP arányának dinamikus növekedése mellett. A cseh régió esetében az arány 5,8%-ról 8,3%-ra növekedett, a szlovák térség pedig több, mint duplájára növelte részesedését, 6,9%-ról 15%-ra, ami egyértelműen a fővárosi gazdasági teljesítmény jelentős javulásának tudható be (7. ábra).

Az egy főre jutó GDP tekintetében is lényeges területi különbségek tapasztalhatók a Centrope régióon belül. Természetesen az osztrák oldal, Bécs fővárossal ma is messze a legjobban teljesítő tagrégió a Centrope-on belül, azonban a pozsonyi térség e mutató tekintetében rendkívüli dinamikával felzárkózni látszik. Ha a Centrope

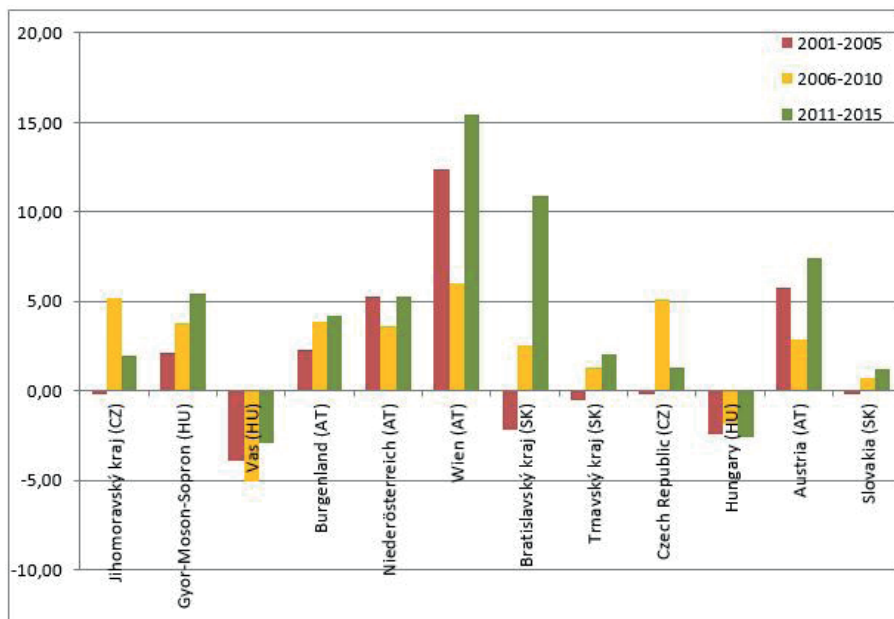
4. ábra: Népszámszám alakulása a Centrope térség egészében (2001, 2011, 2016) és előrejelzése

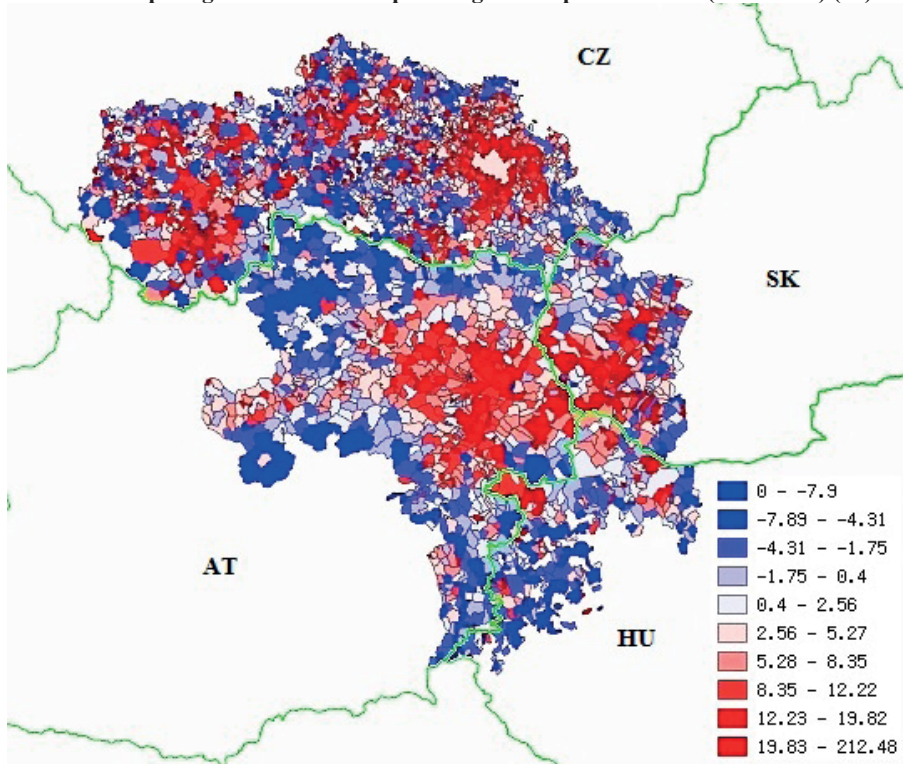
Forrás: Eurostat 2017 alapján saját szerkesztés



5. ábra: 1000 főre jutó tényleges szaporodás a Centrope tagrégiókban (ezrelék)

Forrás: Eurostat 2017 alapján saját szerkesztés



6. ábra: Népegységváltozás a Centrope térségben települési szinten (2006-2016) (%)⁴

Forrás: Centrope Map 2017 alapján saját szerkesztés

7. ábra: Az egyes Centrope tagok hozzájárulása a térség teljes GDP-jéhez (%) (2000-2015) (Centrope térség =100%)



Forrás: Eurostat 2017 adatai alapján saját számítás

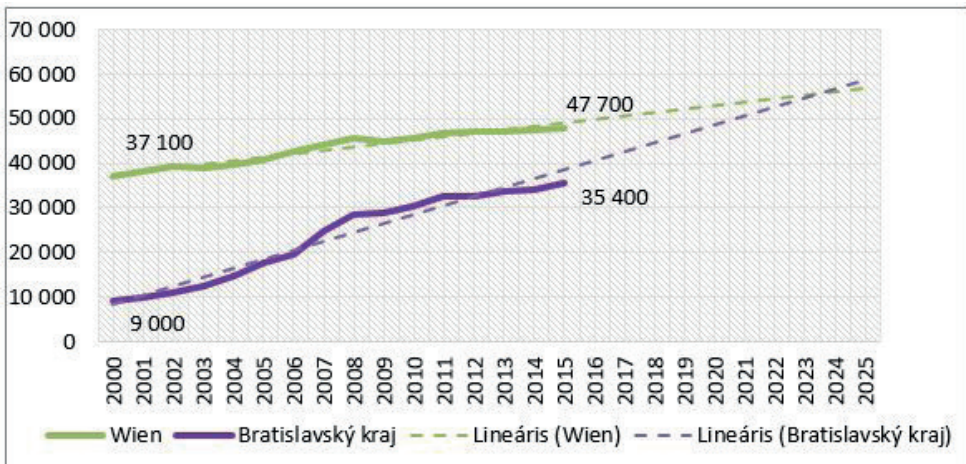
két fővárosi térségének egy főre jutó GDP értékeit hasonlítjuk össze és jelezzük előre a várható értékeket, azt mondhatjuk, hogy amennyiben az elmúlt 15 év tendenciája folytatódik, úgy a pozsonyi térség egy főre jutó GDP-jének értéke 2025-re megegyezhet a bécsi régió értékével. Ez egyértelműen a két fővárosi térség strukturális szempontú integrációját igazolja (8. ábra).

A továbbiakban tekintsük át a Centrope térségen belüli közlekedési elérhetőség viszonyainak változását, hiszen a határon átnyúló integráció strukturális dimenziójához ez a tényező is besorolható, annak ellenére, hogy Durand (2015) kategóriarendszerében nem jelenik meg ez az elem. Egy új híd, autópálya, autótút megépülése, vagy egy vasúti pályaszakasz megnyitása jelentősen megváltoztathatja a határtérségben a határon átnyúló mozgások intenzitását és irányait, új típusú kapcsolatok alakulhatnak, korábbiak veszíthetnek jelentőségükből, és egy sor egyéb következményt hozhatnak magukkal például a munkavállalás, tanulás, idegenforgalom, ingatlanpiac, stb. területén. A tanulmány a közlekedési összekapcsoltság változását a Centrope térség belső integrációs folyamatainak jobb megértése érdekében tekinti át, és a térség egészére kiterjedő vasúti közlekedésen keresztül

túl közelíti. Nyilvánvaló, hogy más közlekedési módok vizsgálata is célszerű volna ahhoz, hogy árnyaltabb képet kapjunk a térségben zajló elérhetőségi viszonyokról, ugyanakkor a tanulmány szerkezetét, tartalmi jellemzőit, valamint területi korlátait figyelembe véve csupán egyfajta közlekedési mód vizsgálatára vállalkozik, egyéb közlekedési módok későbbi kutatások témájául szolgálhatnak.

A vasúti közlekedés – más formákhoz képest – viszonylag könnyebben nyomon követhető, amennyiben rendelkezésünkre állnak több évre vonatkozóan vasúti menetrendek. Ebből kiindulva a vizsgálat kétféle megközelítést alkalmaz: egyrészt a közvetlen vonatjáratok számának változását hasonlítja össze 1990-91. és 2017. évi vasúti menetrendek alapján, hétköznapokon, kizárólag határon átnyúló jelleggel, a Centrope kis- és nagyközpontjai között, másrészt ugyanezen évek alatt a vasúti közlekedésben bekövetkezett időmegtakarításra koncentrál, és arra keresi a választ, hogy az adott viszonylatban hogyan változott a menetidő ezen időszak alatt. Fontos hangsúlyozni, hogy a módszer olyan egyszerűsítéssel él, hogy csakis a közvetlen vonatjáratokat veszi figyelembe, amelyekkel „A” városból „B” városba átszállás nélkül juthatunk el. Ez tekinthető

8. ábra: Egy főre jutó GDP folyó áron (2000-2015) (EUR/fő) és előrejelzés 2025-ig a két fővárosi térségben



Forrás: Eurostat 2017 adatai alapján saját számítás

ugyanis a leginkább optimális megoldásnak a két település közötti vasúti megközelíthetőségre. Az ennél kedvezőtlenebb, egy, vagy több átszállást és ezzel együtt várakozási időt is igénylő utak nyomom követése jelen tanulmányban nem cél.

Elsőként vizsgáljuk meg a közvetlen vonatjáratok számának alakulását a két vizsgálati évre vonatkozóan. Ez alapján láthatjuk, hogy a legnagyobb számban a közvetlen vonatjáratok határon átnyúló viszonylatban Wiener Neustadt (Bécsújhely) – Sopron (+22 db járat), és Sopron – Bécs (+20 db járat) között növekedtek. Ugyanezen vasúti szakaszok ellentétes irányban szintén jelentős emelkedést mutatnak a kezdő évhez képest, Sopron – Wiener Neustadt (+17 db járat) és Bécs – Sopron (+16 db járat) között. A fentiekben túl szembetűnő az a változás, amelyet a Centrope két fővárosa között tapasztalunk: 1990-91-ben mindössze napi 2-2 vonatjárat közlekedett Bécs és Pozsony között, 2017-re ez 17 db járatot jelent mindkét irányban. Bécs és Brno között napi 3-3 vonatjárat helyett ma már 8-8 járat biztosítja a közvetlen elérést, Bécs és Győr között az 1990-91-ben jellemző 4-4 db járat 13-13 db járatra növekedett. Nem változott a közvetlen vonatjáratok száma Pozsony és Brno viszonylatában, ahol mindkét vizsgálati évben napi 11-11 db járatral számolhatunk. Vannak azonban olyan viszonylatok is a térségben, amelyek közvetlen vonatjáratral való elérése nehezkesebbé vált a vizsgált időszak alatt. Ilyennek tekinthető a Győr-Pozsony közötti összeköttetés, amely a kezdő évben még napi 4-4 db járatral működött, azonban időközben valamennyit megszüntettek. Viszont mind a szlovák, mind pedig a magyar fél részéről többször felvetődött annak igénye, hogy ismét közlekedjenek Rajka vagy Hegyeshalom és Pozsony között személyszállító vonatok. A két fél már korábban is egyeztetett a lehetőségekről, azonban sorra elbukott valamennyi elképzelés. Azóta változott a helyzet és a GYSEV vette át a pályavasúti feladatokat Rajkán. (RegionalBahn 2017). Bár közvetlen vonatjáratok Győr és Pozsony között ezután sem közlekednek, de 2017. december 10-től javul az elérhetőség a két város között, ugyanis Hegyeshalom–Rajka–Pozsony–Ligetfalu (Bratislava–Petržalka) vonalon, hétfőtől szombatig öt, vasárnaponként négy vonatpárral lehet utazni. A vonatok többsége a reggeli és

délutáni csúcsideőszakban közlekedik annak érdekében, hogy megfeleljen a munkába, iskolába járó utasok igényeinek. A minden állomáson és megállóhelyen megálló személyvonatok a helyi forgalom mellett kiváló lehetőséget nyújtanak távolabbi viszonylatok összekötésére is, mivel a GYSEV Hegyeshalom állomáson közvetlen átszállási lehetőséget nyújt Budapest, Győr és Csorna irányába is (IHO 2017). Ami az osztrák-magyar viszonylatokat illeti, Eisenstadt és Sopron között szintén megszüntették a közvetlen vonatjáratokat. A két város között jellemzően Wulkaprodersdorf (Vulkapordány) településen történik az átszállás (3-4 perc várakozási idővel), de még ezzel együtt is mindössze 28-30 perces utazási időre számíthatunk (2. táblázat).

A vizsgálat a közvetlen vonatjáratok átlagos elérési idejére vonatkozóan is tanulságos volt, hasznos eredményekkel zárult. Mivel az elérési idő is befolyásolhatja a városok/térségek közötti kapcsolatok alakulását, intenzitását, (ezáltal az integrációs folyamatoknak is mérceje lehet), így a továbbiakban a tanulmány a Centrope térség városai között mért átlagos eljutási időre és annak változására fókuszál 1990-91 és 2017. évekre vonatkozóan, vasúton.

Egyik fontos eredmény az időtényezőre vonatkozóan az, hogy az átlagos eljutási idő Bécs-Brno és Brno-Bécs között csökkent leginkább. Ez azt jelenti, hogy míg az időszak kezdetén 146-148 percet jelentett egyik városból a másikba eljutni, addig mára ez az idő 45 (Brno-Bécs), illetve 55 perccel (Bécs-Brno) csökkent. Ehhez – visszautalva a fentiekben leírtakra – napi 5-5 darabbal több járat társul. Szintén szemtűnő, hogy Bécs és Pozsony között csaknem 40 perccel rövidebb vasúti menetidővel számolhatunk, a járatsűrűség jelentős növekedése mellett. Brno városából Pozsonyba utazva szintén több mint fél órát takaríthatunk meg (115 perc helyett 83 perc), azonban ez már nem igaz az ellentétes viszonylatban, ahol mindössze 6 perccel (95 percről 89 percre) csökkent az átlagos menetidő a vizsgált időszak alatt. Sopron és Eisenstadt között (ahogyan a fentiekben már említésre került) megszűnt a közvetlen vonatjárat, de ez alig befolyásolta az eljutási időt, ugyanis a két város között 1990-91-ben 26 perc alatt lehetett közvetlen vonatjáratral eljutni, míg napjainkban egy átszállással ez az idő 28-30 perc.

Sopron és Bécsújhely viszonylatában 7, illetve 10 perccel csökkent az átlagos menetidő, míg Sopron és az osztrák főváros közötti elérhetőség

inkább a közvetlen járatok számát tekintve mutat jelentős fejlődést, az eljutási idő viszont alig (3-4 perccel) növekedett (3. táblázat).

2. táblázat: Közvetlen vonatjáratok száma hétköznapokon 1990-91 és 2017-ben (db), valamint a járatok számának változása (db), határon átnyúló viszonylatokban

			Célállomás						
			Wien	Brno	Bratislava	Győr	Sopron	Eisenstadt	Wiener Neustadt
1990-91	Kivándorló állomás	Wien	-	3	2	4	3		
		Brno	3	-	11				
		Bratislava	2	11	-	4			
		Győr	4		4	-			
		Sopron	3				-	5	6
		Eisenstadt					7	-	
		Wiener Neustadt					6		-
2017.04.18. (kedd)	Kivándorló állomás	Wien	-	8	17	13	19		
		Brno	8	-	11				
		Bratislava	17	11	-	0			
		Győr	13		0	-			
		Sopron	23				-	0	23
		Eisenstadt					0	-	
		Wiener Neustadt					28		-
Járatok számának változása 1990-91 – 2017 (db)	Kivándorló állomás	Wien	-	5	15	9	16		
		Brno	5	-	0				
		Bratislava	15	0	-	-4			
		Győr	9		-4	-			
		Sopron	20				-	-5	17
		Eisenstadt					-7	-	
		Wiener Neustadt					22		-

Forrás: Cestovný poriadok 1990-1991 (Csehszlovák vasúti menetrend, érvényes: 1990.05.27-1991.06.01);

Magyar Államvasutak: Nemzetközi menetrend (1990-1991), érvényes: 1990.05.27-1991.06.01;

Fahrpläne – Das österreichische Kursbuch Fernbindungen mit dem Ausland Dienststück. 1990. érvényes: 1990.05.27-1990.09.29.)

<http://elvira.mav-start.hu/> (2017.04.18-i állapot);

<http://www.oebb.at/de/> (2017.04.18-i állapot);

<https://www.cd.cz/default.htm> (2017.04.18-i állapot);

<http://www.zsr.sk/> (2017.04.18-i állapot)

3. táblázat: Közvetlen vonatjáratok átlagos elérési ideje hétköznapokon 1990-91 és 2017-ben (perc), valamint az időmegtakarítás mértéke a két időszak között (perc), határon átnyúló viszonylatokban

		Célállomás						
		Wien	Brno	Bratislava	Győr	Sopron	Eisenstadt	Wiener Neustadt
1990-91	Wien	-	146	105	95	72		
	Brno	148	-	115				
	Bratislava	102	95	-	120			
	Győr	96		122	-			
	Sopron	74				-	26	49
	Eisenstadt					27	-	
	Wiener Neustadt					43		-
2017.04.18. (kedd)	Wien	-	91	66	76	75		
	Brno	103	-	83				
	Bratislava	65	89	-	-			
	Győr	80		-	-			
	Sopron	78				-	-	39
	Eisenstadt					-	-	
	Wiener Neustadt					36		-
Időmegtakarítás (1990-91 – 2017) (perc)	Wien	-	55	39	19	-3		
	Brno	45	-	32				
	Bratislava	37	6	-	-			
	Győr	16		-	-			
	Sopron	-4				-	-	10
	Eisenstadt					-	-	
	Wiener Neustadt					7		-

Forrás: Cestovný poriadok 1990-1991 (Csehszlovák vasúti menetrend, érvényes: 1990.05.27-1991.06.01);

Magyar Államvasutak: Nemzetközi menetrend (1990-1991), érvényes: 1990.05.27-1991.06.01;

Fahrpläne – Das österreichische Kursbuch Fernbindungen mit dem Ausland Dienststück. 1990. érvényes: 1990.05.27-1990.09.29.)

<http://elvira.mav-start.hu/> (2017.04.18-i állapot);

<http://www.oebb.at/de/> (2017.04.18-i állapot);

<https://www.cd.cz/default.htm> (2017.04.18-i állapot);

<http://www.zsr.sk/> (2017.04.18-i állapot)

Összegzésként a következő táblázat bemutatja, hogy az egyes városok között milyen irányú változás ment végbe a vizsgált időszak alatt a vasúti közlekedés terén. A táblázat alapján láthatjuk, hogy a közvetlen vonatjáratok száma és az eljutási idő is kedvezőbbé vált Bécsből Brno, Pozsony, illetve Győr irányába, és vissza. Bár a járatszámok nem változtak, ugyanakkor az eljutási idők csökkentek Pozsony és Brno között.

Sopron és Bécs között viszont a járatszámok növekedése ellenére is növekedett a közvetlen vonatjáratok eljutási ideje. Negatív tendencia figyelhető meg Sopron-Eisenstadt között. Győr és Pozsony között továbbra sincsen közvetlen vasúti összeköttetés, ugyanakkor, 2017 decembere-től javult a két város közötti elérés a Rajka-Pozsony vasútvonal újraindításának köszönhetően (4. táblázat).

4. táblázat: A közvetlen vonatjáratok száma és az eljutási idő alakulása a Centrope térség városai között, határon átnyúló jelleggel (1990-91 és 2017. évek összehasonlításában)

		Célállomás						
		Wien	Brno	Bratislava	Győr	Sopron	Eisenstadt	Wiener Neustadt
Kindulási állomás	Wien	-	J+; I-	J+; I-	J+; I-	J+; I+		
	Brno	J+; I-	-	J0; I-				
	Bratislava	J+; I-	J0; I-	-	J-; I+			
	Győr	J+; I-		J-; I+	-			
	Sopron	J+; I+				-	J-; I+	J+; I-
	Eisenstadt					J-; I+	-	
	Wiener Neustadt					J+; I-		-

Jelmagyarázat:

J+: Járatszám növekedése

J-: Járatszám csökkenése

J0: Járatszám nem változott

I+: Eljutási idő növekedése

I-: Eljutási idő csökkenése

I0: Eljutási idő nem változott

Zöld jelölés: Mindkét tényező esetében kedvező változás

Sárga jelölés: Egyik tényező esetében kedvező, másik tényező esetében kedvezőtlen, vagy nincs változás

Piros jelölés: Mindkét tényező esetében kedvezőtlen, vagy nincs változás

Forrás: Cestovný poriadok 1990-1991 (Csehszlovák vasúti menetrend, érvényes:

1990.05.27-1991.06.01);

Magyar Államvasutak:

Nemzetközi menetrend (1990-1991), érvényes: 1990.05.27-1991.06.01;

Fahrpläne – Das österreichische Kursbuch Fernbindungen mit dem Ausland Dienststück.

1990. érvényes: 1990.05.27-1990.09.29.)

<http://elvira.mav-start.hu/> (2017.04.18-i állapot);

<http://www.oebb.at/de/> (2017.04.18-i állapot);

<https://www.cd.cz/default.htm> (2017.04.18-i állapot);

<http://www.zsr.sk/> (2017.04.18-i állapot)

Összegzés, jövőbeli kilátások

Ahogy láthatjuk, a határon átnyúló integrált tér kialakulását számtalan tényező befolyásolhatja, amelyek az integráció strukturális dimenziójához sorolhatók. Ezt azt jelenti, hogy a Durand (2015) kategóriarendszerében megfogalmazott strukturális dimenziót tágabban kell értelmeznünk, nem csak a társadalmi-gazdasági mutatók közeledése/távolodását érthetjük alatta, hanem egyéb tényezőket is (pl. térszerkezeti adottságok, határon átnyúló közlekedési kapcsolatok).

A vizsgált Centrope térség összességében kedvező térszerkezeti, földrajzi adottságokkal rendelkezik, ami támogatja a térség további egységesülését. A 2000-es évek elejétől népességnövekedés tapasztalható, ugyanakkor – mint láthatjuk – mértéke jelentős területi különbségeket mutat. A GDP értékével kifejezett gazdasági teljesítőképesség (GDP/fő) szempontjából a két főváros, Bécs és Pozsony egymáshoz való közeledése 2000 óta egyértelműen kimutatható.

A Bécs-Pozsony-Győr városregió egységesülésének jövőbeli esélyeivel kapcsolatban Rechnitzer (2016) úgy fogalmaz, hogy a város-hármas és térsége belső kapcsolatai még gyengék, erőtleneek. Győr irányába azonban a pozsonyi agglomeráció hatásai kezdenek érvényesülni, annak vonzása átlépte az országhatárt, s egészen Mosonmagyaróvárig terjed. Ezzel párhuzamosan a győri agglomeráció további térbeli kiterjedése is megfigyelhető, és vélhetően a pozsonyi hatások eredményezhetnek egy gyorsabb, karakteresebb összenövést. Térségünkben tehát a térszerkezeti erőterek határozottan jelen vannak és működnek, itt található a Poznan-Osztava-Budapest-Győr-Bécs-Pozsony zóna a Bécs által generált fejlődési övezettel, így fejlődésgeneráló hatásaikkal tartósan számolnunk kell.

USZKAI ANDREA⁶

Irodalom

Abonyiné Palotás Jolán és szerzőtársai szerk.: Tóth József – Trócsányi András (2014): Általános társadalomföldrajz I-II. Dialóg Campus Kiadó - Nordex Kft. http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tamop425/2011_0001_528_Toht_Jozsef_Altalanos_tarsadalomfoldrajz_I_II/ch08s08.html, Letöltve: 2017.09.30.

Centrope.com (2013): <http://www.centrope.com/hu/centrope-regio/centrope-rovid-attekintes>, Letöltve: 2013.05.13.

Centrope Map (2017): <http://map.centrope-map.org/index.php>, Letöltve: 2017.12.12.

Cestovný poriadok 1990-1991 (Csehszlovák vasúti menetrend, érvényes: 1990.05.27-1991.06.01);

De Boe Ph. – King Baudouin Foundation, C. Grasland, UMR Géographie-Cités/Equipe PARIS., A. Healy, Ecotec. (1999): *Spatial integration. Study Programme On European Spatial Planning*. [http://www.mcrit.com/SPESP/SPESP_REPORT/1.4.%20Final%20Report%20\(23-05-2000\)](http://www.mcrit.com/SPESP/SPESP_REPORT/1.4.%20Final%20Report%20(23-05-2000)): pdf pp. 33-46, Letöltve: 2014.02.20.

Decoville Antoine - Durand Frédéric - Sohn Christophe - Walther Olivier (2010): *Spatial integration in European cross-border metropolitan regions: A comparative approach. Working Paper*, No. 2010-40. Luxembourg: Department of Geography, Centre for Population, Poverty and Public Policy Studies (CEPS/INSTEAD). pp. 1-19. Letöltve: 2014.03.29.

Durand Frédéric (2015): *Theoretical framework of the cross-border space production - the case of the Eurometropolis Lille-Kortrijk-Tournai. Journal of Borderlands Studies* Vol. 30, Iss. 3.

Eurostat (2017): <http://ec.europa.eu/eurostat/>, Letöltve: 2017.10.25.

Fahrpläne – Das österreichische Kursbuch Fernbindungen mit dem Ausland Dienststück. 1990. érvényes: 1990.05.27-1990.09.29.)

Hardi Tamás (2007): *Integrációs folyamatok a szlovák-magyar határtérségben*. <http://www.prominoritate.hu/folyoiratok/2007/ProMino07-2-05-Hardi.pdf> Letöltve: 2017.07.06.

Hardi Tamás (2009a): *Az államhatár mint térbeli jelenség*. Hardi Tamás – Hajdú Zoltán – Mezei István: *Határok és városok a Kárpát-medencében*. MTA Regionális Kutatások Központja, Győr–Pécs, 11-37.o.

Hardi Tamás (2009b): *Városhálózat, vonzáskörzet és a határ*. Hardi Tamás – Hajdú Zoltán – Mezei István: *Határok és városok a Kárpát-medencében*. MTA Regionális Kutatások Központja, Győr–Pécs, 39-51.o.

Hardi Tamás (2012): A Duna mint a térszerkezet alakítója: fejlődési tengely és akadály. Hardi Tamás – Nárái Márta (szerk.) *Térszerkezet és területi folyamatok. Tanulmánykötet Rechnitzer János tiszteletére*. MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete, Pécs-Győr. 177-189.o.

Juhász József (1989): *Magyar Értelmező Kézsztótár I. kötet*. Akadémia Kiadó, Budapest.

Kiss Éva (2005): *Az Európai Unió a XXI. század elején*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Kovács Zoltán (2001): *Társadalomföldrajzi Kislexikon*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest 75-76.o.

Kulcsár Zsuzsa – Rostás Sándor (1989) (szerk.) *Akadémiai Kislexikon I. Első kötet A-K*. Akadémiai Kiadó, Budapest. 822 o.

Losoncz Miklós (2005): *Az Európai Unió Rómától Budapestig*. TRI-MESTER. Tatabánya. 7.

Magyar Államvasutak: Nemzetközi menetrend (1990-1991), érvényes: 1990.05.27-1991.06.01.

Markova Valeria (2014): *Cross-Border Integration: Case of the Russian Far East and North-East of China*” Master thesis - Master program in Economic Growth, Innovation and Spatial Dynamics. p. 42. <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=4623056&fileId=4623057> Letöltve: 2017.05.02.

Metrolux (2013): *How can cross-border integration be measured?* http://metrolux.ceps.lu/wa_cross_border_integration.cfm?m5=1 Letöltve: 2014.10.07.

Rechnitzer János (2016): *A területi tőke a városfejlődésben. A Győr-kód*. Studia Regionum. Dialóg Campus Kiadó. 272 o.

Sohn Christophe (2014): *Modelling cross-border integration: the role of borders as a resource*. *Geopolitics*. 26/08/2014.

Szabó Pál – Farkas Máté (2014): Kelet-Közép-Európa térszerkezeti képe. *Tér és Társadalom*, 28. évf. 2. sz. 67-86.o.

Tóth Géza (2017): *Az elérhetőség szerepe a térszerkezet statisztikai vizsgálatában Földi sokaságok, égi tünemények – A statisztika a tudományok világában*. Előadás. 2017. október 18. <https://www.ksh.hu/docs/hun/ksh150/eloadasok/>

[foldi_sokasagok_toth_geza.pdf](#)
2018.02.28.

Letöltve:

Uszakai Andrea (2013): *A gazdasági integráció szintjei a centropé térségben*. Rechnitzer János - Somlyódyne Pfeil Edit - Kovács Gábor (szerk.). *A hely szelleme - a területi fejlesztések lokális dimenziói: A Fialat Regionalisták VIII. Konferenciáján elhangzott előadások*. 677 p. Konferencia helye, ideje: Győr, Magyarország, 2013.06.19-2013.06.22. Győr: Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, 620-633.o.

Uszakai Andrea (2014a): *Az integráció fogalmi rendszere, különös tekintettel a regionális gazdasági integrációra*. Csiszár Imre - Kőmíves Péter Miklós (szerk.): *Tavaszi Szél 2014/Spring Wind 2014 I. kötet: Közgazdaságtudomány*. 614 p. Konferencia helye, ideje: Debrecen, Magyarország, 2014.03.21-2014.03.23. Debrecen: Doktoranduszok Országos Szövetsége, 513-522.o.

Uszakai Andrea (2014b): *A regionális gazdasági integráció mérhetősége, különös tekintettel a közép-európai térségre*. Karlovitz János Tibor (szerk.): *Kulturális és társadalmi sokszínűség a változó gazdasági környezetben: 2. IRI Társadalomtudományi Konferencia*. 332 p. Konferencia helye, ideje: Nové Zámky, Szlovákia, 2014.04.25-2014.04.26. Komárno: International Research Institute, 44-51.o.

Varsádi Zsuzsa (1987) (szerk.): *Közgazdasági Kislexikon. Negyedik bővített és átdolgozott kiadás*. Kossuth Könyvkiadó. 234, 425.o.

Zoltán Zoltán (1984): *A dinamikus gazdaságföldrajz elmélete*. Tankönyvkiadó, Budapest. 429 o. <http://elvira.mav-start.hu/> (2017.04.18-i állapot); <http://www.oebb.at/de/> (2017.04.18-i állapot); <https://www.cd.cz/default.htm> (2017.04.18-i állapot); <http://www.zsr.sk/> (2017.04.18-i állapot)

Jegyzetek

1. A tanulmány a Változás és folytonosság a magyar térképzetekben: nemzet, területiség, fejlesztés és határpolitika című NN 114468 témaszámú OTKA-kutatás keretében készült.

A tanulmány legfontosabb megállapításai az MTA VEAB Gazdaság- Jog- és Társadalomtudomány Szakbizottság Közigazgatási Munkabizottsága szervezésében, Bük Város közreműködésével és támogatásával 2017. december 8-án 10

órai kezdettel a büki Városháza tárgyalótermében (9737 Bük, Széchenyi u. 44.) megrendezett „Fejlesztés és Közigazgatás” című tudományos konferencián hangzottak el.

2. Munkám során térszerkezet kifejezés alatt – Hardi (2012) nyomán – a tér azon sajátos mintázatát értem, amelyet a fejlődési tengelyek, határok, centrumok, perifériák elhelyezkedésének rendje alakít ki. Ezt a mintázatot meghatározzák a természeti környezet elemei, de a társadalmi-gazdasági fejlődés sajátosságai, külső-belső viszonyítási pontjai is.

3. Ezen kívül Vysočina cseh régió megfigyelői státusszal rendelkezik. Győr, Sopron és Szombathely 2012-ben kilépett az együttműködésből.

4. Vysočina cseh régió megfigyelői státusszal rendelkezik, de technikai okokból szerepel a térképen!

5. Az átlagos elérési idő számítása egy adott napon valamennyi közvetlen vonatjárat menetidejének számtani átlagából történt.

6. Doktorjelölt, Széchenyi István Egyetem Regionális-és Gazdaságtudományi Doktori Iskola. E-mail: auszkai@rkk.hu